

An architectural site plan for Tommerup Stationsby. The plan shows a network of streets, building footprints, and green spaces. A central area is highlighted with a green and brown color scheme, indicating a park or landscaped area. The plan is oriented with a north arrow pointing towards the top right.

OMRÅDEFORNYELSE TOMMERUP STATIONSBY

STRUKTURPLAN

ASSENS KOMMUNE

MAJ 2017

RAMBOLL

Assens Kommune

By, Land og Kultur

Plan- og Kultur afdelingen

Rådhus Allé 5

5610 Assens

Kontaktperson: Erik Bossen

tlf.: 64746896

e-mail: erbos@assens.dk



Rambøll Danmark A/S

Afdeling Byudvikling & Landskab

Lysholt Allé 6

7100 Vejle

Kontaktperson: Frank Hoffmann

tlf.: 51614707

e-mail: fhof@ramboll.dk



Medarb. sah m.fl.

Kontrol. mlbc

Godk. csfa

INDHOLD

1.	Indledning	4
1.1	Baggrund	4
1.2	Formål	4
1.3	Gældende planlægning	4
2.	Forudsætninger	6
2.1	Geografi	6
2.2	Ejer- og matrikelforhold	6
2.3	Industri i området	6
2.3.1	Støj fra sandblæsning	6
2.3.2	Emissioner	6
2.4	Støj og vibrationer fra jernbane	8
2.5	Afsætningsanalyse	8
2.6	Geoteknik	8
2.7	Miljøundersøgelse i forhold til forurening	8
2.7.1	Vurdering af udgifter til jordforurening	8
2.8	Lokal afledning af regnvand - LAR	10
2.9	Trafikanalyse	12
2.10	Proces	12
3.	Strukturplanens delelementer	14
4.	Bebyggelsesstruktur	16
5.	Trafikstruktur	20
6.	Grøn struktur	22
7.	Blå struktur	26
8.	Samlet strukturplan	28
	Volumenstudier	28
	Samlet strukturplan	29
	Aktivitetsområder	31
9.	Samlet strukturplan + ejerforhold	32

1. Indledning

1.1 Baggrund

I løbet af første halvår 2017 er der gennemført en strukturplanlægning af industriområdet mellem Buchwaldsvej og Smedevej i Tommerup Stationsby.

Nærværende strukturplan er igangsat af Assens Kommune. Planen skal danne grundlag for omdannelse af industriområdet til boliger gennem projektudvikling af områdets ejendomme, herunder kommune- og lokalplanlægning. Strukturplanen viser hovedprincipper for en ny bydel, som giver beboerne en spændende ramme for et liv i samspil med by og natur.

Der er udarbejdet et antal analyser af miljø, forurening, geoteknik, trafik og afsætningsøkonomi for området.

Analyserne¹ kan fås ved henvendelse til Assens Kommune med henvisning til nedenstående dokumentnumre:

- Områdefornyelse Tommerup St. Miljøredegørelse Støj og vibrationer, MOE A/S 2017, dok. nr.: 39003-17
- Områdefornyelse Tommerup St. Miljøredegørelse Luftemissioner, MOE A/S 2017, dok. nr.: 39001-17
- Rapport - Miljø, geoteknik og LAR, Rambøll april 2017, dok. nr.: 80965-17
- Områdefornyelse Tommerup St., Trafikanalyse, Via Trafik marts 2017, dok. nr.: 80972-17
- Afsætningsanalyse - Tommerup Stationsby, Sadolin og Albæk A/S, marts 2017, dok. nr.: 80982-17
- Notat vedr. anbefalinger og udgifter til jordforurening i forbindelse med områdefornyelse, Tommerup st., Assens Kommune, april 2017, dok. nr.: 80998-17

1.2 Formål

Formålet med strukturplan Tommerup Stationsby er:

- at fastlægge den overordnede disponering og udformning af området.
- at give retningslinjer for bebyggelsesstruktur, veje og stier, grønne områder, og
- at vise de overordnede principperne for lokal afledning af regnvand, såkaldte LAR-løsninger.

- at danne grundlag for udarbejdelse af kommende byggeretsgivende lokalplaner /projektlokalplaner.
- at fremme udvikling og investeringer i området.

1.3 Gældende planlægning

Området er dækket af rammelokalplan 3.1-9 fra oktober 2016, og anvendelsen er fastlagt til boliger og/ eller blandet bolig og erhverv. Assens Byrådet besluttede i 2015, at man vil fremme udvikling af området med alment boligbyggeri, tæt-lav og etageboligbyggeri med udgangspunkt i det lokale boligmarked og investeringspotentialer. Ud over det, er området udpeget som byomdannelsesområde, som det fremgår af "Kommuneplantillæg nr. 20 Boligområde ved Buchwaldsvej og Smedevej i Tommerup St.". Der er ikke lokaliseret §3 områder inden for projektområdet. Bebyggelsesprocenten vurderes i forbindelse med lokalplanlægningen for konkrete projekter. Under forudsætning en god disponering af bebyggelse, opholds og friarealer kan der accepteres relativt høje udnyttelsesgrader.



Det gamle vandtårn og en del af det gamle savværk ved Buchwaldsvej 24



I midten af det gamle savværk - set fra Buchwaldsvej 24 mod vest

¹ Assens Kommune påtager sig ikke nogen form for ansvar for oplysninger og vurderinger i analyserne herunder ikke ansvar for brug eller økonomiske dispositioner på baggrund af materialet. Materialet er ikke udtryk for en myndighedsbehandling. Forfatteren skal angives som kilde.

Stemmingsbilleder fra området



Udsigt mod fredskov



En del af det gamle vandtårn



Udsigt mod syd



Det gamle vandtårn som fremtidigt vartegn i området



Den eksisterende, sydlige stiforbindelse mod øst



Den nedlagte Assens-Tommerupbane

2. Forudsætninger

2.1 Geografi

Tommerup Stationsby ligger i den vestlige del af Assens Kommune sydvest for Odense. Området er karakteriseret ved et forholdsvis fladt terræn, men i den store skala findes fem større bakker i landskabet omkring området. Mod øst afgrænses området af jernbanen mellem Odense og Fredericia, den nedlagte Assens-Tommerupbane og et areal med fredskov. Syd og vest for området findes boligområder med huse i 1 - 2 etager. Nord for området omkring Buchwaldsvej ligger enfamiliehuse i 2 etager. Mod nord ligger Tommerup station ca. 600 meter fra området.

Byomdannelsesområdet dækker ca. 6,3 ha og består af private ejendomme, der har været anvendt til erhverv, lager og industri. I dele af området har der tidligere været mose.

2.2 Ejer- og matrikelforhold

Kortet nedenfor viser ejendomsforholdene, status 2016. Som det fremgår af matrikelkortet, består de enkelte ejendomme af et antal matrikler. Matriklerne har vejadgang fra Buchwaldsvej eller Smedevej.

2.3 Industri i området

Såfremt industrivirksomheden VSM Contractors A/S, Smedevej 12 forbliver i området kan det give nogle støjmæssige udfordringer.

Virksomheden foretager overfladebehandling af større emner i form af sandblæsning og lakering. De væsentligste miljøpåvirkninger fra virksomheden kan være luftforurening og støj. Produktionen på selve ejendommen har i de senere år været begrænset.

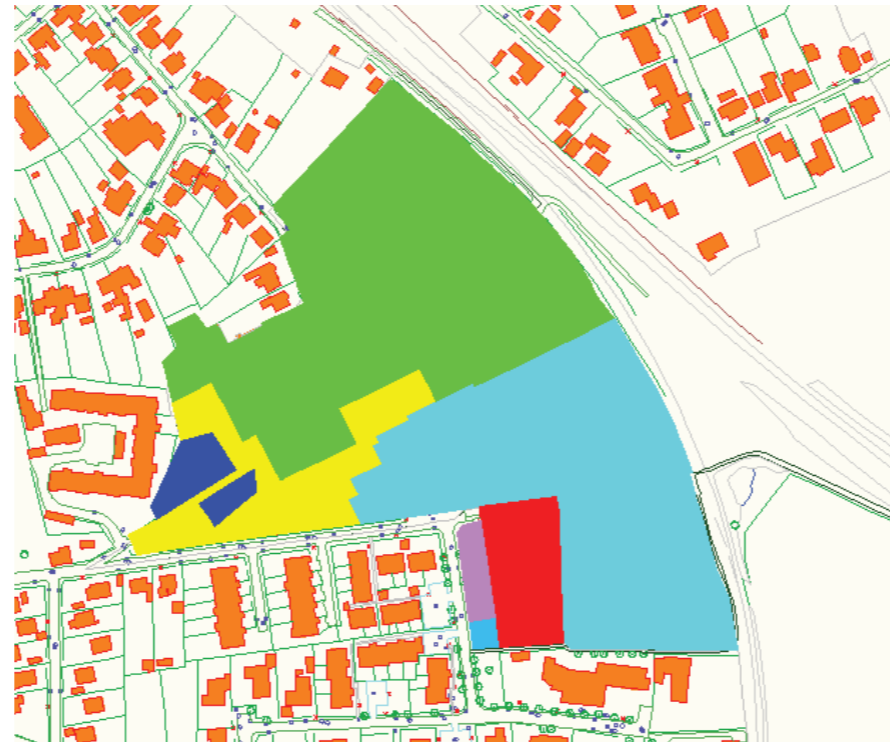
Rammelokalplan 3.1-9 for området tillader ikke, at der etableres nye virksomheder, som medfører miljøkonflikter med boliger.

2.3.1 Støj fra sandblæsning²

De støjmæssige udfordringer kommer i forbindelse med eventuel sandblæsning. Som illustrationen nedenfor viser, ligger der nord for sandblæsningshallen en hal på nabogrunden. Støjbelastningen nord for sandblæsningshallen, vil være meget påvirket af, om denne hal nedrives eller ej, eller om der etableres en anden form for støjskærm. Ud over støj fra sandblæsning, bør også støj fra VSM Contractors afkast undersøges nærmere, men det vil formentlig være muligt eventuelt at dæmpe disse, såfremt dette giver udfordringer.

2.3.2 Emissioner

På baggrund af beregnede immissioner kan det konkluderes, at alle grænseværdier for fortynder, støv, aluminium og zink kan overholdes ved maksimal produktion hos VSM Contractors A/S. Dette er gældende både i forbindelse med opførelse af 1 etagers og 2 etagers boliger.³



Ejerforhold, status 2016. Kilde: Assens Kommune



Matrikelkort. Kilde: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

² Kilde: Områdefornyelse Tommerup St. Miljøreddegørelse Støj og vibrationer, MOE 2017

³ Kilde: Områdefornyelse Tommerup St. Miljøreddegørelse luftemissioner, MOE 2017



Beregning af støj fra sandblæsningshal.⁴



Foto af VSM Contractors A/S set fra syd

⁴ (8 timers kontinuerlig drift) Med nabohal. Lyseblå linje angiver 55 dB grænsen, gældende for Blandet bolig og erhvervsområde i dagperioden.

2.4 Støj og vibrationer fra jernbane⁵

Den nærliggende jernbane er en del af hovedstrækningen mellem landsdele, og en sådan giver anledning til både støj og vibrationer. Tommerup-Assens banen, der svinger i sydlig retning, er derimod nedlagt.

Ved Tommerup station og et stykke i østlig retning er der opsat en støjskærm. Støjskærmen kan med fordel forlænges tæt på banelegemet i retning mod Odense. Skærmen skal placeres på Banedanmarks areal, idet det ikke giver tilstrækkelig dæmpning af støjen, at placere den langs lokalplanområdets skel.

Forskellige metoder kan eventuelt i kombination anvendes for at begrænse støj fra jernbanen til et acceptabelt niveau blandt andet kan

- støjpåvirkede arealer anvendes til parkering eller lignende formål,
- høje bygninger placeres langs jernbanen, så de kan danne en støjafskærmning mod den resterende del af lokalplanområdet, og
- facader udføres med lyddæmpende tiltag.

På udendørs opholdsarealer skal grænseværdien i forhold til støj være overholdt.

Vibrationer løber fra banelegemet i de øverste jordlag til bygningers fundamenter. Normalt, lægges en linje på 50 m fra nærmeste spormidte på hovedstrækningen, hvor der ikke må opføres boligbyggeri. Ofte kan der dog dokumenteres lavere vibrationsniveauer i en mindre afstand, så der kan bygges boliger i denne dokumenterede afstand.

2.5 Afsætningsanalyse⁶

Der er i marts 2017 udarbejdet en afsætningsanalyse for området. Analysen anbefaler, at der sættes på et bredt udbud af boligtyper i Tommerup st. på trods af en forholdsvis svag efterspørgsel. Der skal være et alternativ til parcelhuset, og projektområdet vurderes at være velegnet til eksempelvis rækkehuse som følge af beliggenheden og områdets skala. For at sikre et bredt udbud af boligtyper bør der også indgå en vis andel af almene boliger, hvilket også kan være med til at igangsætte udviklingen.

I analysen vurderes det, at der ikke bør indregnes salg af mere end ca. 10 ejerboliger eller private lejeboliger pr. år i projektområdet. Hertil kommer en eventuel afsætning til almene boliger, der ligeledes vurderes at udgøre ca. 10

boliger pr. år, men formentlig med et maksimalt antal på ca. 30 boliger i alt.

Det taler for, at området udvikles i etaper, således at nogle af byggemodningsaktiviteterne kan udskydes til senere for at forbedre projektøkonomien.

For at området kan fremtræde attraktivt kan det være nødvendigt at nedrive alle bygninger fra start. Eventuelle miljøgener fra eksisterende virksomheder kan også have en negativ indflydelse på mulighederne for at afsætte boliger.

Nutidsværdien af udvikling til rækkehusformål viser sig at være højere end udvikling til parcelhusformål. Den er dog stadig negativ, hvilket betyder, at udvikling af området ikke er rentabelt medmindre, der findes en løsning, hvor en ekstern part er med til at finansiere den overordnede byggemodning i form af håndtering af jordforureninger, etablering af infrastruktur og støjafskærmning samt nedrivning af bygninger.

2.6 Geoteknik⁷

En orienterende geoteknisk undersøgelse har påvist, at der i den nordlige, centrale og østlige del af projektområdet samt i den sydlige del af projektområdet er jordbundsforhold, hvor man må forvente at skulle udføre pælefundering. Med bundforhold som i den resterende del af projektområdet kan der foreløbigt forventes udført direkte fundering.

2.7 Miljøundersøgelse i forhold til forurening⁸

Der er udført en miljøundersøgelse, som har været målrettet potentielle forureningskilder konstateret på baggrund af områdets historik samt observationer, der blev gjort i forbindelse med en besigtigelse af projektområdet. Der er konstateret forurening af overfladejorden i områder, hvor der ved besigtigelsen blev konstateret misfarvning af overfladejorden samt rester af brugt sandblæsningsand.

Der er konstateret mindre indhold af klorerede opløsningsmidler og indhold af kulbrinter i grundvand i den vestlige af området, hvor der har været affedtningsskar, dypmalekar samt oplag af maling/fortynder. I samme område er der desuden påvist poreluftforurening med oliekomponenter. Der kan være

en potentiel risiko for, at forureningsniveauet kan udgøre en risiko for indeklimaet såfremt, der ikke udføres foranstaltninger til sikring af indeklimaet i forbindelse med etableringen af boliger.

Generelt viser erfaringer fra lignende undersøgelser, at sådanne kar har været utætte og har medført forurening med klorerede opløsningsmidler. Det må således forventes, at der, når karrene nedbrydes/tages op af jorden, vil kunne forekomme forurening med klorerede opløsningsmidler og olie under karrene.

I den østlige del af området er der konstateret en kraftig forurening med oliekomponenter der vurderes at skyldes lækage fra en nedgravet fyringsolie-tank.

2.7.1 Vurdering af udgifter til jordforurening⁹

Assens Kommune anbefaler, at der i forbindelse med planlægning og projektering af bebyggelse, veje-, parkerings- og opholdsarealer gennemføres supplerende undersøgelser og vurderinger af geotekniske og forureningsforhold for blandt andet at begrænse omkostninger til ekstrafundering og håndtering af forurennet jord.

I et optimistisk scenarie anslås udgiften til jordforurening til 1,3 mil. kr. for hele byomdannelsesområdet eller ca. 55 kr./m² byggeret.

I et "Worst Case" scenarie anslås udgiften til jordforurening til 9,2 mil. kr. for hele byomdannelsesområdet eller ca. 385 kr./m² byggeret.

Der er redegjort for de forudsætninger og antagelser, som ligger til grund for de to scenarier i et notat¹⁰, som kan fås ved henvendelse til Assens Kommune.

De anslåede udgifter er udtryk for gennemsnitsbetragtninger. Udgifterne kan derfor variere inden for området og de enkelte ejendomme afhængigt af funderings- og forureningsforholdene, placering af byggeri og anlæg samt valg af konstruktive løsninger.

⁵ Kilde: Kilde: Områdefornyelse Tommerup St. Miljøredegørelse Støj og vibrationer, MOE 2017

⁶ Kilde: Afsætningsanalyse – Tommerup Stationsby, Sadolin & Albæk A/S, marts 2017

⁷ Kilde: Undersøgelse er en orienterende geoteknisk undersøgelse og kan derfor ikke alene danne grundlag for et funderingsprojekt til et kommende byggeri. Kilde: Rapport - Miljø, geoteknik og LAR, Rambøll april 2017

⁸ Kilde: Rapport - Miljø, geoteknik og LAR, Rambøll april 2017

⁹ Vurderingen er baseret på et overslag dateret 2017-04-04, som er udarbejdet af Rambøll A/S på grundlag af en forureningsundersøgelse af screeningsmæssig karakter udarbejdet af Rambøll A/S dateret d. 19.03.2017 /1/ for Assens Kommune.

¹⁰ Notat vedr. anbefalinger og udgifter til jordforurening i forbindelse med områdefornyelse, Tommerup st., Assens Kommune, april 2017, dok. nr.: 80998-17



Støj fra jernbanen uden støjskærm ¹¹



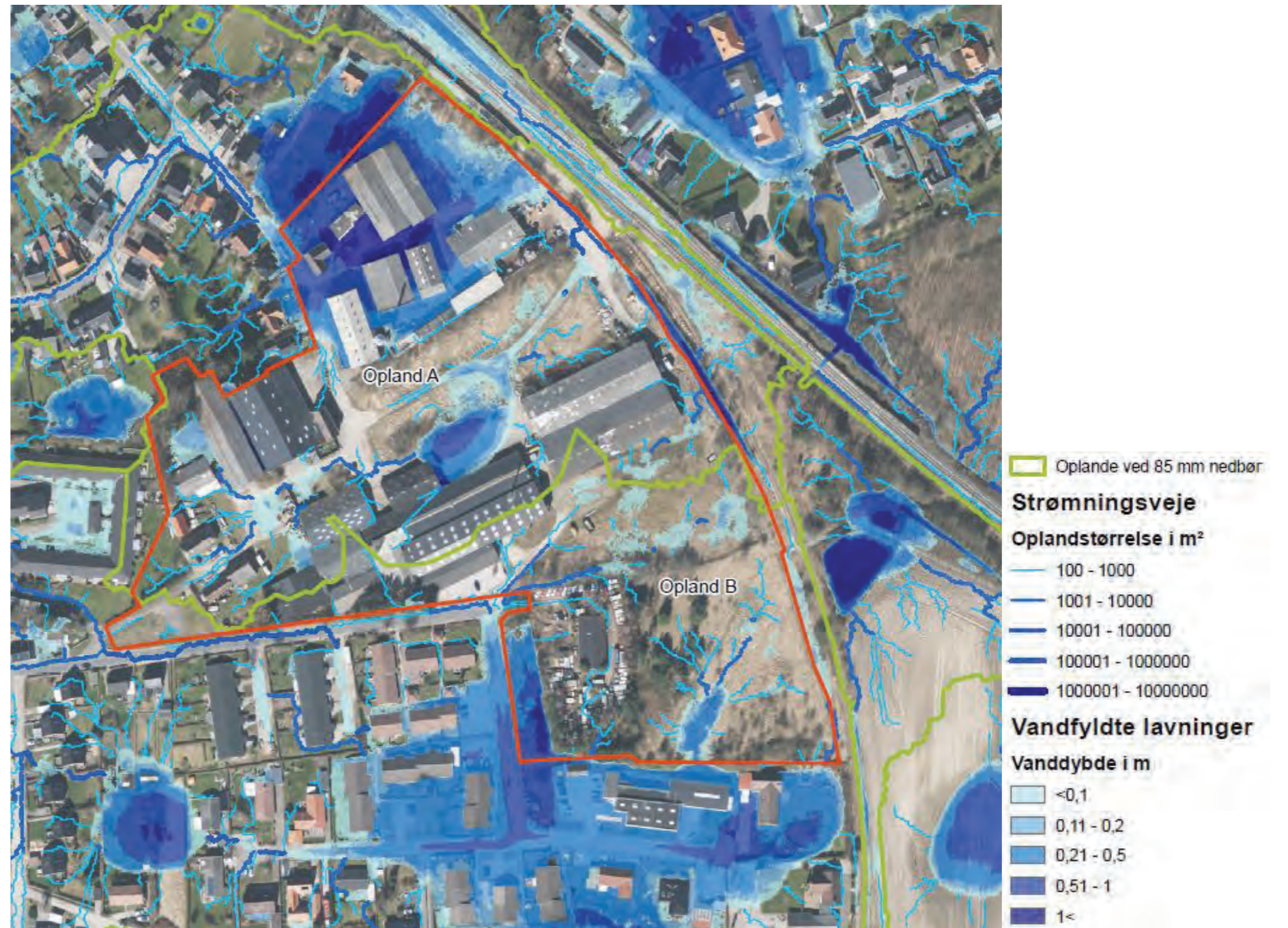
Støj fra jernbanen med støjskærm langs banen ¹²

¹¹ Lyseblå linje angiver Lden = 64 dB grænsen, gældende for boligbebyggelse. Beregningshøjde 1,5 m over terræn svarende til krav på udendørs opholdsarealer samt facader i stueplan.

¹² Lyseblå linje angiver Lden = 64 dB grænsen, gældende for boligbebyggelse. Beregningshøjde 1,5 m over terræn svarende til krav på udendørs opholdsarealer samt facader i stueplan.

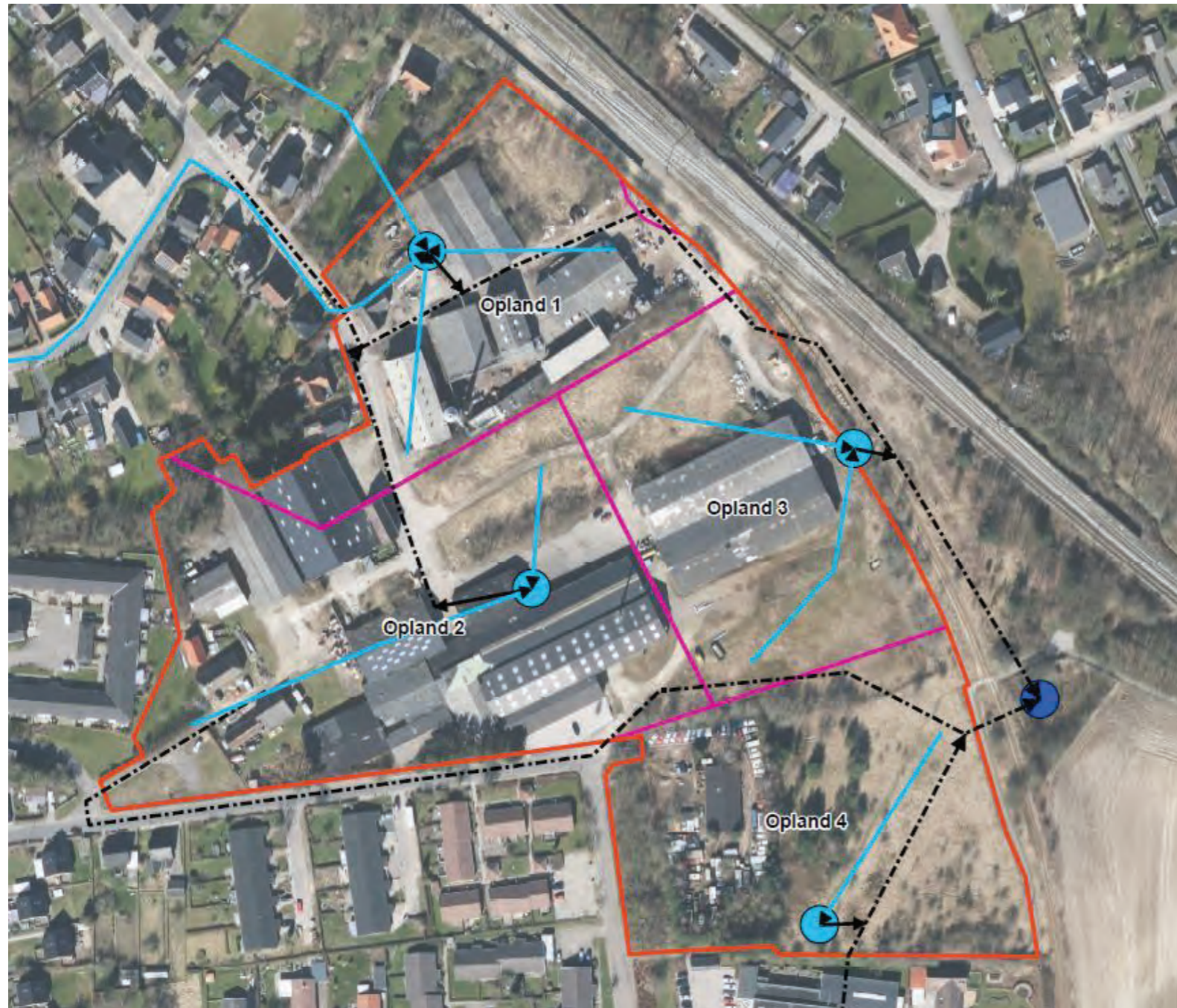
2.8 Lokal afledning af regnvand - LAR¹³

Den blå struktur er baseret på en indledende undersøgelse af områdets geologi, hydrologi og terræn. Nedenstående kort viser flere markante lavninger, hvor vandet naturligt vil samle sig. Ud over det, så viste 14 udførte miljø- og geotekniske borer i hele området, at vandspejl er for højt i forhold til ned-sivning af regnvand. Nedsivningsmuligheder vurderes derfor at være stærkt begrænsede, og regnvandet skal ledes væk fra området på en anden måde. En mulighed for at gøre det er, at vandet ledes ud af området ved etablering af regnvandsbassiner, som der fremgår af kortet på side 11. Udnyttede lavninger kan bruges til forsinkelse af vandet inden tilkobling til det eksisterende regnvandssystem.



Scalco afstrømningsanalyse ved 85 mm nedbør - Oplande, strømningsveje og vandfyldte lavninger.
Kilde: Rambøll

¹³ Kilde: Rapport - Miljø, geoteknik og LAR, Rambøll april 2017



- ▭ Afgrænsning af udviklingsområde
- ▭ Oplande til regnvandsbassiner
- Regnvandsledninger/Strømningsveje**
- ▶ Eksisterende regnvandsledninger
- ▶ Tilkobling af regnvandsbassin til eksisterende regnvandssystem
- ▶ Hovedstrømningsveje
- Regnvandsbassin**
- Eksisterende regnvandsbassin
- Forslag til placering af nyt regnvandsbassin

Regnvandshåndtering - Skitseret plan for håndtering af regnvand på overfladen og tilkobling til eksisterende system.
 Kilde: Rambøll

2.9 Trafikanalyse

Etablering af det nye boligområde vurderes at få begrænsede trafikale konsekvenser.

De to adgangsveje Smedevej og Buchwaldsvej kan forbindes ved en forlængelse af Buchwaldsvej mod syd til Smedevej.

Vejnettet trafiksaneres, så mængden af gennemkørende trafik uden ærinde i området minimeres. Kryds på interne vejnet bør udformes som 3-benede kryds.

Analysen anbefaler, at der i området indtænkes faciliteter for lette trafikanter, og at der anlægges et internt stisystem i eget tracé ligesom en stiforbindelse langs jernbanen fra Tommerup Station til det nye boligområde.

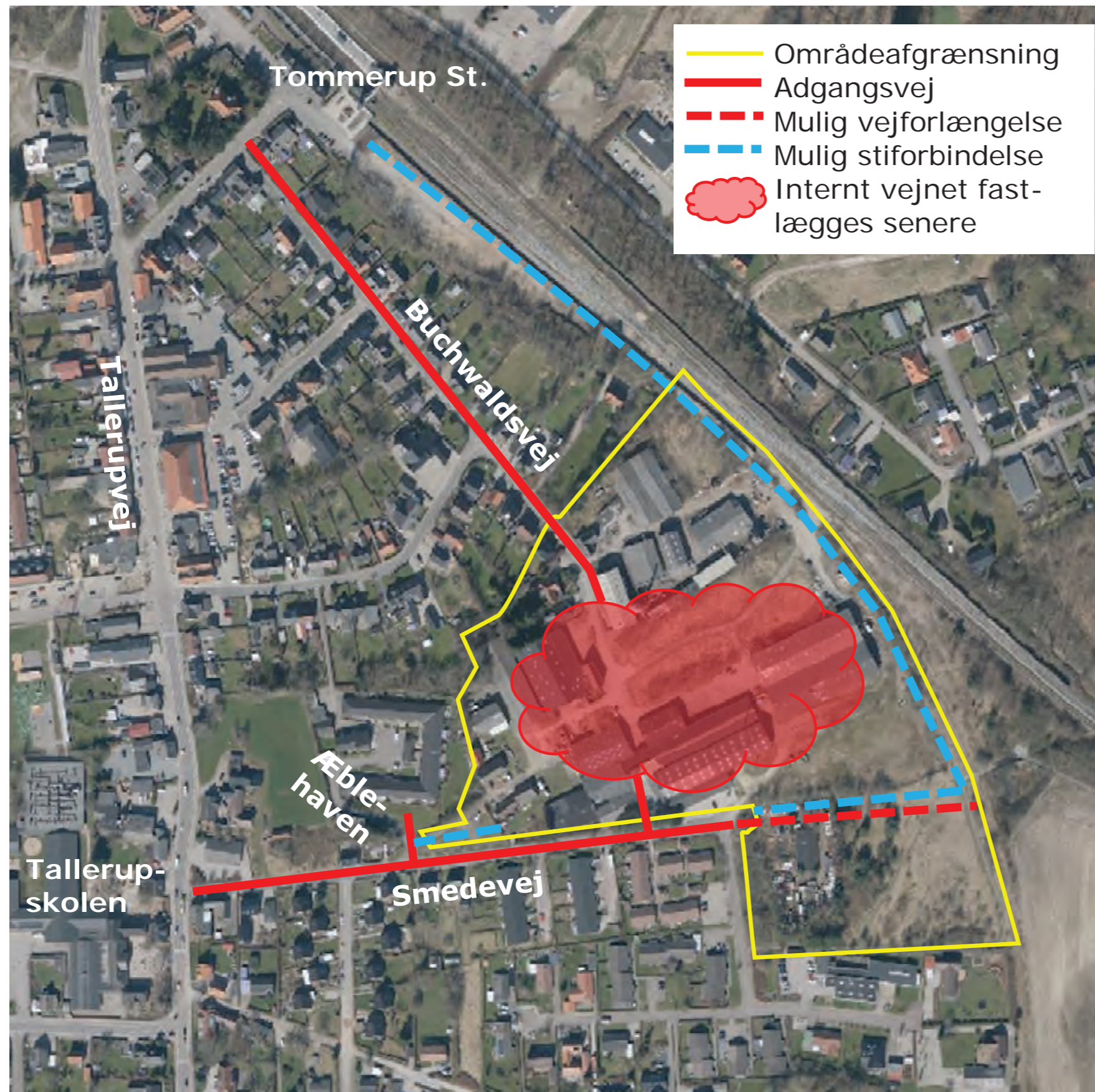
Trafikken til og fra området forventes at fordele sig ligeligt på Smedevej og Buchwaldsvej.

For at sikre bedre forhold for de lette trafikanter, anbefales det at anlægge fortov langs Smedevej. Ligeledes kan det overvejes at forbedre forholdene i krydset Tallerupvej/Smedevej, eksempelvis med en hævet flade eller et signalreguleret kryds.

2.10 Proces

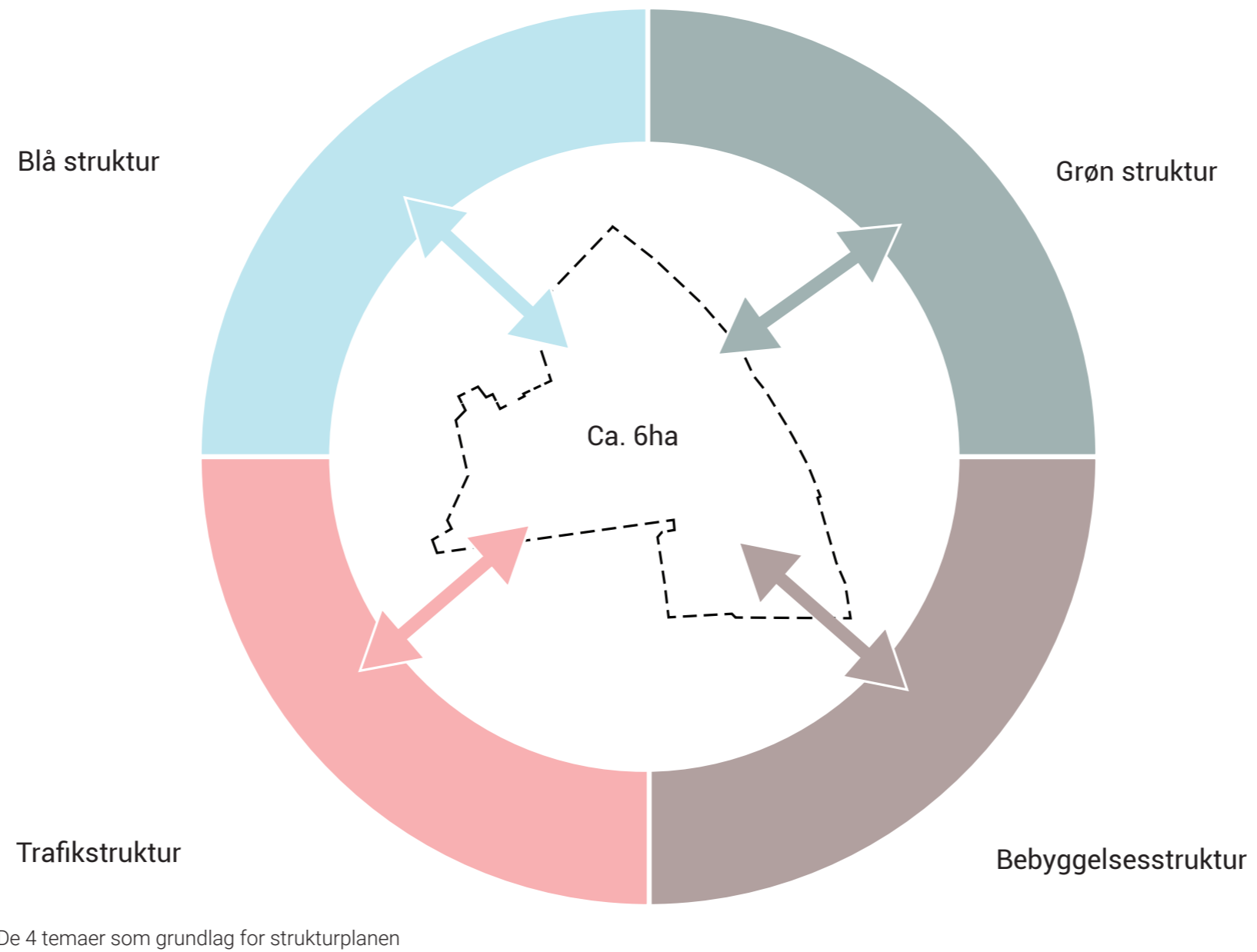
Fra Kommune.

Fra Kommune.



Trafikale anbefalinger.
 Kilde: Områdefornyelse Tommerup St.,
 Trafikanalyse, Via Trafik marts 2017

3. Strukturplanens delementer



3. Strukturplanens delelementer

Bebyggelsesstruktur
Urbanitet Tryghed
LAR Genius Loci **Aktivitet**
Terræn Fællesområde Grøn Struktur
Allé **Æstetik** **Udsigt** Trægrupper
Fællesskab Identitet **Landskabssti** Økonomi
Frugtlund **Bakker**
Byplads Orientering Stationsby

Idégenerering

4. Bebyggelsesstruktur

Den nye bydel i Tommerup Stationsby skal være et sted for alle. Mennesket er i centrum. Udviklingen af området understøtter folks ønske om at bo, arbejde og være i Tommerup Stationsby. Strukturplanen har til formål at udvikle et livligt og interessant urbant område, der er knyttet sig til det nordlige Tommerups identitet som stationsby. Et område med diversitet med tydelige pejlemærker og knudepunkter, som binder byens liv sammen. Det har været vigtigt at se det nye selvstændigt byområde i sammenhæng med det eksisterende Tommerup.

Visionen for byggeriet tager afsæt i den levende og tæt bebyggede by, som er kendt fra andre stationsbyer. Byggeriet skal understøtte en levende og fremtidssikret bydel, der sætter fokus på bylivet i Tommerup Stationsby. Der skabes en sammenhæng mellem stationen og det nye område. Buchwaldsvej fortsættes gennem området og sikrer gennemkørsel. Den forstærker en nord-syd gående forbindelse i byen. Den karakteristiske eksisterende bebyggelsesstruktur langs Buchwaldsvej fortsættes gennem området. Husene placeres langs vejen med facaderne mod denne. Dette øger den arkitektoniske sammenhæng til det eksisterende Tommerup Stationsby.

Byggeriet i det nye område skal efterleve de overordnede intentioner og visioner for området. Den moderne bebyggelse tager afsæt i et stort behov for centralt beliggende, moderne og tidssvarende boliger. Et bæredygtigt alternativ til det klassiske parcel- og rækkehus. Der er behov for at skabe attraktive almene boliger midt i byen. En fleksibel bebyggelsesstruktur af tæt-lavt byggeri skaber større mulighed for socialt fællesskab, og den tætte plan rummer mulighed for henholdsvis ejerboliger, lejerboliger og andelsboliger. De forskellige byggezoner i planen indbyder til forskellige kvaliteter bl.a. fællesskab. Nogle er placeret langs den østlige del af grunden. De danner ryg mod jernbanen og afskærme for støj for åbne resten af grunden. I den nordlige del af byggegrunden er punkthusene. Punkthusene tilbyder større åbenhed og mulighed for udsyn i forskellige retninger. Karrébebyggelsen, der er kendt for at være robust og fleksibel, vender ryg mod vejen, og åbner op mod indre gårdrum, der indbyder til aktivitet og fællesskab. I den sydlige del placeres rækkehuse og parcelhuse. For at bevare det kulturhistoriske spor i området, er vandtanken bibeholdt. Denne vil stå som et interessant og karakteristisk vartegn for hele byfornyelsesområdet.

En god kontakt mellem inde- og uderum har betydning i hele planen. Det er faste urbane overflader mellem bebyggelserne. Her indbydes til ophold og leg. Den urbane belægning brydes af grønne områder, der skaber en varierende kontrast. Området kan udvikle sig til en mangfoldig bydel, der giver nye muligheder i Tommerup Stationsby.

Alle bebyggelsestypologierne er placeret og udformet optimalt, så dagslys, udkig og forbindelser er sikret. Forslaget viser mulighed for en variation i bebyggelsestypologierne, hvor facader, materialer, bebyggeshøjder, bredde på bygninger samt skift og indhak varierer alt efter typologien.

Den foreslåede bebyggelse har strukturer, som passer ind den eksisterende bebyggelse på en naturlig og ligefrem måde. De forskellige typer er meget fleksible og kan tilpasses til udviklingen i byen. Bebyggelsens variation i etageantal og højder, og anvendelsen af forskellige facadekompositioner og materialevariationer skaber en bebyggelse, der har en detaljering, der passer ind i omgivelsernes skala, men med en klar og selvstændig karakter.

4. Bebyggelsesstruktur



Oversigt eksisterende og nye bebyggelsesstruktur

4. Bebyggelsesstruktur



Etageboliger med altan og private haver og fællesområde



Etageboliger med altan



Tæt-lav bebyggelse og nyttehaver



Fællesområde med udendørs fitness og opholdsarealer

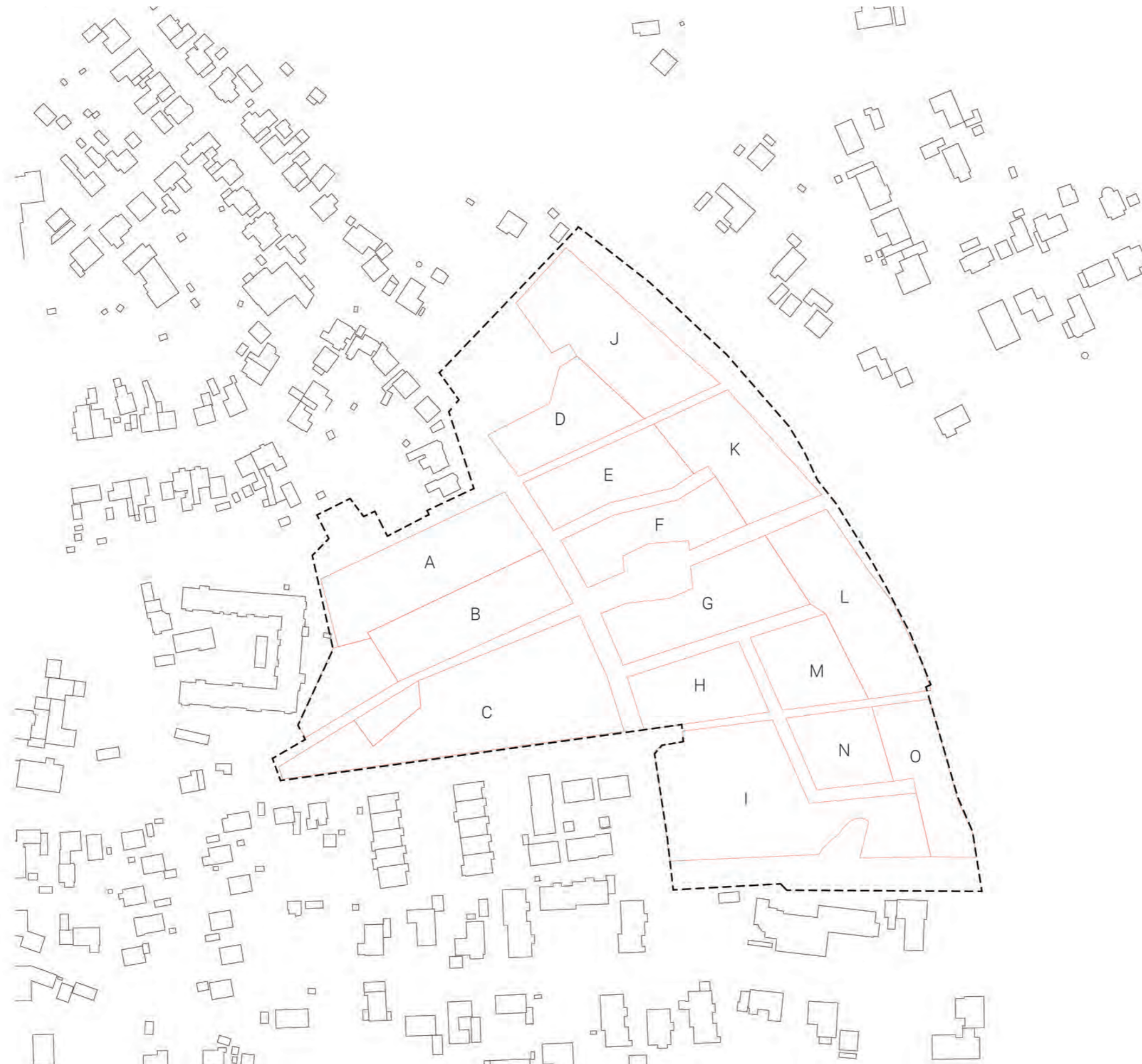


Tæt-lav bebyggelse



Tæt-lav bebyggelse og LAR-løsninger ved fælles grønareal

4. Bebyggelsesstruktur



A - O Forslag byggefelter

5. Trafikstruktur

Udbygning af projektområdet "Tommerup Stationsby" vil medføre en udvikling af et vej og stinet, der skal betjene de kommende bebyggelser og skabe et trygt trafikmiljø. I området udlægges en hovedstamvej. Forlængelsen af Buchwaldsvej fra nord fortsættes til Smedevej og Gyvelvænget og knytter således byfornyelsesområdet direkte til det eksisterende by- og vejsystem.

Det eksisterende vejsystem og akserne i Tommerup Stationsby bliver genbrugt, så karakteren af stationsbyen understøttes. Korte og direkte veje mod stationen, flankeret af tæt bebyggelse, formidler en urban stemning. Den nye Buchwaldsvej gives et svingende forløb, og bugter sig gennem bydelen. De nye boligveje knytter sig til dette forløb. Brede fortove langs stamvejene sikrer tryghed for gående. Cyklister får også mulighed for hurtigt og nemt at bevæge sig fra A til B. En hævet flade ved fællesarealet, i centrum af området, forhindrer hurtig kørsel og hastigheden kan med fordel sænkes ned til 30 km/t. Hastighedens nedsættelse har betydning for oversigtforhold i kryds og tilslutninger. Da stamvejene består af lange lige stræk, bør der tænkes hastighedsdæmpende foranstaltninger ind. På den måde kan der samtidig skabes sikker overgange for de bløde trafikanter. En yderligere fordel for rette vejforløb uden markante kurver eller knæk at omkostningerne er lavere.

Fra stamvejen fordeler boligvejene trafikken yderligere i områderne yderligere. Boligveje benyttes af beboer fra de enkelte huse og biler kan parkeres på terrænet tæt på det respektive boligareal.

Det rekreative stisystem har to hovedretninger - nord - syd og øst - vest. Den første hovedretning mellem nord og syd løber i et grønt strøg, der svinger sig gennem hele området og forbinder de rekreative arealer og aktiviteter. Den anden hovedretning går igennem de fem grønne akser og forbinder arealet fra vest til øst. Disse ruter bliver markeret af markante træer og buske der indikerer retningen mod fredskoven i øst. Et fortov langs Smedevej understøtter øst - vest bevægelsen. Den nedlagte jernbane mod øst kan genbruges som rekreativ landskabs - og aktivitetssti, der tilknytter Tommerup Stationsby med Tommerup i fremtiden.

Et trygt og sikkert trafikmiljø skal kunne benyttes og være tilgængeligt for alle aldersgrupper. Man skal både som barn, ung, voksen, ældre og handicappet opleve en trafikstruktur, der er trygt, enkel og logisk.



Græsarmering ved indgangsareal, cykel- og bilparkering



Fordelingsvej og parkering ved huse



Fordelingsvej til klyngehuse



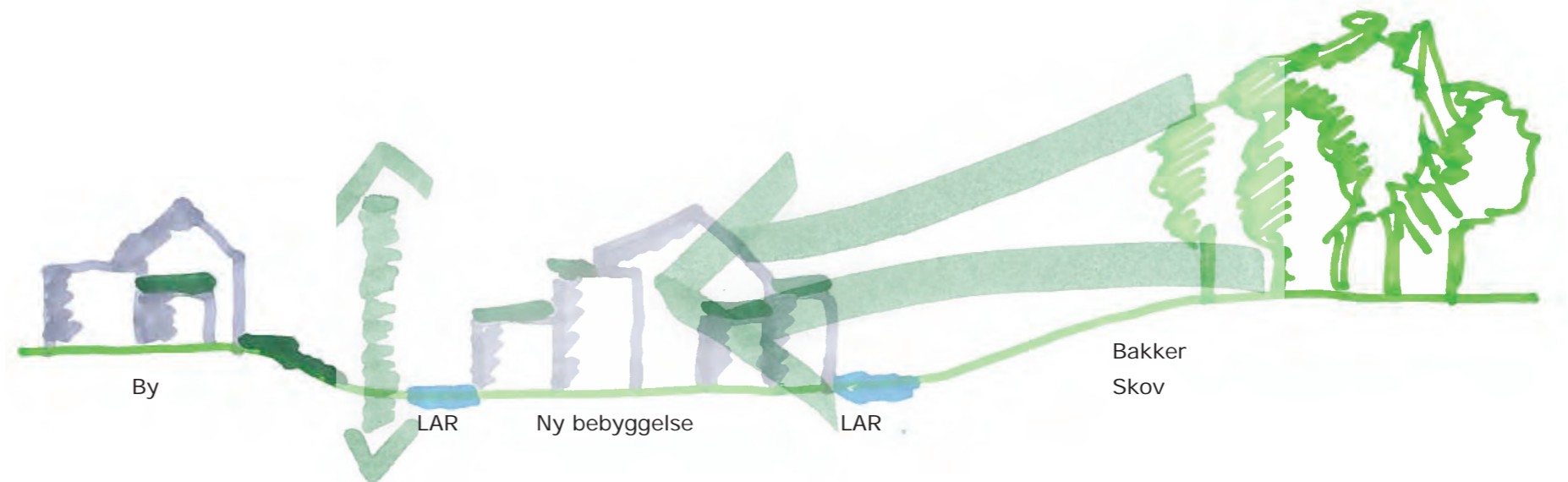
Rekreativ stiforbindelse

5. Trafikstruktur



6. Grøn struktur

Den grønne struktur i området er inspireret af de fem store bakker, som ligger i det omkringliggende landskab ved Tommerup Stationsby. Den grønne struktur består af fem grønne kiler, som trækkes ind fra vest og øst. Akserne tilknytter visuelt eksisterende og nye forbindelser i hele området. Det rekreative landskab, et centralt fællesområde og mindre grønne arealer, som kan bruges af alle beboere, sammenbinder og understøtter de enkelte bebyggelser. Det enkelte grønne rum tilplantes med forskellige typer solitær-træer, udvalgte stauder og buske. De grønne kiler grundlag for en bynatur med stor biodiversitet og skaber ramme for forskellige typer af friarealer. Adgangsvejene, Buchwaldsvej og en del af Smedevej, er udlagt med brede rabatter, som kan fungere som LAR – element. I rabatterne kan etableres grøfter der fremstår med en naturlig flora, der foretrækker at vokse i et fugtigt miljø. Fra nord til syd bugter en intern sti sig. Omkring stien er et udtryk af solitære træer og mindre staudef- og græsbeplantning. Det grønne strøg knytter flere grønne arealer sammen og slutter ved den brede grønne areal mod syd. Dette areal kan bruges til sport og leg. Mod øst skal der etableres en støjmur. Støjmuren kan for eksempel være et fysisk bygværk samt nogle træer og planter med et vildt udtryk, så det vertikale og horisontale tema fra bebyggelsen går igen her. Udvalgte steder i byfornyelsesområdet er udlagte områder, hvor der kan etableres frugt- og bærplantninger – disse plantninger er fælles, hvor beboere frit kan plukke og samle frugter. Under træerne er der en græs- og blomstereng. I tilknytning til den enkelte bolig findes private haver. Ved karré bebyggelsen kan der udlægges arealer til fælles nyttehaver. Disse områder udgør et semiprivat fællesområde, hvor man kan møde sine naboer.



Visuelt forbindelse som hovedgreb for området

6. Grøn struktur



De fem bakker i landskabet

6. Grøn struktur



Buskbeplantning ved fælles opholdsareal



Cykelparkering ved husindgang og beplantningsbed



Beplantningsmuligheder ved opholdsareal



Beplantningsmulighed ved det rekreative stiforbindelse

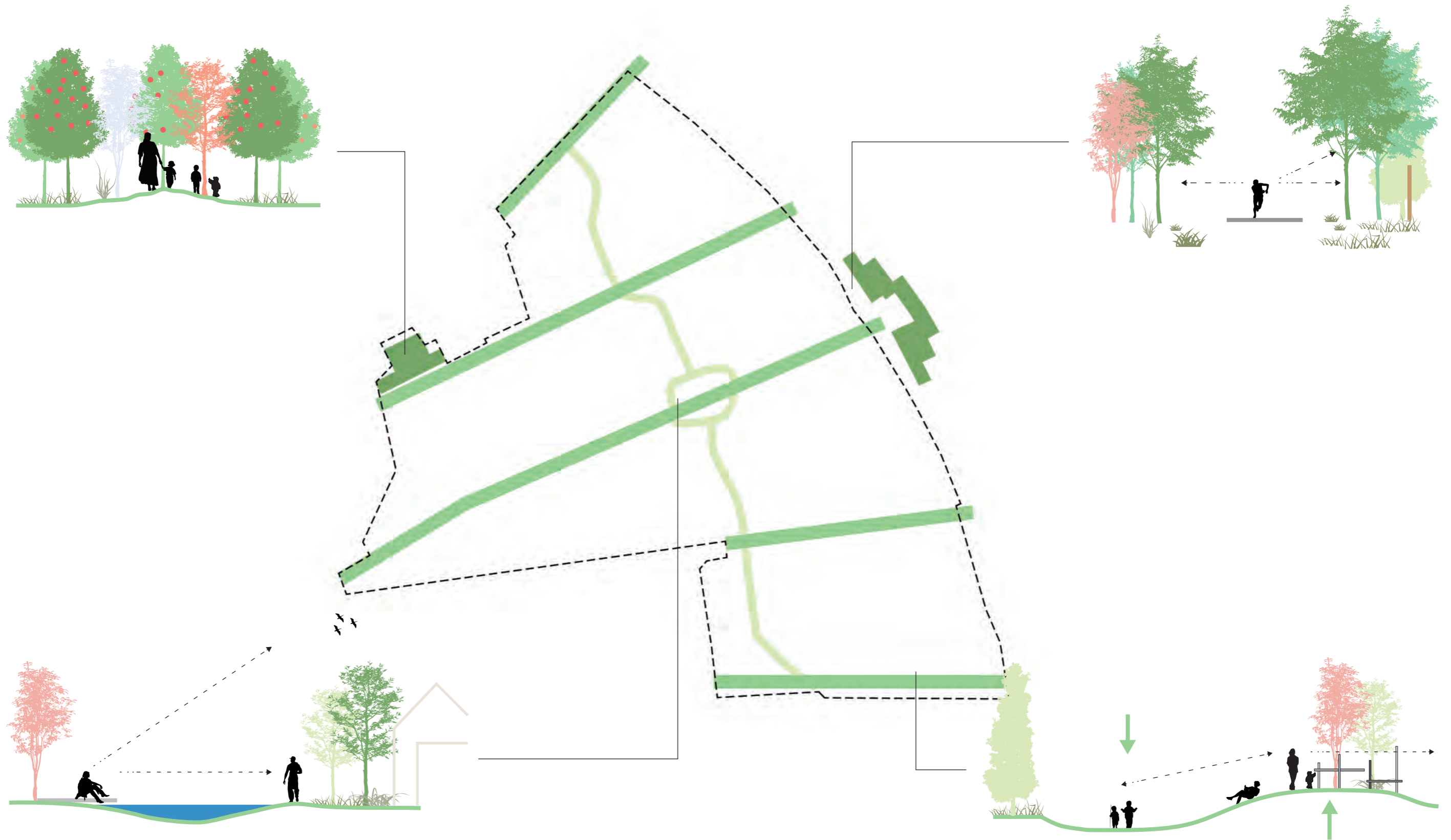


Solitære frugttræer



Nyttehaver i fællesområdet

6. Grøn struktur



7. Blå struktur

Terrænet i hele byfornyelsesområdet er forholdsvis fladt. Tre lavninger i området indikerer de steder, hvor regnvand kan håndteres på overfladen. Som udgangspunkt anbefaler LAR – rapporten, at bassinerne etableres som tørre bassiner på disse arealer. Vandet forsinkes, inden det ledes videre til det eksisterende regnvandsbassin via de eksisterende regnvandsledninger. Nedsivningen er ikke anbefalet på grund af det høje vandniveau i projektområdet. Regnvandet fra de nye boligområder skal derfor ledes væk til de nye regnvandsbassiner.

Afledningen af overfladevand følger de naturlige hovedstrømningsveje gennem byfornyelsesområdet. De nye regnvandsbassiner kan, med skråningsanlæg 1:5 og en max. dybde af permanent vådvolumen på 1 meter, udgøre et særligt område i den grønne struktur, hvor der kan etableres lege- eller opholdsarealer. Tilføjes regnvandsbassinerne forskellige designelementer vil de tilføre området merværdi. Det nordlige bassin kunne for eksempel udgøre "introduktionssted til området" med flot græs- og buskbeplantning, og en sti der løber gennem byfornyelsesområdet. Omkring det store centrale bassin ville det være oplagt med et areal for leg, ophold og mindre arrangementer for beboerne i området. Ved det sydlige bassin, kunne anvendelsen være til boldspil og fungere som aktivitetssted for unge. Samspillet mellem vand, flora og fauna bliver en integreret del af det nye boligområde.



Tørt regnvandsbassin



Grøft for hovedstrømningsveje med træbro



Regnvandsbassin med beplantning

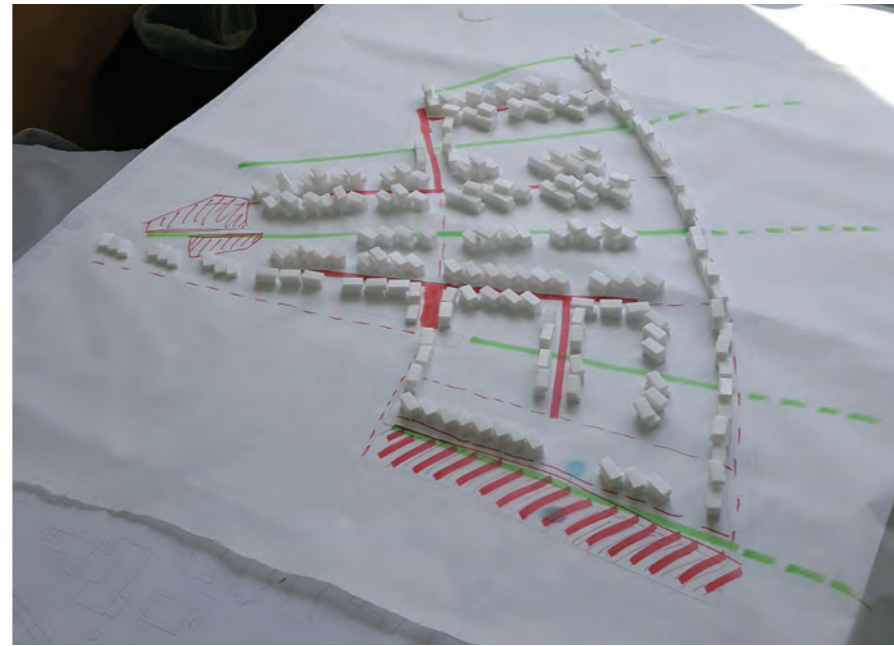
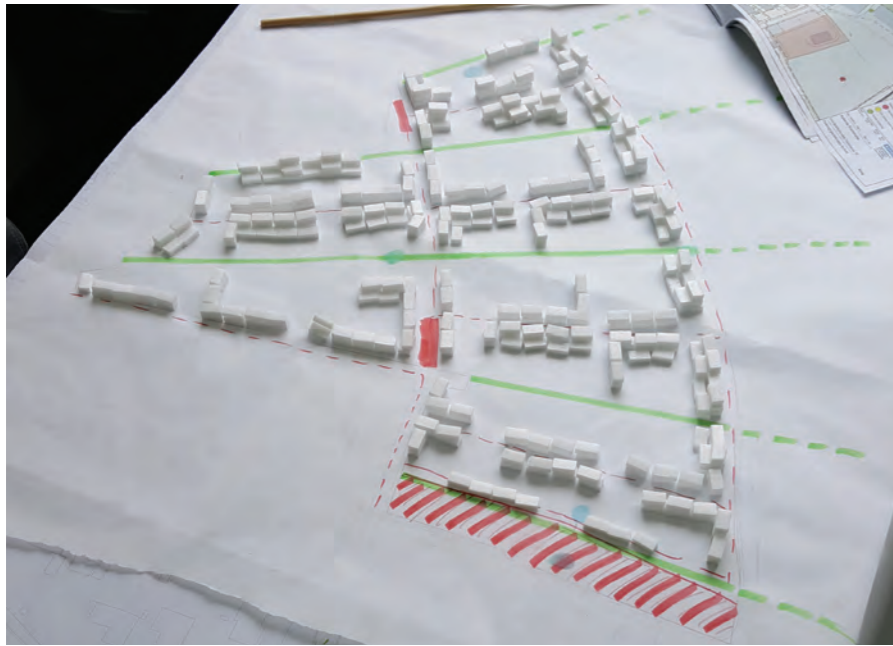


Grøft gennem tæt-lav bebyggelse

7. Blå struktur



8. Samlet strukturplan



Volumenstudier af området og det resulterende fysiske udtryk

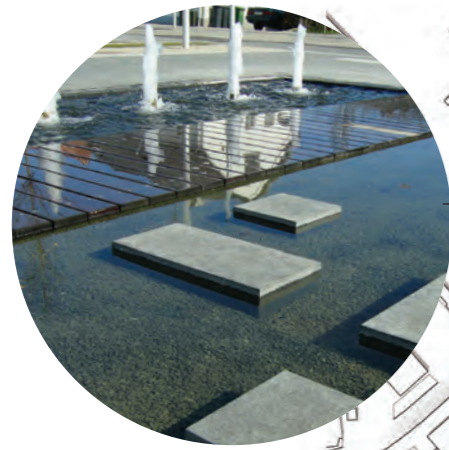
8. Samlet strukturplan





Perspektive set fra syd

8. Aktivitetsområder



9. Samlet strukturplan + ejerforhold



