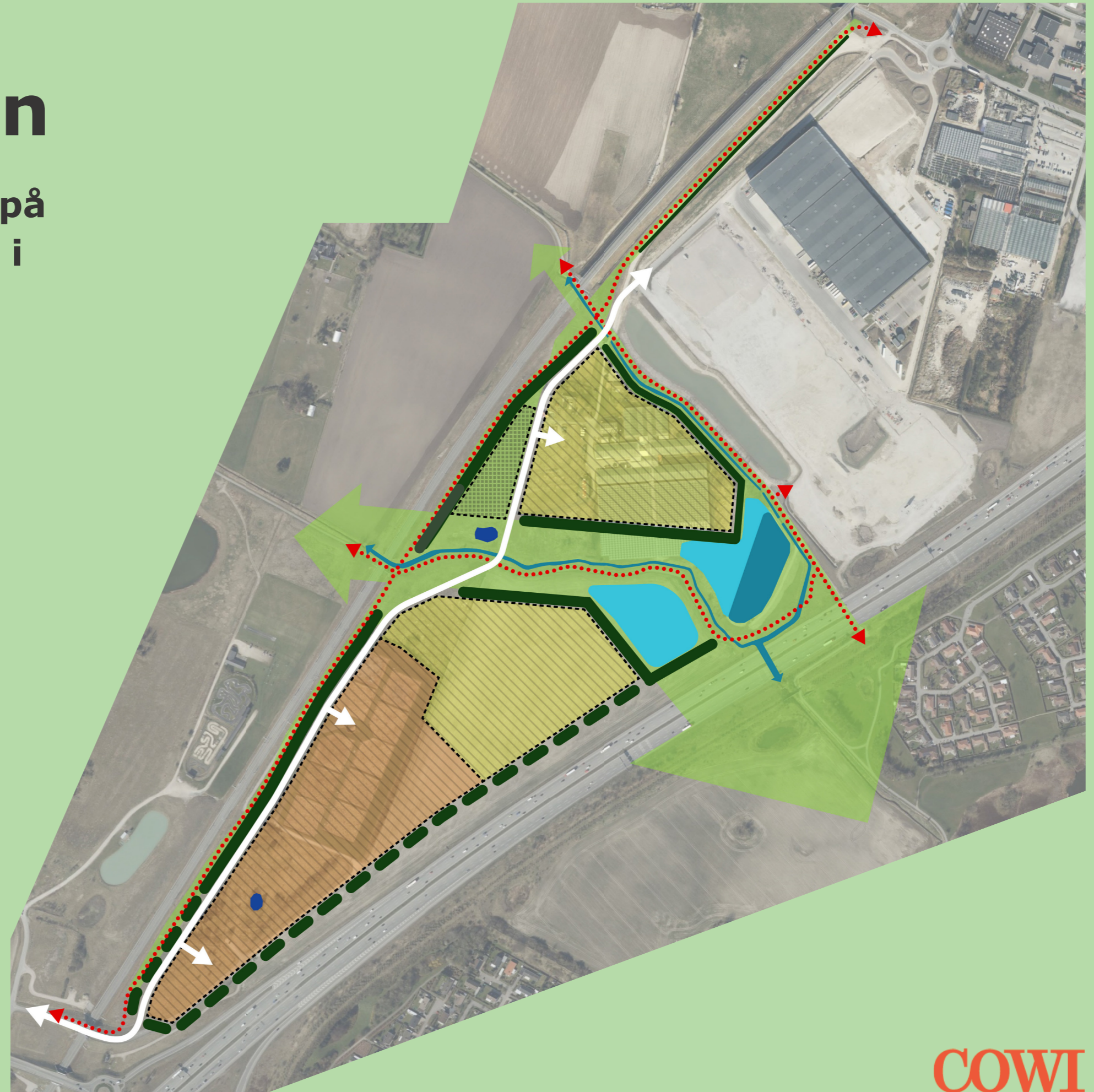


Helhedsplan

for erhvervsudvikling på
'Det indeklemte areal' i
Greve Kommune



Januar 2024

COWI



INDHOLD

Baggrund 3

Planens principper 4

Infrastruktur & Mobilitet 6

Regnvandshåndtering 9

Grøn struktur 12

Bebyggelse & bæredygtighed 16

Helhedsplanen er udarbejdet af Greve Kommune i samarbejde med COWI A/S.

HØRINGSPROCES

Helhedsplanen har været i offentlig høring fra den 13. november 2023 til og med den 5. januar 2023.

BAGGRUND

Der opleves generelt en markant stigende efterspørgsel på velbeliggende erhvervsarealer, herunder transport og distribution, samt virksomheder med stort transportbehov, som har en placering i tilknytning til det overordnede danske vejnet.

Greve Kommune har derfor igangsat en helhedsplanlægning for en del af det såkaldte 'indeklemte areal' mellem Ringstedbanen og Køge Bugt Motorvejen. Helhedsplanens område er vist med røde prikker på de vedstående oversigtskort. Netop det 'indeklemte' areal har unikke kvaliteter ift. nærhed til overordnet infrastruktur, god visuel eksponering og en rummelighed, der udgør Greve Kommunes største arealreserve til erhverv og i Fingerplan 2019 er delvist udpeget til transport og distribution. Området ligger i direkte sydlig forlængelse af de eksisterende erhvervsområder Kildebrønde Vest (GDC I) og Kildebrønde Syd.

Helhedsplanen, der dækker det samlede restareal mellem banen og motorvejen, er delvist privat og delvist kommunalt ejet. Planen skal sikre et helhedsorienteret grundlag for den videre lokalplanlægning samt medvirke til, at erhvervsarealerne efterfølgende kan udvikles hensigtsmæssigt og udfra overordnede sammenhænge - uanset bygherre - bl.a. i forhold til trafikafvikling og håndtering af regnvand, samt under nøje hensyn til Fingerplanens grønne kile og en styrkelse af dennes naturværdier og grønne kvaliteter.

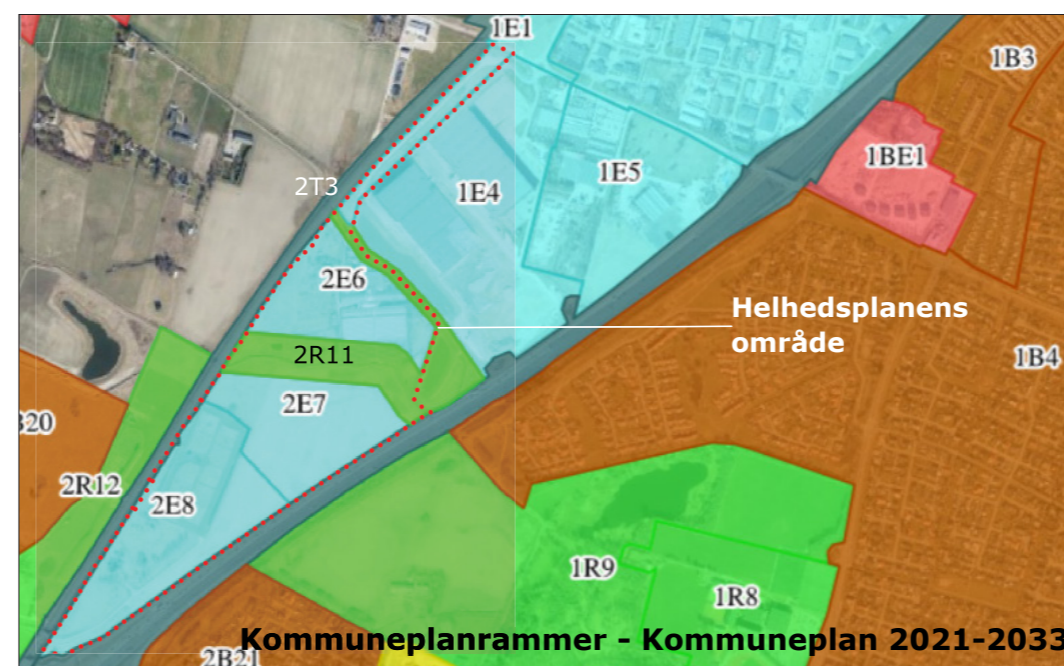
Helhedsplanens område er omfattet af 5 kommuneplanrammer i Kommuneplan 2021-2033 - 1E1, 2E6, 2E7, 2E8 og 2R11 - og er i overensstemmelse hermed. Se kortet ved siden af.

Rammeområde 2E6 og 2E7 er jf. Fingerplanen udlagt til erhvervsformål i form af transport og distribution, herunder produktionserhverv med stort transportbehov. Der tillades virksomhed i miljøklasse 3-5. Bebyggelse kan opføres i op til hhv. 21 og 25 m højde og med en maks. beb% på 65. For transport og distribution gælder endvidere, jf. retningslinje 2.6, at der ikke må placeres virksomheder eller etableres anvendelser, der generer persontrafik i et omfang, som kan reducere fremkommeligheden for tung transport eller medføre problemer for trafiksikkerheden i området. I områder udlagt til transport og distribution kan der i tilknytning til den enkelte virksomhed etableres kontor o.l. på op til 25 % af virksomhedens etageareal, dog højst 1.500 m². I forbindelse med transport og distribution med mere end 30.000 m² kan der etableres kontorlokaler med mere end 1.500 etagemeter til egen administration.

Rammeområde 2E8 længst mod syd er udlagt til generelle erhvervsformål - og er dermed ikke forbeholdt transport og distribution - med virksomheder i miljøklasse 3-5. Tilsvarende er beb% fastlagt til maks. 65, mens der tillades bebyggelse i op til 30 m højde. Rammeområde 1E1 længst mod nord er udlagt til erhvervsformål i miljøklasse 1-3. I 1E1 tillades en beb% på maks. 60 samt bebyggelse i maks. 3 etager/12 m.

Endelig er rammeområde 2R11 udlagt til rekreativt område som en del af Fingerplanens ydre grønne kiler. Jævnfør Fingerplanen kan der i de dele af de ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer,

etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at disse anlæg ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for fritidsliv. Helhedsplanens anlæg til klimatilpasning er i overensstemmelse med Fingerplanen.



PLANENS PRINCIPPER

Helhedsplanens område ønskes udviklet til erhvervsformål, bl.a. med transport og distribution i tråd med naboarealet Kildebrønde Vest, men også med mulighed for generel indpasning af erhverv i den sydlige del, hvor mange virksomhedstyper kan gøre gavn af den attraktive placering og eksponering samt en mulig synergi med de tilstødende erhverv.

Helhedsplanen skitserer en overordnet vision for den forestående planlægning og udvikling af 'Det indeklemte areal', hvor følgende hensyn er søgt integreret:

- Lokaliseringsmulighed for både små og store virksomheder, herunder virksomheder med store bygningsvoluminer.
- En robust og sikker trafikafvikling, hvor bløde trafikanter (f.eks. cyklister) holdes adskilt fra tung trafik.
- Bevaring og styrkelse af naturværdier og grønne kvaliteter.
- Bæredygtig regnvandshåndtering, bl.a. integreret i de grønne kiler

Planens overordnede disponering, der ses på illustrationsskitsen næste side, er defineret ved 3 byggeområder, samt en grøn og blå struktur med grønne områder og anlæg til regnvandshåndtering. Strukturen bindes sammen af en ny nord-sydgående fordelingsvej og stiforbindelse placeret langs med Ringstedbanen, der dermed bliver den trafikale 'rygrad' i området.

Ny bebyggelse vil få primær vejadgang fra Kildebrøndevej mod nord, hvor den nordlige del af sidearealet langs med banen evt. kan indtænkes som et særskilt delområde med supplerende faciliteter for tung trafik. Der muliggøres endvidere en eventuel sekundær vejadgang fra Greve Centervej i syd, som kan medvirke til at understøtte trafikafviklingen på Kildebrøndevej og Vejleåvej i f.eks. spidsbelastningsperioderne.



To af planens tre byggeområder er forbeholdt transport og distribution i overensstemmelse med Fingerplan 2019. Tilsvarende fastholdes også en grøn kile langs med Olsbækken og Kildebrønde-bækken i overensstemmelse med Fingerplanen. Kilen langs vandløbene fortsætter ind i landskabet ved Kildebrønde Landsby mod vest.

Grundet ønsket om fleksibilitet i den kommende planlægnings- og udviklingsfase er bebyggelsens placering og omfang ikke detaljeret yderligere. Helhedsplanen omfatter imidlertid en overordnet vision for bebyggelsens arkitektur og bebyggelsens rolle ift. bæredygtighed, som er beskrevet i afsnittet 'Bebyggelse & bæredygtighed' på s. 15.

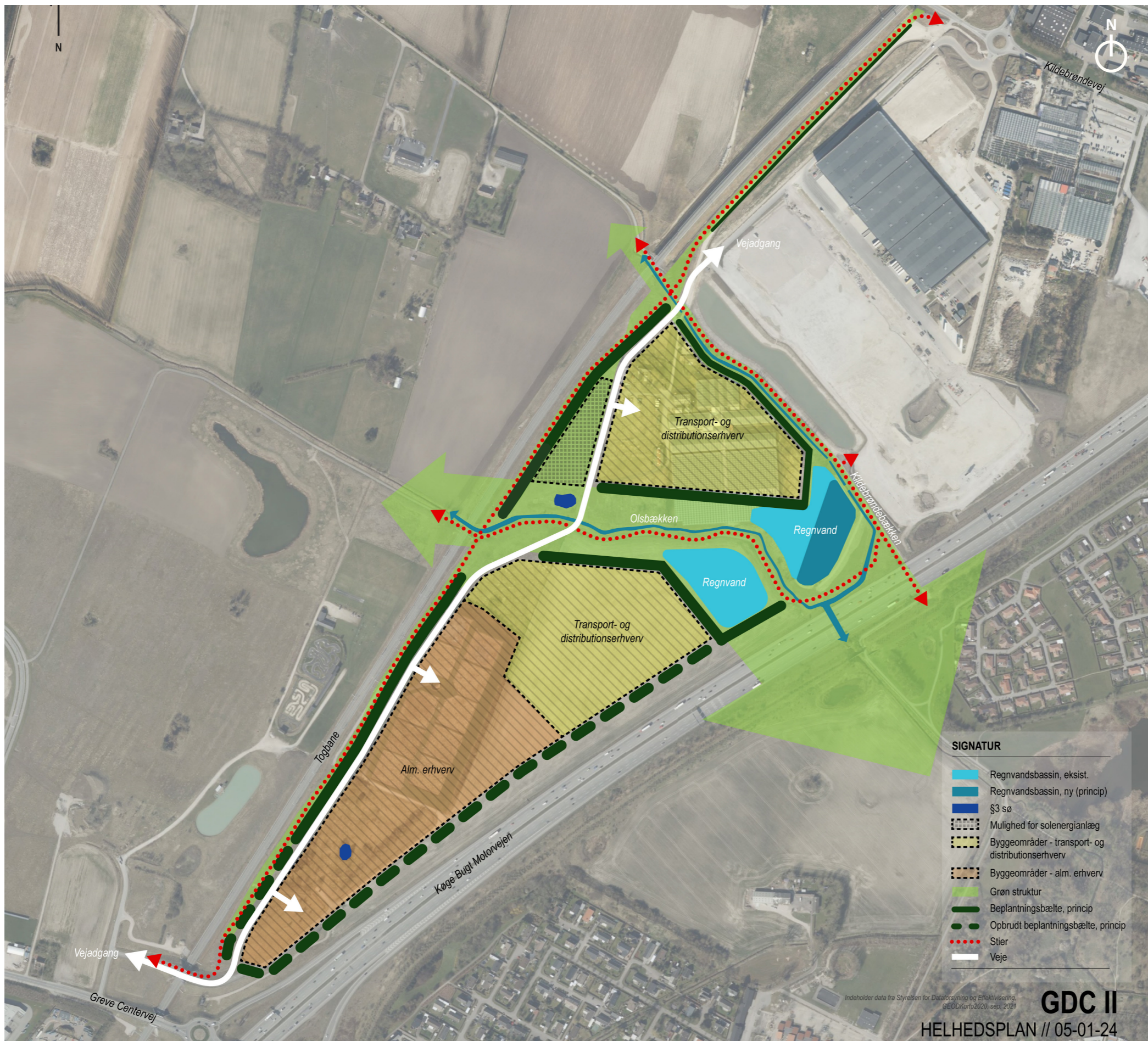
Landskabsmæssigt omfatter den grønne kile både beskyttede vådområder/ vandløb samt kommende regnvandsbassiner. De blå elementer bidrager på denne vis både til den naturmæssige kvalitet, ligesom de har afgørende betydning for klimatilpasningen af de nye erhvervsarealer. Herudover spiller den grønne kile en central rolle som økologisk og rekreativ korridor gennem erhvervsområdet og ift. afvikling af den bløde trafik med cyklister og gående fra det åbne land og ind mod Greve Strand.

En nærmere beskrivelse af de overordnede løsninger for trafikafvikling, regnvandshåndtering samt visionen for de grønne områder med økologiske og naturmæssige kvaliteter fremgår af de følgende afsnit.

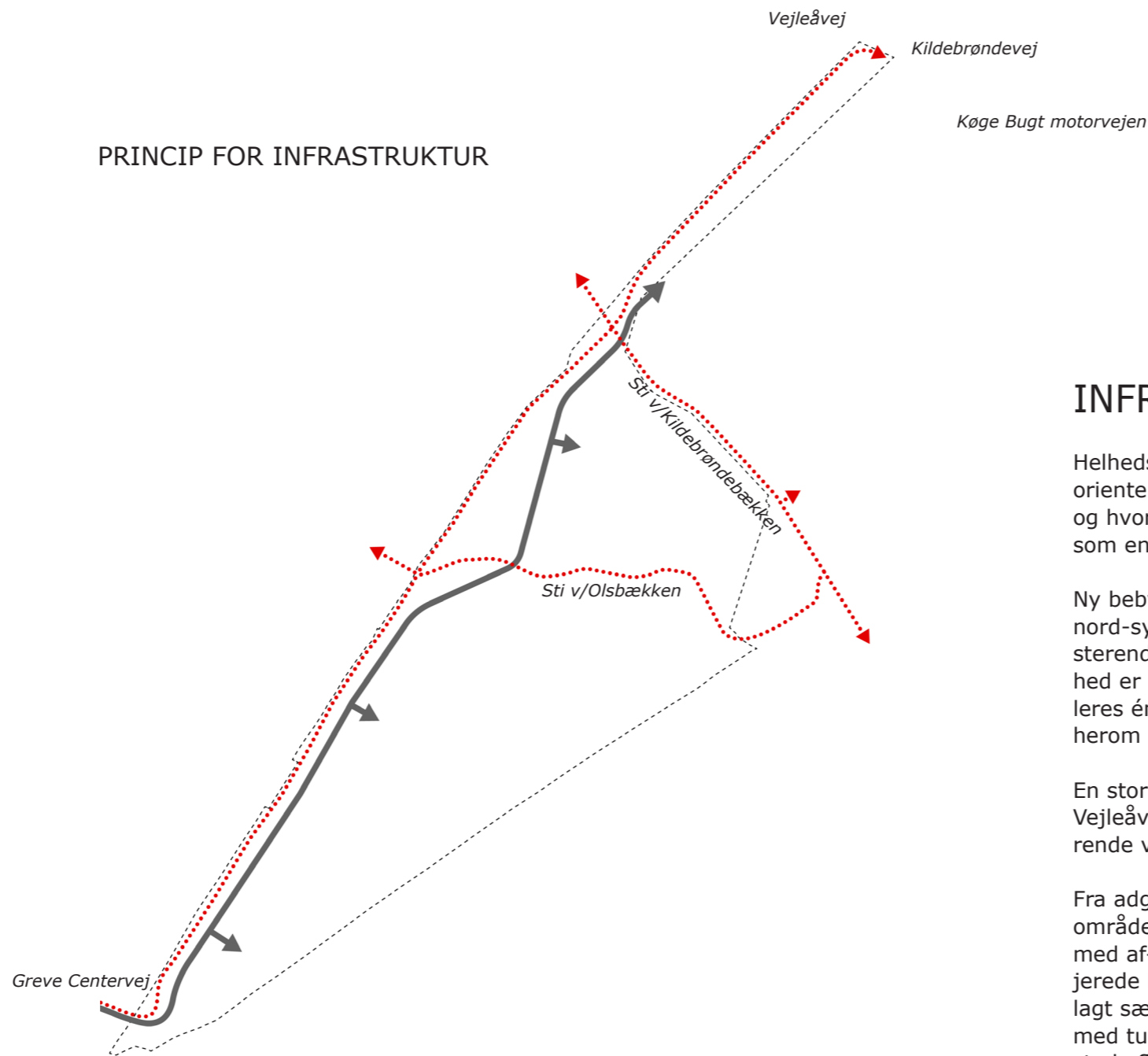
Helhedsplanen, herunder indpasning af beplantningsbælter, vil ikke være til hinder for, at Banedanmark fortsat kan sikres den nødvendige adgang til at drifte og vedligeholde baneanlægget. De detaljerede forhold fastlægges i den efterfølgende lokalplanproces.



OVERORDNET DISPONERING



PRINCIP FOR INFRASTRUKTUR



INFRASTRUKTUR & MOBILITET

Helhedsplanens princip for infrastruktur bygger på et ønske om en helhedsorienteret, robust og trafiksikker løsning, hvor tung og blød trafik er adskilt og hvor der kan sikres en effektiv afvikling af den fremtidige trafik. Dette som en vigtig del af den overordnede vision.

Ny bebyggelse i Helhedsplanens område tænkes vejbetjent via en ny nord-sydgående adgangsvej, der lægges i direkte forlængelse af den eksisterende adgangsvej til MG Park Greve I i Kildebrønede Vest. Denne mulighed er beskrevet i Fingerplanen, hvor der efter aftale med staten kan etableres én vejforbindelse gennem området grønne kile. Den konkrete dialog herom vil ske ifm. den efterfølgende lokalplanproces.

En stor del af den fremtidige trafik tænkes afviklet via Kildebrøndevej og Vejleåvej i nord, mens en mindre del evt. vil kunne afvikles via den eksisterende vejadgang til Greve Centervej i syd.

Fra adgangsvejen er det tanken at etablere overkørsler til de enkelte delområder, hvor trafikken via et internt vejnet ledes til enten 'logistikarealer' med af- og pålæsning eller til parkeringsområder. I den efterfølgende detaljerede lokalplanlægning forventes der af trafiksikkerhedsmæssige grunde lagt særlig vægt på, at adskille cyklister og personbilverkøretøjerne fra arealer med tung trafik. Der vil endvidere være fokus på at 'opbløde' større befæstede flader med grønne kanter og forarealer - ikke bare visuelt, men også for at fremme biodiversitet og naturkvalitet samt nedsivning af regnvand. Hovedprincipper for en typisk indretning af interne færdsels- og parkeringsarealer på en eksisterende område til transport og distribution ses på referencefotoet nederst.

I forbindelse med kommende lokalplanlægning vil der blive fastsat nærmere bestemmelser for færdselsarealernes omfang og disponering, bl.a. under hensyntagen til et forventet behov ved transport og distribution samt Greve Kommunes parkeringsnormer for øvrige erhverv. Dette med henblik på at undgå, at store parkeringsarealer står 'døde' og øde hen.

Cyklister og gående til eller gennem området skal benytte de overordnede stiforbindelser, så hård og blød trafik ikke blandes og for derved at sikre det ønskede fokus på trafiksikkerhed. Bløde trafikanter (f.eks. cyklister) skal holdes adskilt fra tung trafik de steder, hvor der er krydsninger. Adgangen for ansatte på cykel eller til fods fra det overordnede stinet og frem til de kommende virksomheder vil ligeledes blive fastlagt nærmere i kommende lokalplaner og i de konkrete projekter. Dette er som hovedprincip tænkt som et supplerende netværk af stier i eget tracé.

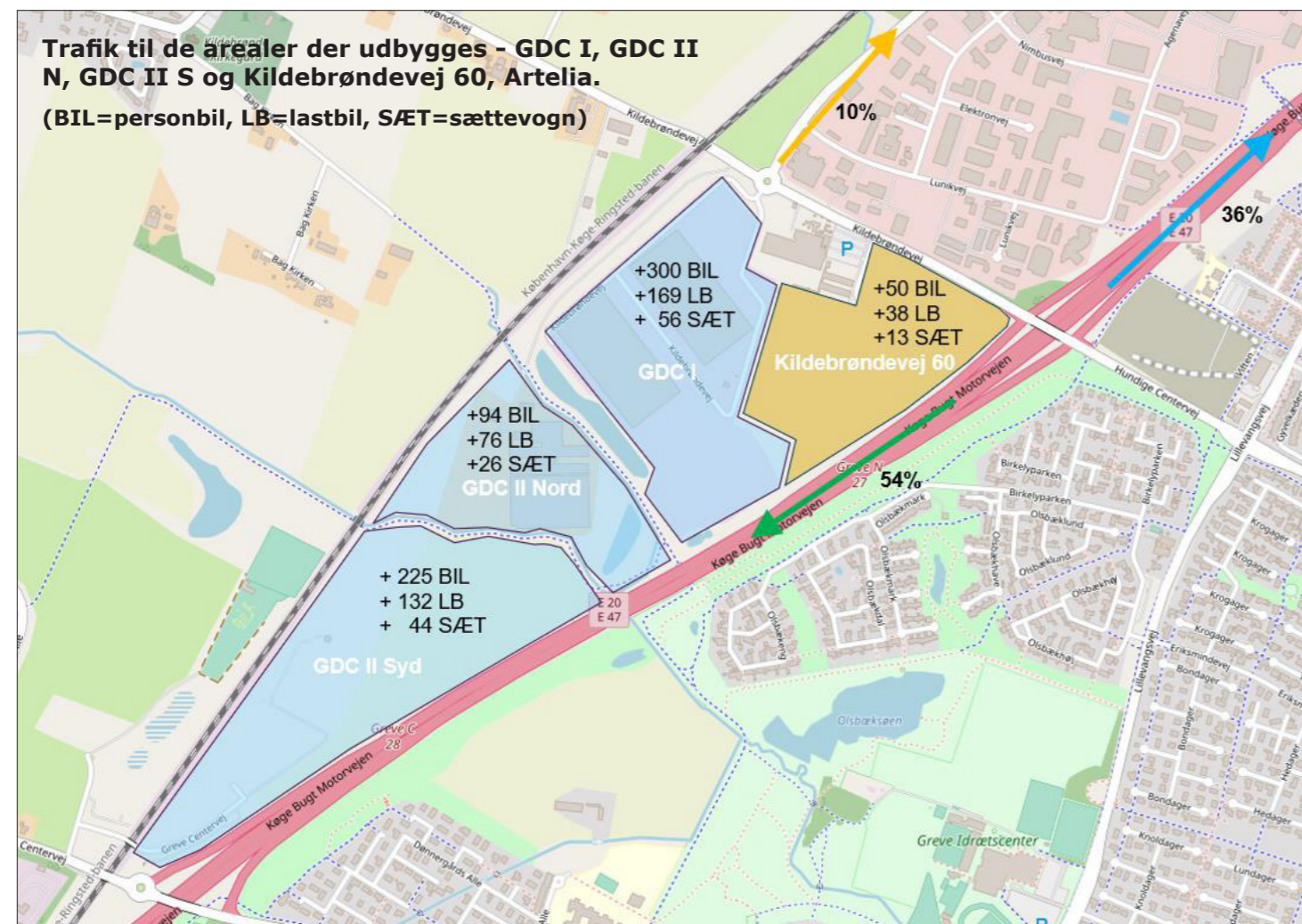
KAPACITETSANALYSE

I forbindelse med udviklingen af Helhedsplanen er der gennemført indledende kapacitetsanalyser for trafikken, så der også fremadrettet kan sikres en robust trafikafvikling fra området og nærområdet som helhed. I analyserne indgår således også trafikken fra udbygningsområder uden for Helhedsplanens område, herunder ejendommen Kildebrønnevej 60 og Freja Ejendomme's areal mellem Vejleåvej og banen møntet på servicefunktioner til erhvervsområderne samt en række fremtidige erhvervs- og boligområder placeret i tæt tilknytning til Greve Centervej mellem det indeklemte areal og Greve Landevej.

I analyserne undersøges de potentielle trafikale konsekvenser i tilstødende kryds og på det tilstødende vejnet, herunder på Kildebrønnevej, Vejleåvej, Køge Bugt motorvejen og Greve Centervej. Dette med afsæt i en fremskrevet trafik i 2030 - både i en basissituation samt ved en samlet fuld udbygning af det indeklemte areal og de øvrige udviklingsområder. Analysernes bud på en fremtidig fordeling af den samlede trafik, dens sammensætning

og retningsorientering på det indeklemte areal ses på kortet nedenunder. På tilsvarende vis er der udført analyser af trafikens retningsfordeling for de øvrige udviklingsområder samt simulering af den samlede trafiks afvikling i rækken af kryds på hhv. Greve Centervej og Kildebrønnevej.

Analyserne indikerer, at der ved samlet fuld udbygning af det indeklemte areal og de betragtede udviklingsområder kan forventes en række kapacitetsmæssige problematikker på det omkringliggende vejnet bl.a. i forbindelse med spidstimetrafik. Dette gør sig bl.a. gældende på Greve Centervej, i rundkørslen ved Vejleåvej og i det vigepligtsregulerede kryds ved Kildebrønnevej 60. Der vil således i den videre planlægning være opmærksomhed på eventuelle tiltag, der kan sikre den nødvendige robusthed og sikkerhed i trafikafviklingen, der er ét af Helhedsplanens bærende principper.



Figuren viser de forventede trafikstrømme til de forskellige områder på det indeklemte areal på et hverdagsdøgn fordelt på biler, lastbiler og sættevogne. Pilene ud af området viser, hvordan trafikken til/fra området forventes at fordele sig.

GRØNNE STIFORBINDELSER OG TRAFIKSIKKERHED

En kommende adgangsvej bliver som nævnt trafikalt rygrad i området og tænkes at krydse gennem den grønne kile med de primære stiforbindelser langs Olsbækken og Kildebrønde bækken.

Stierne i den grønne kile er anlagt som 3 m brede befæstede stier parallelt med de to vandløb. Begge stier er ført under København-Ringstedbanen mod nord-vest, hvor de er koblet til stierne i det åbne land med forbindelse til de mindre bysamfund mod vest, herunder Kildebrønde Landsby. Fastlæggelsen af den nye vejføring gennem den grønne kile skal respektere princippet om at adskille tung og blød trafik, f.eks. i form af niveaufrie krydsninger. Trafiksikkerhed og tryghed er vigtige omdrejningspunkter for nye vej- og stianlæg, hvor en detaljeret placering og udformning vil blive fastlagt i lokalplanprocessen. Helhedsplanens trafikale princip understøtter også, at Olsbækken og Kildebrønde bækken fortsat kan sikres med naturlige snoede forløb og sikres gode betingelser som naturområder med biotoper og spredningsmuligheder for dyr og planter.

De grønne stiforbindelser skal udformes med supplerende faciliteter som sidemuligheder mv. ligesom belysning vil sikre, at det er trygt for alle at færdes gennem området. Samlet kan disse være virkningsfulde bidrag til at øge stiforbindelsernes attraktivitet samt understøtning af grøn mobilitet. De fremtidige forhold for cyklende og gående i den grønne kile er illustreret principielt på de 3 visualiseringer.

Visualisering 1 - langs Olsbækken mod øst



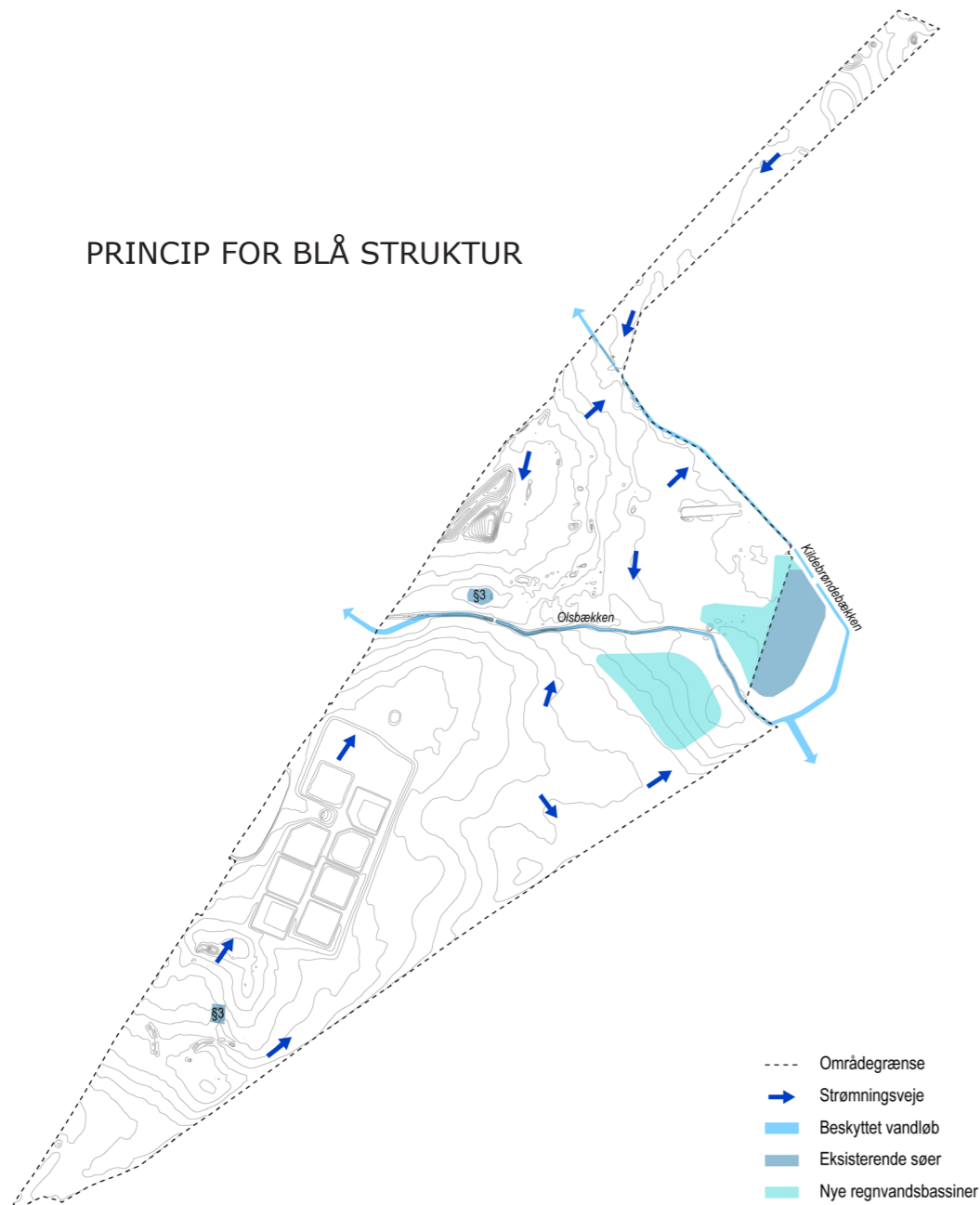
Visualisering 3 - langs Kildebrønde bækken mod øst



Visualisering 2 - langs Olsbækken mod vest



PRINCIP FOR BLÅ STRUKTUR



REGNVANDSHÅNDTERING

Visionen for områdets 'blå struktur' er at sikre en bæredygtig og fremtidssikret løsning, der også kan håndtere skybrudssituationer (100 års hændelser) og som samtidig - i overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser om placering af regnvandsbassiner i de ydre grønne kiler og kommuneplanens retningslinjer for oversvømmelse og erosion - udgør et væsentligt bidrag til de rekreative og naturmæssige værdier i og ved de kommende regnvandsbassiner mv. Tilsvarende er det et fokus, at sikre synergi ift. de eksisterende regnvandsbassiner umiddelbart nord og øst for planområdet, jf. diagrammet til venstre.

Helhedsplanens område er omfattet af Greve Kommunes nye spildevandsplan 2023-2031. Alle arealer skal fremadrettet separatkloakeres, hvor spildevand ledes til renseanlæg, mens regnvand i videst muligt omfang skal nedsives eller opsamles, renses og forsinkes lokalt (LAR) inden afledning til recipient. Ned-sivning ønskes af hensyn til sikring af grundvandsressourcen.

For at sikre nødvendigt og velplaceret areal til regnvandsløsninger er der udarbejdet en indledende screening og udarbejdet et overordnet princip for regnvandshåndteringen på arealerne syd for Kildebrøndebækken, hvor den primære udbygning skal ske. Princippet er nærmere illustreret på oversigtsplanen på s. 5. I forbindelse med den efterfølgende lokalplanlægning skal der udarbejdes en detaljeret vandhåndteringsplan med afsæt i kravene i den nye spildevandsplan.

Helhedsplanens overordnede princip er baseret på at kunne håndtere normal regn i form af en 10 års regnhændelse med en klimafaktor på 1,3 og med et afløbstal på 1 l/s/ha, men med mulighed for øget afledning ved skybrud svarende til 5 l/s/ha. Skybrud er definet som et regnvejr, der giver mindst 15 mm



nedbør inden for 30 min. Princippet for den blå struktur er endvidere fastlagt ud fra så vidt muligt at understøtte de naturlige terrænforhold og lavninger. I en skybrudssituation vil det kunne tillades, at regnen strømmer på terræn via strømningsveje, jf. diagrammet s. 9 og oversigtsplanen s. 5. Det kan f.eks. være via langsgående lavninger i de grønne områder eller via områdets vej- og parkeringsarealer. Der vil dog af hensyn til områdets bygbarhed og afvanding være behov for at foretage lokale terrænreguleringer, men ud fra en hensigt om at skabe jordbalance inden for helhedsplanens område.

Den samlede løsning for regnvandshåndtering omfatter 2 bassiner, hvor det nordlige bassin skal servicere ny bebyggelse nord for Olsbækken, mens det sydlige bassin skal servicere ny bebyggelse syd for Olsbækken. Udbygningen af Helhedsplanens område kan derfor ske i flere faser og er ikke afhængig af, at den komplette blå struktur realiseres fra start.

Bassiner skal som udgangspunkt udformes landskabstilpassede med flade brinker (1:5 eller fladere) samt med permanente vandspejl. Konkret vil dette typisk resultere i, at de omgivende plante- og dyrearter 'flytter' ind og breder sig, hvorfor bassinerne vurderes at være vigtige bidrag til både øget naturkvalitet og dyreliv samt den friluftsmæssige kvalitet i den grønne kile. Ved den mere detaljerede placering og udformning af bassinerne skal der sikres respektafstand til Olsbækken og den eksisterende sti, så der fortsat kan ske vandløbsvedligehold og af hensyn til mobiliteten for bløde trafikanter.

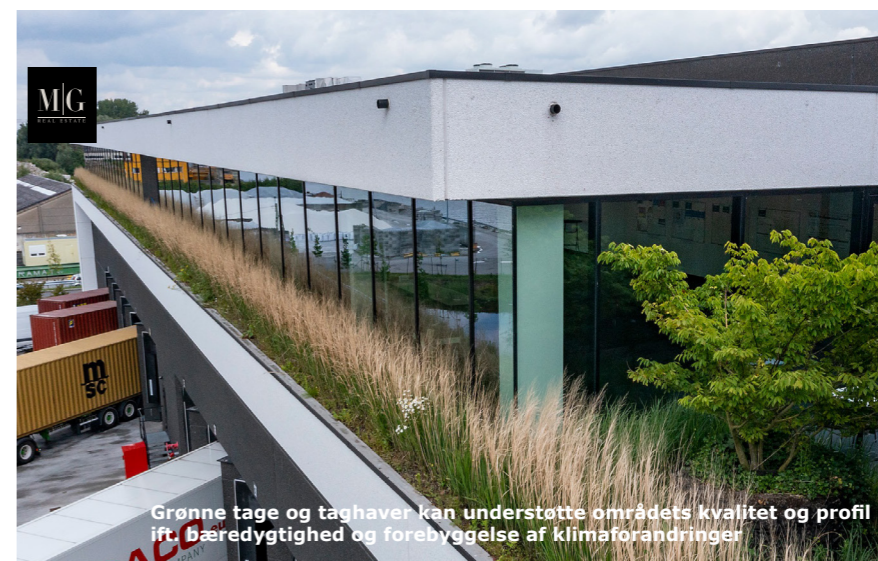
Helhedsplanens overordnede princip for håndtering af regnvand inkluderer ikke grønne tage, grøfter, regnbede o.lign. supplerende LAR-løsninger. I forbindelse med lokalplanlægningen forventes dog mulighed for, at områdets bebyggelse kan udformes delvist med grønne tage og taghaver, ligesom ubebyggede arealer kan designes med henblik på nedsivning samt understøtning af vandets naturlige strømningsveje. For inspiration henvises til referencerne til højre.

Den efterfølgende vandhåndteringsplan vil indeholde opdaterede beregninger og redegørelser for bl.a. befæstelsesgrader, bassinvoluminer samt håndtering og opstuvning af skybrudsregn, hvor de naturlige strømningsveje så vidt muligt friholdes. Den vil også rumme detaljer ift. placeringen og udformningen af bassiner og eventuelle supplerende LAR-anlæg. Dette så bl.a. naboarealer - herunder motorvejen - og de to beskyttede vandløb ikke udsættes for oversvømmelser, men også for at sikre anlæggene er aktivt medvirkende til at styrke biodiversiteten på 'Det indeklemte areal'.

Anvendelsen til erhverv med bl.a. transport og distribution betyder, at der vil være en betydelig trafik med tunge køretøjer samt andre potentielt forurenende aktiviteter. Der vil derfor i den efterfølgende lokalplanlægning være fokus på dels at forebygge forurening af grundvandet, da planområdet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men dels også at sikre nedsivningsmuligheder, så området fortsat kan bidrage til grundvandsdannelsen i Greve Kommune.



Synligt vand efter kraftig regn (Arkitema)

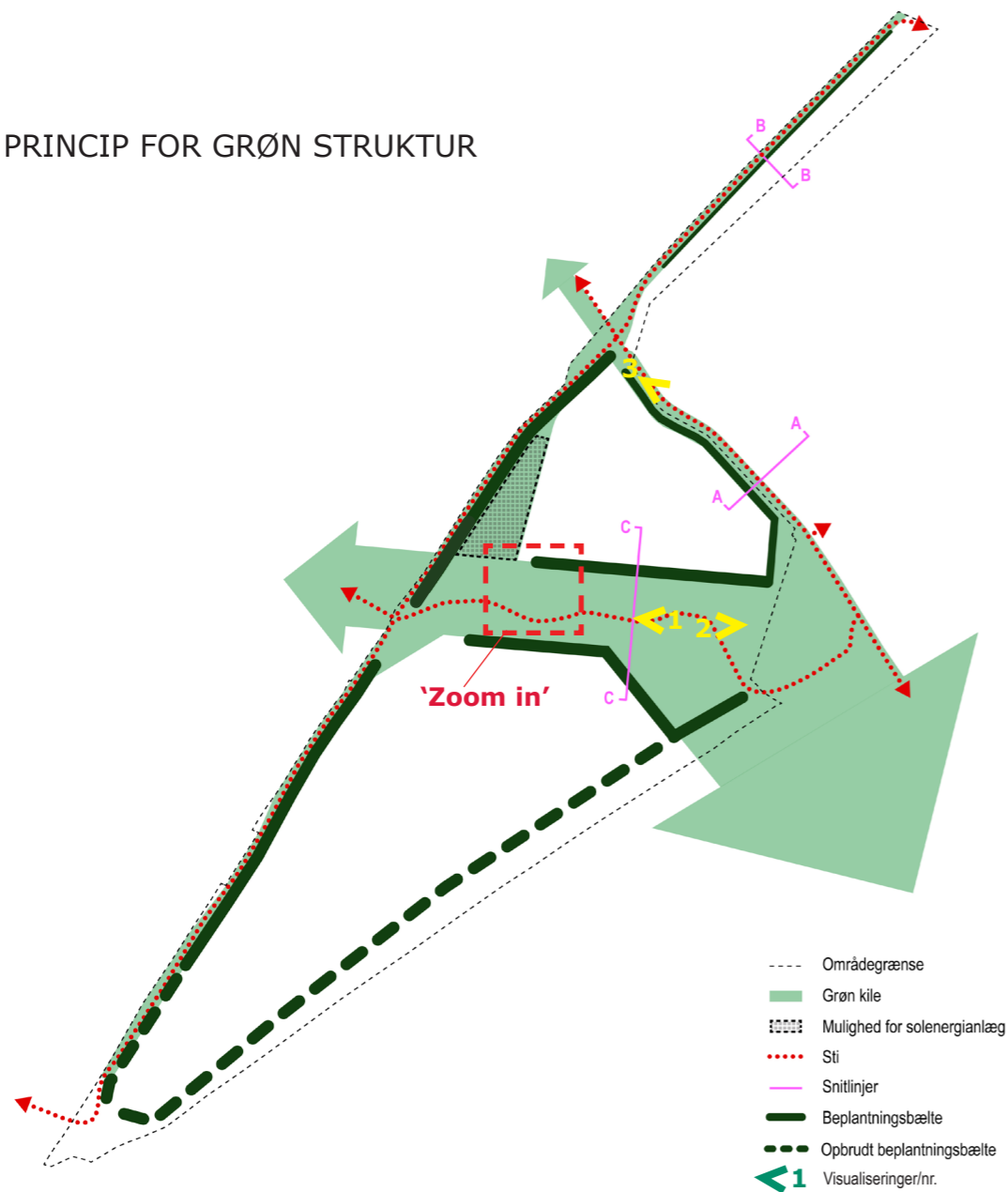


Grønne tage og taghaver kan understøtte områdets kvalitet og profil ift. bæredygtighed og forebyggelse af klimaforandringer



Eksempel på indpasning af regnbede i tilknytning til parkering og sti (Arkitema)

PRINCIP FOR GRØN STRUKTUR



Olsbækken, der sammen med den eksisterende sti snor sig gennem Fingerplanens grønne kile (Lynghus Consult)

GRØN STRUKTUR

Helhedsplanens grønne kile er udformet efter grundprincippet om at bevare og styrke naturværdier og grønne kvaliteter samt sikre et tæt samspil med stiforbindelser, som forudsat i Fingerplanens retningslinjer for ydre grønne kiler. Ydre grønne kiler skal som hovedprincip friholdes for bebyggelser og anlæg, der ikke understøtter en rekreativ eller friluftmæssig anvendelse.

Karakteren af områdets grønne kile er tænkt som en åben og naturpræget beplantning, der passer naturligt ind i den eksisterende landskabskarakter med åbne markflader, der opdeles og afgrænses af levende hegn og træbælter. Samtidig skal der generelt i områdets kanter etableres en tættere og mere sammenhængende beplantning. Beplantningen skal bl.a. fungere som spredningskorridorer og ledelinjer for dyr og planter og vil herudover øge såvel områdets biodiversitet, som den oplevede frilufts- og landskabsmæssige kvalitet. Sidstnævnte til glæde for de forbipasserende cyklister og gående såvel som virksomhedernes ansatte.

En mere intensiv beplantning skal samtidig medvirke til at afskærme den kommende bebyggelse visuelt mod omgivelserne. Således skal der etableres tætte træbælter i min. 15 m bredde mod banen og i kanterne af den grønne kile. Der kan med fordel vælges mellemstore og store træarter med god afskærmende effekt. Langs Kildebrøndebækken, hvor kilen er smal, sikres tætheden ved at kombinere et smallere træbælte med den eksisterende beplantning samt evt. supplerende buske. På arealet mellem Olsbækken og Kildebrøndebækken mod vest, som ligger uden for Fingerplanens grønne kile, vil der desuden være mulighed for at etablere solenergianlæg. Disse skal indpasses i landskabet omkring grøn kile, så de fremstår mindst skæmmende ved at arbejde med beplantning.

Mod motorvejen og rundt mod syd etableres et mere opbrudt og transparent plantebælte i kantzonen, da grundene og den kommende bebyggelse her får en naturlig og attraktiv eksponering mod motorvejen, dennes afkørsel og Greve Centervej. De opbrudte plantebælter skal etableres i min. 15 m bredde og opbrydes af åbne partier med store og mellemstore buske samt englignende beplantning. Udformningen af eksponerede facadepartier, skilting mv. vil blive fastlagt i lokalplanfasen, jf. afsnittet om den kommende bebyggelse på s. 15. Eventuelle faste hegn skal etableres på plantebælternes inderside.

BEPLANTNING

I de indre dele af den grønne kile er beplantningen tænkt som en kombination af eksisterende og ny beplantning i flere lag og generelt med et lavt plejeniveau. Således bevares den eksisterende beplantning langs med Olsbækken og forstærkes nogle steder med små og mellemstore buske. Plantebæltet vil dermed fortsat være markør for vandløbet, men hvor der samtidig er fokus på at sikre sig på tværs af kilen. Tilsvarende suppleres den eksiste-

rende beplantning langs Kildebrøndebækken med en træække og buskbeplantning, så der skabes den ønskede visuelle tæthed og naturoplevelse tæt ved stien.

Basisbeplantningen i den grønne kile er en englignende bund af urter, græsser og vilde blomster kombineret med grupper af mindre og mellemstore træer og buske. Intentionen er, at træerne ikke skal være for høje og store, så oplevelsen af det store landskabsrum helt forsvinder. Samtidig skal beplantning bidrage til 'naturoplevelsen i øjenhøjde' for de forbigående. Beplantningen i de indre dele af kilen vil samtidig have stor betydning som spredningskorridor med tværgående ledelinjer - også for akvatiske arter.

Ny beplantning anbefales at være hjemmehørende arter, der samtidig er insekt- og fuglevenlige. Som store blivende træer kan f.eks. anvendes eg, ask, fuglekirsebær og ahorn. Som mellemstore træer kan f.eks. anvendes hvidtjørn, røn, hassel og mirabel. Som små træer og buske kan f.eks. anvendes slåen, hyld, roser, hyben, taks, fjeldribs, benved og rød kornel. Der vil også blive stillet krav om etablering af beplantning inden for de 3 byggeområder, bl.a. på interne fri- og opholdsarealer samt som plantefelter til opbrydning af parkerings- og færdselsarealer. Beplantningen her



Visualisering af beplantningskarakteren i de indre dele af den grønne kile (MG).



vil også bidrage positivt til områdets grønne struktur og en øget natur- og landskabsmæssig kvalitet.

På s. 13 ses et forslag til et 'zoom in' i Helhedsplanen, hvor der er vist et eksempel på udformning og indretning af arealerne i den grønne kile langs Olsbækken, herunder interne overgange og kantzoner mod naboområder. Den nordlige af områdets to §3-beskyttede søer ligger i den grønne kile, mens den sydlige sø ligger i byggeområdet til alm. erhverv.

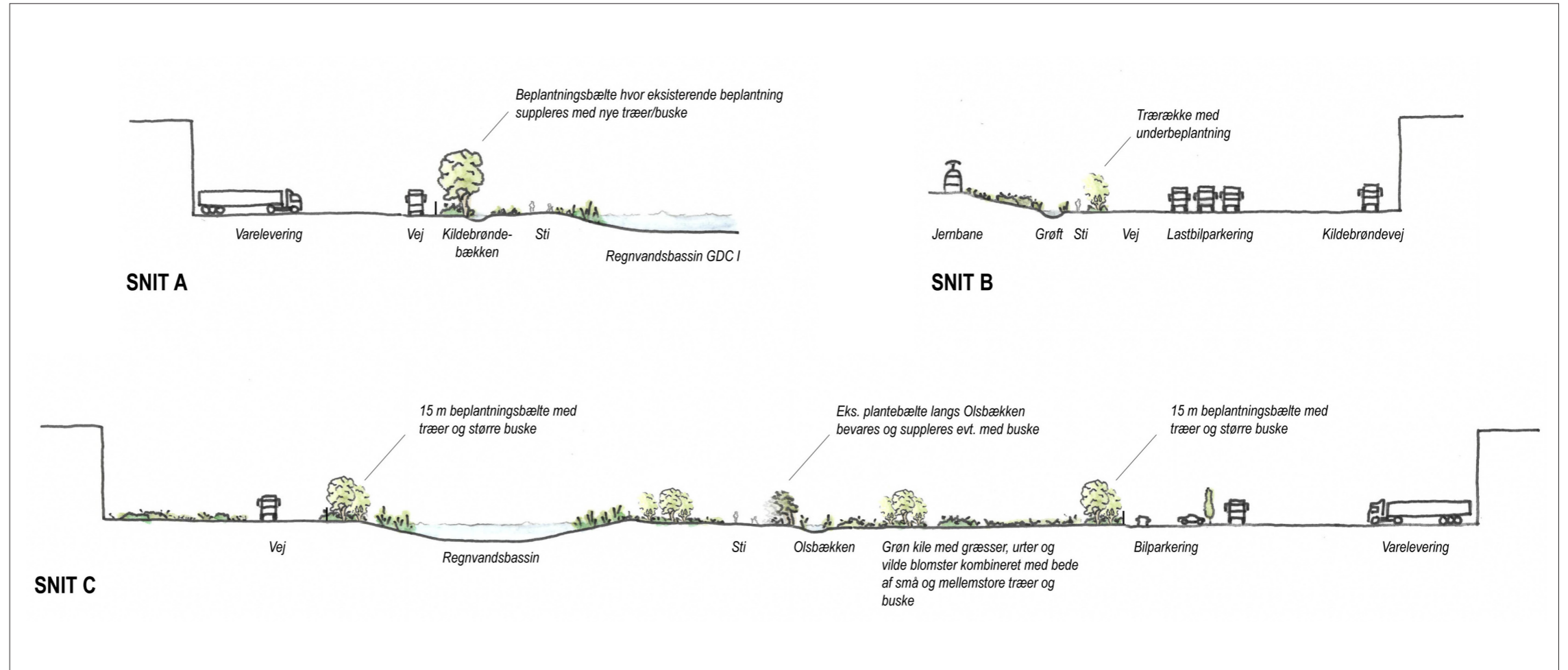
Der vil i forbindelse med den efterfølgende lokalplanlægning blive fastsat specifikke bestemmelser, der udmønter principperne for Helhedsplanens grønne struktur. I den forbindelse undersøges også mulighederne for at integrere den sydlige sø i den kommende bebyggelse eller om denne håndteres ved udlæg af erstatningsnatur.



'ZOOM IN' - eksempel på udformning af arealer i den grønne kile langs med Olsbækken og kantzonen mod det nordlige byggeområde



LANDSKABSSNIT - hovedprincipper for disponering og beplantning af den grønne kile og stien langs banen (COWI)
 (Placering af snit ses på diagram s. 11)



Referencer - inspiration til landskabsbearbejdning og naturkarakter i Fingerplanens grønne kile (Arkitema).



Facadeudtryk MG Park I Kildebrønde Vest



Ankomst til MG Park I Kildebrønde Vest



I MG Park De Hulst høstes der grøn energi fra de store tagflader.

BEBYGGELSE & BÆREDYGTIGHED



Områdets anvendelse lægger i høj grad op til store volumener, men kan også - for den sydlige del - rumme mere traditionelt erhverv med mindre enheder. Ny bebyggelse kan iht. kommuneplanen opføres med højder på op til 25-30 m. Bebyggelsens formsprog og facadeudtryk tænkes som hovedprincip udført efter arkitektoniske principper, hvor facader i lyse, grå og sorte nuancer blander sig med naturmaterialer som træ, metal, transparent glas og grønne facadepartier med f.eks. klatrende planter. På den måde sikres et nutidigt udtryk, men hvor eventuelle store volumener både tilføres variation og kan 'opdeles og nedbrydes' til en mere menneskelig skala.

Bestemmelser for den konkrete bygningsudformning og arkitektur vil blive konkretiseret i lokalplanfasen. I den forbindelse ses der bl.a. nærmere på bebyggelsens helhedsvirkning i samspillet med omgivelserne, behovet for synlighed og skiltning samt eventuel facadevariation de steder, hvor bebyggelsen er særlig eksponeret, f.eks. ankomstområder/indgangspartier. Det undersøges også hvorvidt bygningsdesign og materialevalg evt. kan medvirke til at mindske refleksion af støj fra motorvejen.

Bebyggelsen og bebyggelsens kantzoner spiller også en væsentlig rolle ift. bæredygtighed og forebyggelse af klimaforandringer. Netop store volumener med store tagflader er særdeles velegnede til opsætning af solenergianlæg - en tilgang som allerede anvendes i andre områder med transport og distribution. Efterfølgende planlægning skal således muliggøre indpasning af solenergianlæg på bebyggelse i Helhedsplanens område.

Et andet 'ben' ift. bæredygtighed er indpasning af grønne tagpartier, tagterasser samt grønne facadepartier, som både kan være et supplement til ned-sivning og opstuvning af regnvand fra tagflader, men som samtidig er arkitektoniske virkemidler ift. at tilføre variation og kvalitet. Se endvidere afsnittet om regnvandshåndtering på s. 9-10.



Grønne taghaver og grønne forarealer i MG Park Fredericia



Eksempel på facadebeplantning (Arkitema)

