

F O R S L A G



V I B O R G
P R O J E K T P L A N

B A N E B Y
A U G U S T 2 0 1 5



VIBORG
KOMMUNE

PROJEKTPLAN - VIBORG BANEBY AUGUST 2015

Projektplansmaterialet er udarbejdet af
Møller & Grønborg A/S og
Orbicon A/S
i tæt samarbejde med og for:

VIBORG KOMMUNE
Teknik & Miljø
Plan
Prinsens Alle 5
8800 Viborg

Forsidefoto: Møller & Grønborg A/S
Fotos og illustrationer:
Møller & Grønborg A/S

Hvor der i materialet er angivet målestok,
er disse kun rigtige ved print i A3 format.

OFFENTLIGGØRELSE

Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby er vedtaget af Teknisk Udvalg den 2. september 2015 og offentliggøres hermed fra den 10. september til den 7. oktober 2015.

Bemærkninger, ændringsforslag og indsigelser til projektplanen skal være modtaget senest den 7. oktober 2015 og skal sendes til:

Viborg Kommune,
Teknik & Miljø, Plan,
Prinsens Alle 5, 8800 Viborg

Gerne pr. e-mail: plan@viborg.dk

BAGGRUND

- Denne projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby indskriver sig i en række af planer og projekter, der samlet set skal danne grundlag for udviklingen af Viborg Baneby:
- Viborg Byråd har i 2013 vedtaget helhedsplanen for Viborg Baneby. Helhedsplanen belyser, hvordan et ældre, bynært erhvervsområde kan udvikles til en levende, banebrydende og bæredygtig bydel, og hvordan sammenhængen med omliggende byområder kan forbedres. Helhedsplanen er udarbejdet af Viborg Kommune i samarbejde med Tegnestuen Vandkunsten på baggrund af deres vinderforslag i byplankonkurrencen "Viborg Baneby".
- Viborg Byråd har den 22. april 2015 vedtaget forslag til kommuneplantillæg nr. 24 (Udvidelse af butiksområde i Viborg bymidte – omhandlende Viborg Baneby), samt forslag til kommuneplantillæg nr. 33 (Nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby). Forslagene har været i offentlig høring og forventes forelagt til endelig vedtagelse i Byrådet i efteråret 2015.
- Der er igangsat lokalplanlægning for udviklingen af to store centrale områder omkring Erik Glippingsvej i Viborg Baneby, hvor denne projektplan bl.a. skal danne grundlag for infrastrukturen inden for disse områder. Lokalplanerne forventes i høring i begyndelsen af 2016.
- Boligselskabet Sct. Jørgen opfører et nyt plejecenter ("Banebo") ved Marsk Stigs Vej i Viborg Baneby, med Viborg Kommune som bruger. Plejecentret får i alt 100 boliger og forventes at stå færdigt i begyndelsen af 2018.
- Mercantec, Viborg Kommune og Realdania udskriver i efteråret 2015 en fælles projektkonkurrence om udformningen af et nyt midtbygymnasium, der skal ligge i Viborg Baneby, til ca. 1.100 elever og 110 ansatte, samt en ny banebro. "Banebroen" der er en cykel- og gangbro, der vil koble Viborg Baneby med bymidten på tværs af jernbanen. Banebro og gymnasium forventes at stå færdigt i 2018.

BAGGRUND

PROJEKTPLANENS FORMÅL	03
DE TRE FORLØB	04
PROJEKTOVERSIGT	05

HÆRVEJEN

OVERORDNET KONCEPT	08
FORUDSÆTNING	09
BANEBYPLADSEN	10
• OVERSIGTSPLAN 1:500	10
• PLANUDSNIT 1:200	12
• PRINCIP FOR TVÆRSNIT	13
• MATERIALE & AKTIVITET	14
• KANTLØSNING & PLANTEBEDE	15
PASSAGEN	16
• OVERSIGTSPLAN 1:500	16
• PLANUDSNIT 1:200	17
PLEJECENTER	18
• OVERSIGTSPLAN 1:500	18

NY ABSALONSVEJ

OVERORDNET KONCEPT	22
FORUDSÆTNING	23
PLANUDSNIT	24
• NA NORD - 1:1000	24
• NA MIDT - 1:1000	25
• NA SYD - 1:1000	26
PRINCIP FOR TVÆRSNIT	27

DEN GRØNNE STI

OVERORDNET KONCEPT	30
FORUDSÆTNING	31
BANEBYPARKEN	32
• OVERSIGTSPLAN 1:500	32
• PLANUDSNIT 1:200	34
• PRINCIP FOR TVÆRSNIT	35
• VISUALISERING	36
• BEPLANTNING&AKTIVITET	37
KLOSTERHAVEN	38
• OVERSIGTSPLAN 1:500	38
• PLANUDSNIT 1:200	40
• VISUALISERING	41

MIDLERTIDIG- & FREMTIDIG TRACÉ	42
--------------------------------	----

PROJEKTPLANENS FORMÅL

Denne projektplans formål er at videreudvikle helhedsplanens visioner. To af de bærende principper i helhedsplanen for Banebyen er Hærvejen og Den Grønne Sti, og herudover anlæggelsen af en ny fordelingsvej i området syd for banen - Ny Absalonsvej - som ligeledes er centralt for den kommende udvikling af området.

De tre forløb er overordnet beskrevet i helhedsplanen, og med denne projektplan er forløbene videreudviklet og konkretiseret.

Projektplanen skal danne grundlag for den igangværende omdannelse af området, og i dialogen med nuværende og fremtidige bygherrer samt andre interessenter.

Projektplanen skal desuden danne grundlag for lokalplanlægningen og den efterfølgende projektering af anlægsarbejderne af de tre forløb.

VIBORG BANEBY – OMRÅDEBESKRIVELSE

Viborg Baneby omfatter et areal på ca. 70 ha. Baneterrænet udgør i dag en kilometerlang barriere mellem Viborg midtby og byområdet syd for banen, der kun er forbundet af den gangbro, der forbinder banegårdens perroner. Viborg Baneby omfatter nord for baneterrænet

Viborg busterminal, station og længst mod vest en fredet rundremise, en af de ældste bevarede i Danmark. Syd for baneterrænet ligger et ældre erhvervsområde, udbygget i 1960-erne, hvor det var fordelagtigt for virksomheder at etablere sig nær jernbane og ringvej. Gennem de seneste 10-15 år er flere virksomheder lukket, og færre nye flyttet til. Overordnet set er der er ved at ske en gradvis omdannelse fra erhverv til lettere erhverv.

Planområdet omfatter desuden 2 boligområder syd for banen: 'Middagshøjkvarteret' med ca. 70 villaer/ boliger, opført i 1920 - 1940 til jernbanearbejderne og et tættere boligområde med den almene etagebebyggelse Klostervænget og plejecenteret Klosterhaven.

SKITSE AF HELHEDSPANENS HOVEDGREB
FRA KONKURRENCEN - UDARBEJDET AF
TEGNESTUEN VANDKUNSTEN



DE TRE FORLØB

Denne projektplan omhandler den nye infrastruktur i Banebyen, hhv. Hærvejen, Den Grønne Sti og Ny Absalonsvej. Herunder er de tre vejes forskellige karaktertræk beskrevet.

HÆRVEJEN - LINKET TIL HISTORIEN OG BYEN

Hærvejen kobler Banebyen med den historiske domkirkeby, og forbinder samtidig mod syd videre ud i naturen til hærvejsforbindelsen ned gennem Jylland. Hærvejen skal fremstå med en stærk identitetsskabende karakter, som danner oplevelsen af en sammenflettet bydel - med en tydelig reference til områdets tidligere karakter af et typisk 50ér erhversområde. På Banebypladsen kondenseres bylivet i krydsningen mellem Den Grønne Sti og Hærvejen.

NY ABSALONSVEJ - INDRE LOOP

Ny Absalonsvej fungerer som rygrad for det infrastrukturelle netværk i Banebyen. En fordelingsvej for biler og tung trafik, som skal lede trafikken ind i området. En tæt alléplantning giver den en grøn karakter.

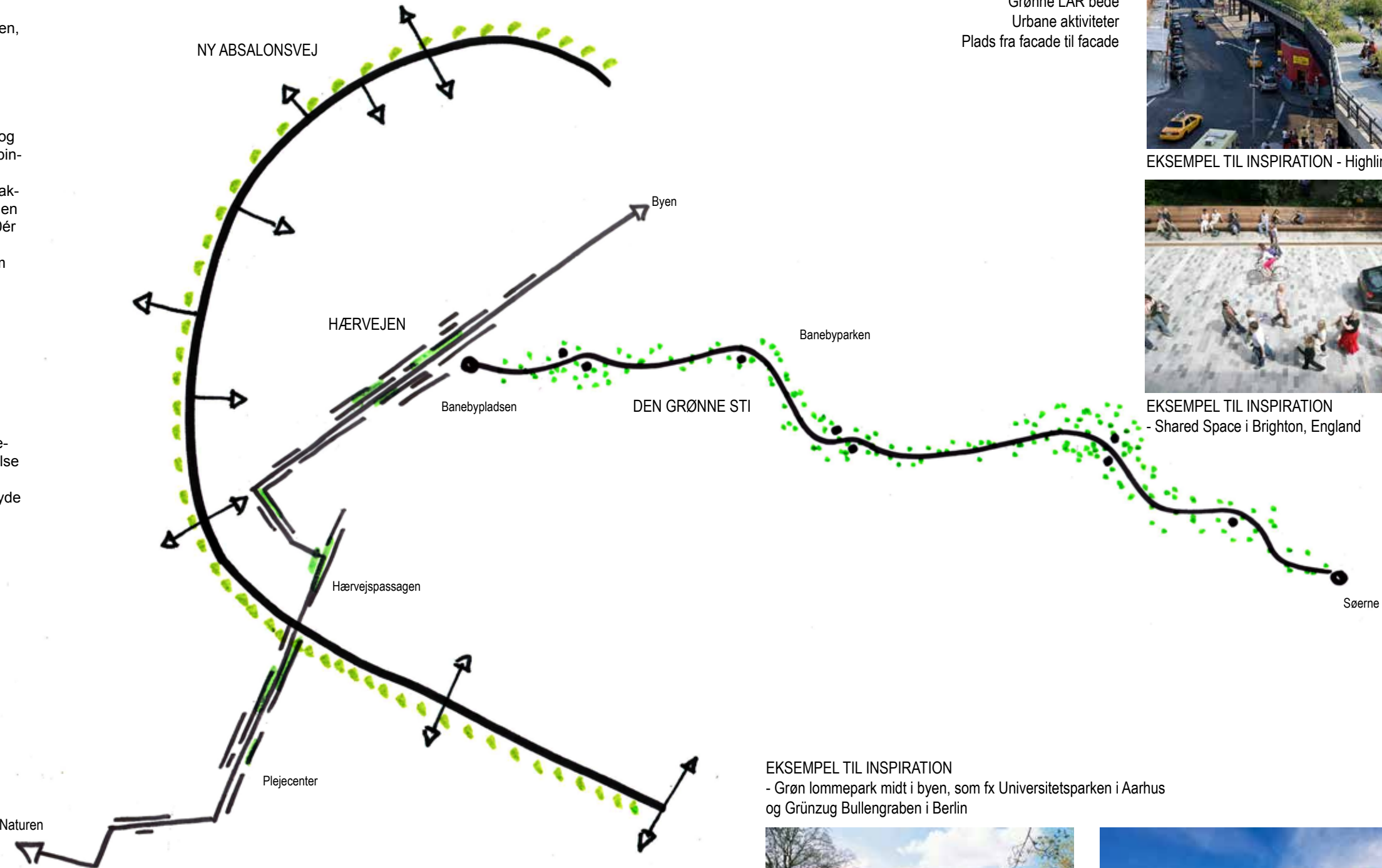
DEN GRØNNE STI - LINKET TIL NATUREN

Den Grønne Sti fremstår som en naturmæssig kile ind i Banebyen, hvor stien skal være en grøn og oplevelsesrig forbindelse mellem Banebyen og Søen. Den Grønne Sti skal give en oplevelse af natur i byen og tilbyde uformelle rammer for rekreation.

EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Tæt allé, som fx Frederiksberg Allé i København



NY ABSALONSVEJ
Ny fordelingsvej for området
Vejen flankeres af en grøn allé, som afskærmning mellem nye boligområder mod øst og erhvervsbyggeri mod vest



HÆRVEJEN
Udvider og indsnævrer
Fra sti til plads som blander alle trafikanter (shared space)
Grønne LAR bede
Urbane aktiviteter
Plads fra facade til facade



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Highline New York

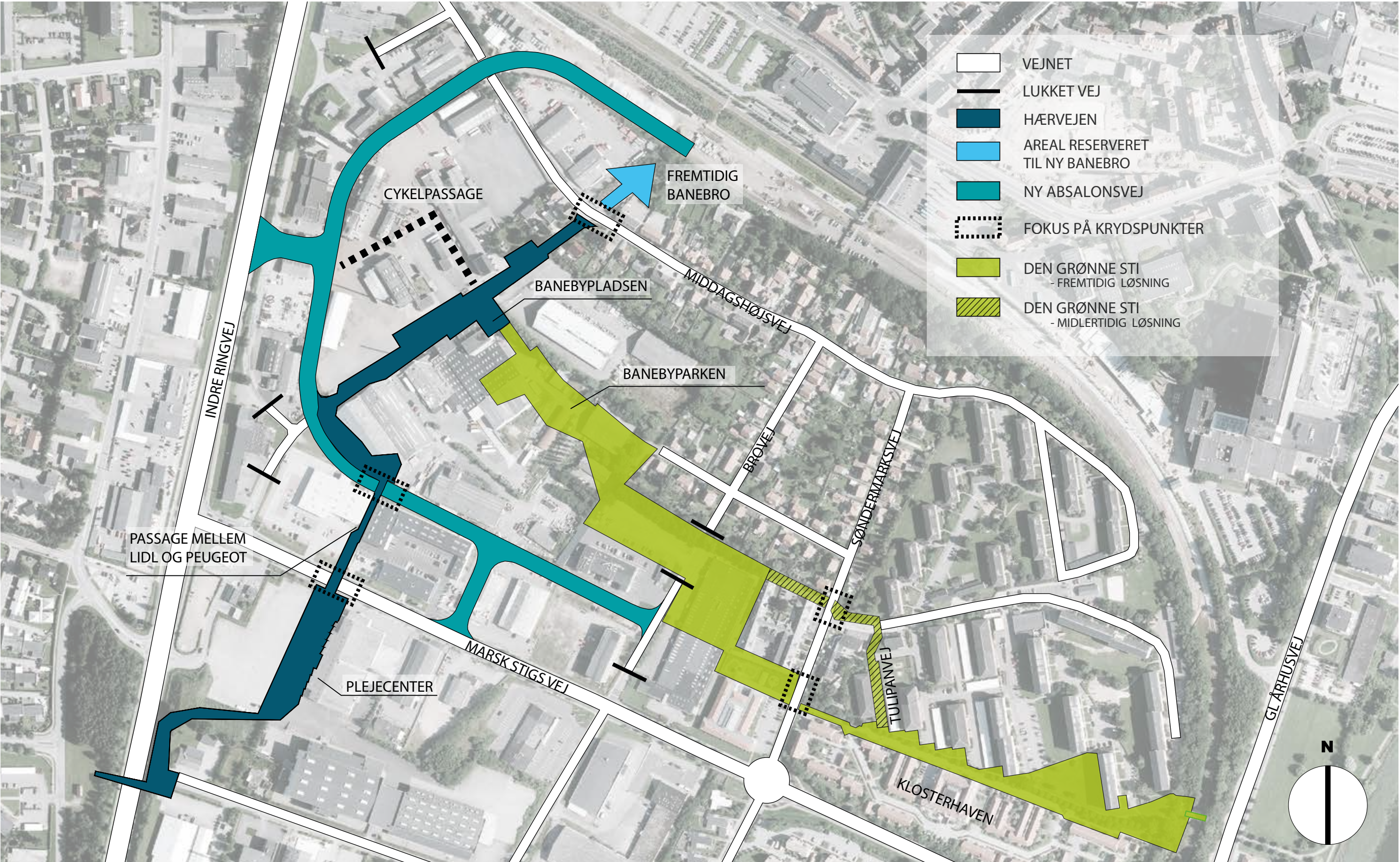


EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Shared Space i Brighton, England

EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Grøn lommepark midt i byen, som fx Universitetsparken i Aarhus og Grünzug Bullengraben i Berlin



DEN GRØNNE STI
Sti i det grønne
Kuperet terræn
Naturoplevelser



HÆRVEJEN

HÆRVEJENS FORLØB

Hærvejen er den gamle forbindelsesvej, som løber på højderyggen i Jylland. Den passerer mange forskellige kulturmiljøer og landskaber, som den tager form efter og som præger de mangeartede oplevelser. På Hærvejen igennem Banebyen vil man fremtidigt opleve en stærk bymæssig karakter - med et robust og karakterfuldt materialevalg, som bringer referencer tilbage til bydelens kulturarv som et typisk 50ér erhvervsområde. Store lyse betonflader, skårne brosten, træ på udvalgte opholdssteder - og grønne bede med stauder, urter og træer.

Hærvejen igennem Banebyen fungerer også i det daglige som en intern fordelingsvej gennem byen for de bløde trafikanter.

Den del af Hærvejen, som er omfattet af denne projektplan starter ved den kommende nye banebro, som skaber forbindelse fra hele den sydlige del af Viborg videre til midtbyen. Banebroen er ikke omfattet af projektplanen, men der pågår en projektkonkurrence om udformningen af denne henover efterår/vinter 2015.

Mellem Middagshøjsvej og Ny Absalonsvej er Hærvejen placeret i den nuværende Erik Glippingsvej, dog er den mange steder langt bredere end den nuværende vej. På denne strækning er Hærvejen snarere en langstrakt plads - Banebypladsen - hvor gående, cyklende og bilister alle kan færdes sidestillede og med lav hastighed.

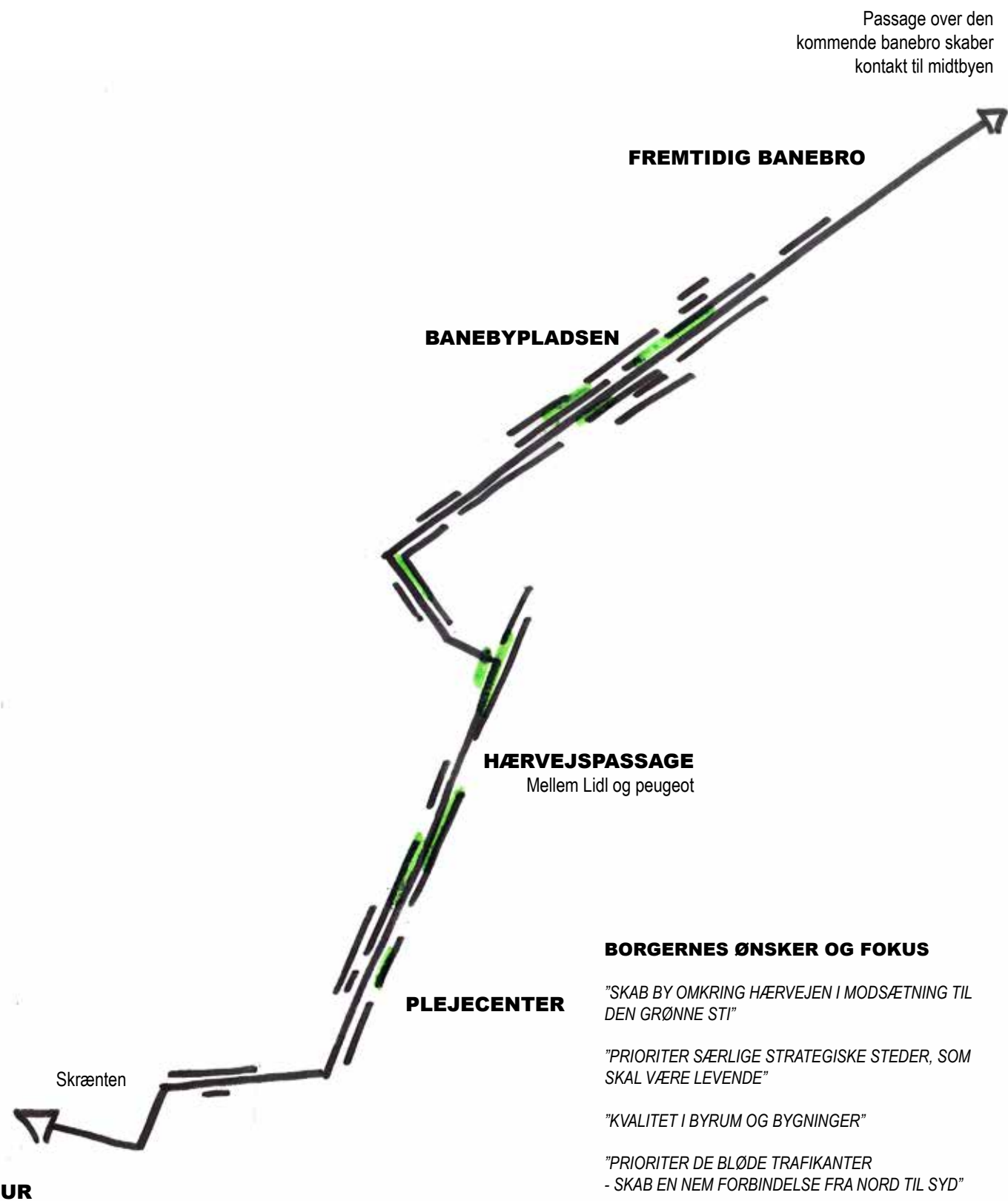
På begge sider af denne strækning pågår en udvikling med ny bebyggelse med boliger og liberalt erhverv (kontorer o.lign.), som understøtter ønsket om en stor bymæssighed og tæthed, hvorfor Banebypladsen bliver et centrum i Banebyen. Banebypladsen skal understøtte bylivet med forskellige urbane aktivitetsmuligheder. En inddragelsesproces vil endeligt fastlægge aktiviteterne. Regnvandet ledes synligt på overfladen gennem Banebypladsen i åbne kanaler, der ledes til grønne regnvandsbede.

Fra Ny Absalonsvej til Marsk Stigs Vej er hærvejen en bred stiforbindelse for gående og cyklister. Den skaber forbindelse på tværs af den eksisterende erhvervsbebyggelse, bl.a. ved en oplevelsesrig passage mellem Lidl og Peugeot.

Fra Marsk Stigs Vej mod syd til Gyldenrisvej passerer den et kommende nyt plejecenter og leder op over skrænten til Gyldenrisvej. Ved plejecentret er bilkørsel tilladt efter samme principper som på Banebypladsen.

Herved er der skabt en oplevelsesrig og direkte vej fra nord til syd.

På længere sigt planlægges en ny bro, hvor Hærvejen krydser Indre Ringvej, der skal binde Banebyen mod syd/vest.



BORGERNES ØNSKER OG FOKUS

"SKAB BY OMKRING HÆRVEJEN I MODSÆTNING TIL DEN GRØNNE STI"

"PRIORITER SÆRLIGE STRATEGISKE STEDER, SOM SKAL VÆRE LEVENDE"

"KVALITET I BYRUM OG BYGNINGER"

"PRIORITER DE BLØDE TRAFIKANTER - SKAB EN NEM FORBINDELSE FRA NORD TIL SYD"

Input fra borgerinddragelse under udarbejdelse af projektplanen



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Highline New York
- Det gennemgående urbane forløb brydes flere steder af vilde bede og beplantning



EKSEMPEL TIL INSPIRATION -
- Regnvandsbede opsamler og forsinker overskydende vejvand på hærvejen

Nedenstående redegør for de aftalte forudsætninger som ligger til grund for projektplanen

KRAV TIL DIMENSIONERING AF HÆRVEJEN

Arealet mellem Middagshøjvej og Ny Absalonsvej samt foran Plejecenteret er udformet som sivegader efter shared space-princippet, hvor alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal.

Shared space stræber efter at skabe velfungerende og multifunktionelle byrum, der fremmer det sociale liv, mens den trafikale funktion nedtones.

Den maksimale tilladte hastighed er 15 km/t.

Vejen og pladsen er udformet, så den naturligt virker hastighedsnedsættende.

Områderne med shared space er dimensioneret til kørsel med bil og lastbiler, men ikke sættevognstog (lastbil med trailer).

Der etableres en safezone i byrummet, som gør byrummet mere trygt for personer med funktionsnedsættelse. Plantebede mv. danner en naturlig rumlig afgrænsning til den del af strækningen, som fungerer som vej. Kanter anvendes som naturlig ledelinje i safezone. Hvor offentlige funktioner vender ud til Hærvejen, ønskes et niveaufrit byrum, og kanter afløses af brede betonfliser med taktil overflade. *Se detaljeskitse på side 13.*

På den øvrige del af Hærvejen (langs med Ny Absalonsvej og frem til Marsk Stigsvej samt rampen i den sydlige del op til den vestlige ende af Gylderisvej) er Hærvejen forbeholdt bløde trafikanter som en fællessti.

Alle steder er stier og vejen oplyste efter gældende krav til lysniveauer.

KRYDS

Der er ikke taget endelig stilling til krydset ved Middagshøjvej og Hærvejen, da udformningen heraf afhænger af den kommende banebro. Dog er der en forventning om, at det udføres som et hævet felt, hvor trafikken nord/syd ad Hærvejen har fortrinsret.

Krydsning Ny Absalonsvej / Erik Glippingsvej / Hærvejen forudsættes udført som et 4-benet kryds. Erik Glippings Vej forudsættes lukket ved Marsk Stigsvej.

Krydsning Ny Absalonsvej / Hærvejen ved Lidl/Pveugeot forudsættes som hævet felt.

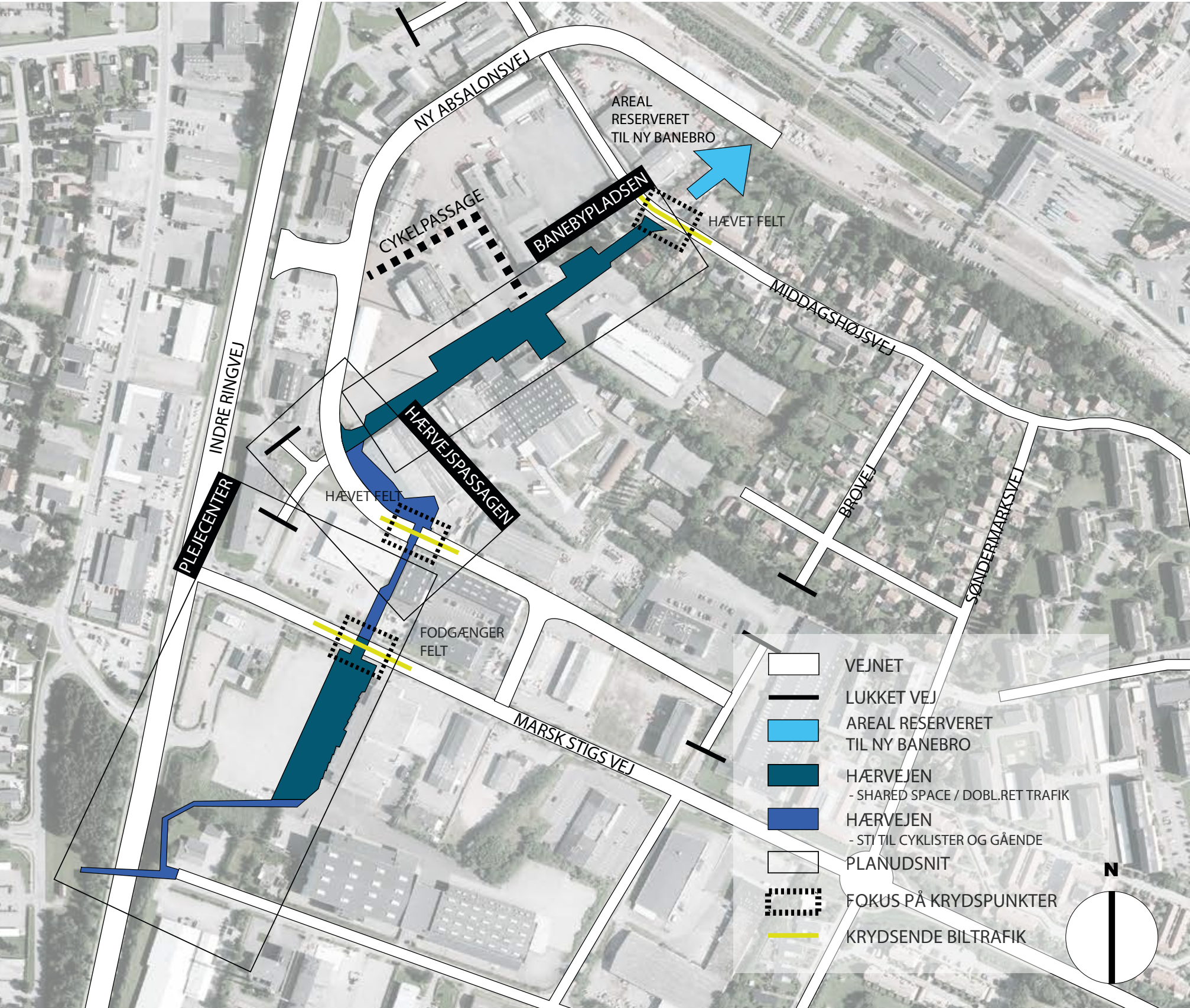
Hærvejens krydsning af Marsk Stigsvej forudsættes udført som et fodgængerfelt.

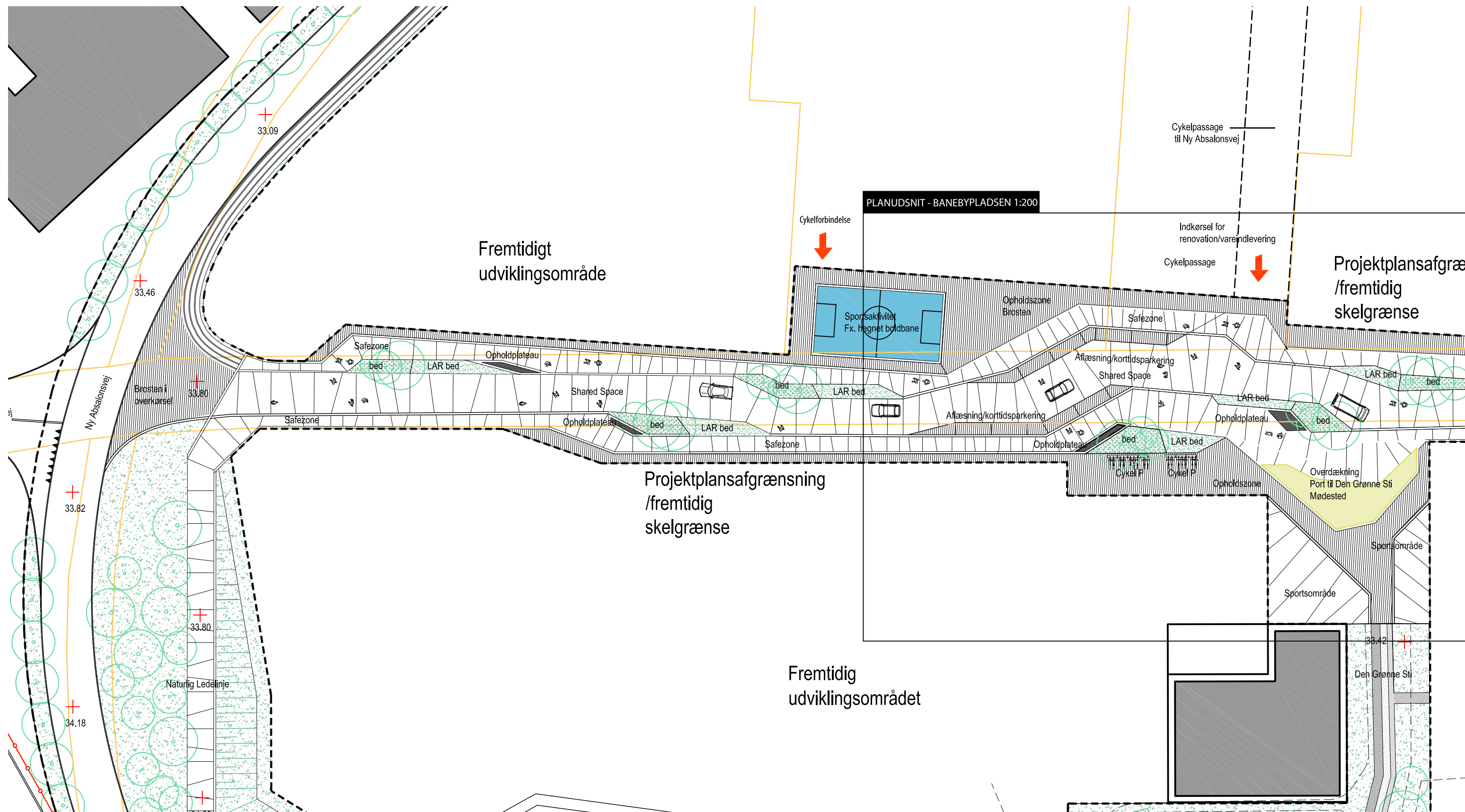
KRAV TIL UDLÆG

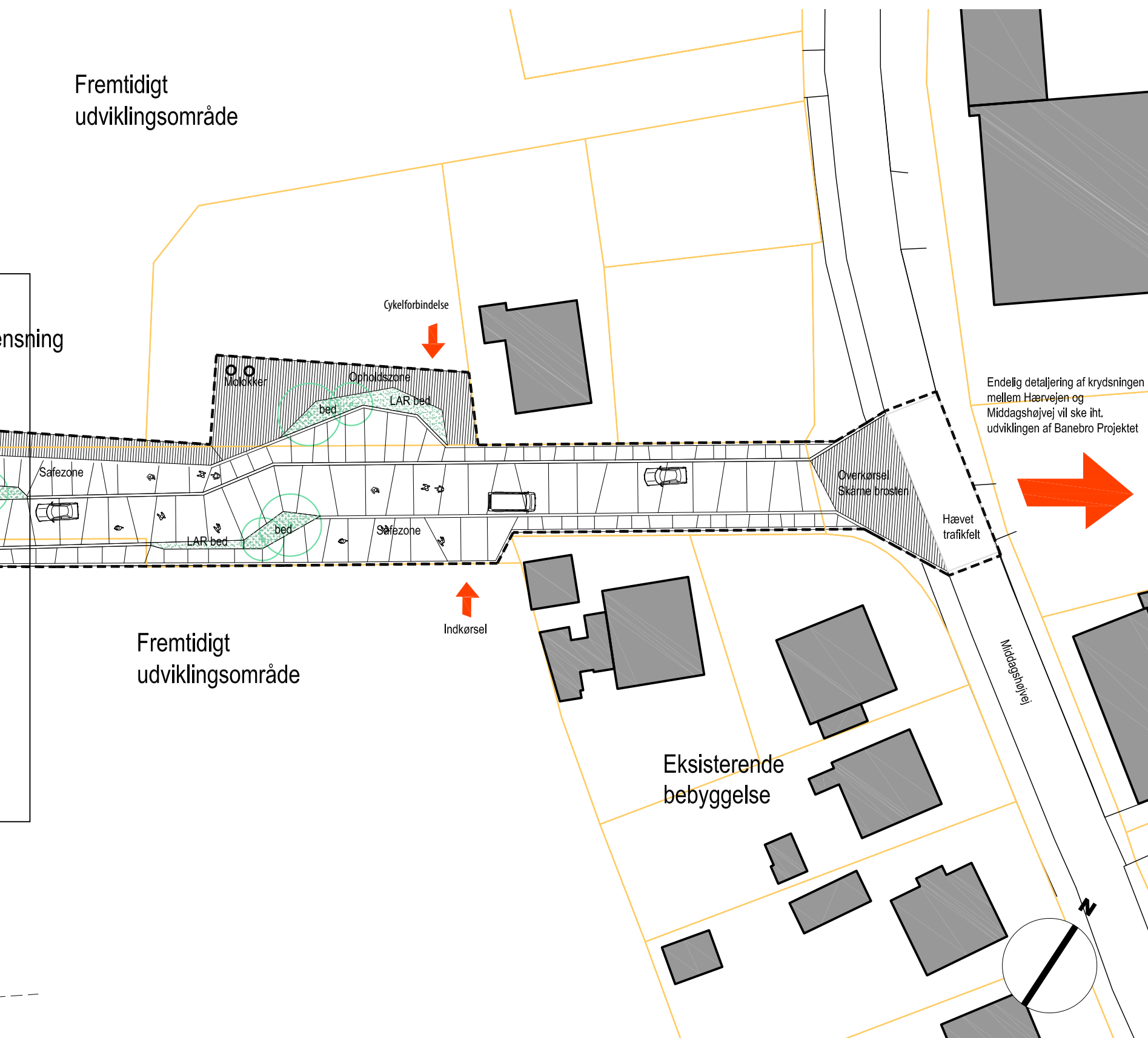
På Banebypladsen varierer selve vejens bredde mellem 5-8 meter. Der etableres mulighed for afsætning og korttidsparkering.

Ved plejecentret er kørebanebredden 5 m.

Hvor Hærvejen udelukkende er forbeholdt bløde trafikanter er stiens bredde 4 m. Kravet til en fællessti for gående og cyklister er minimum 3 m.







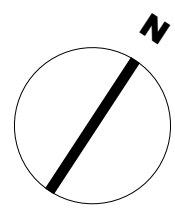
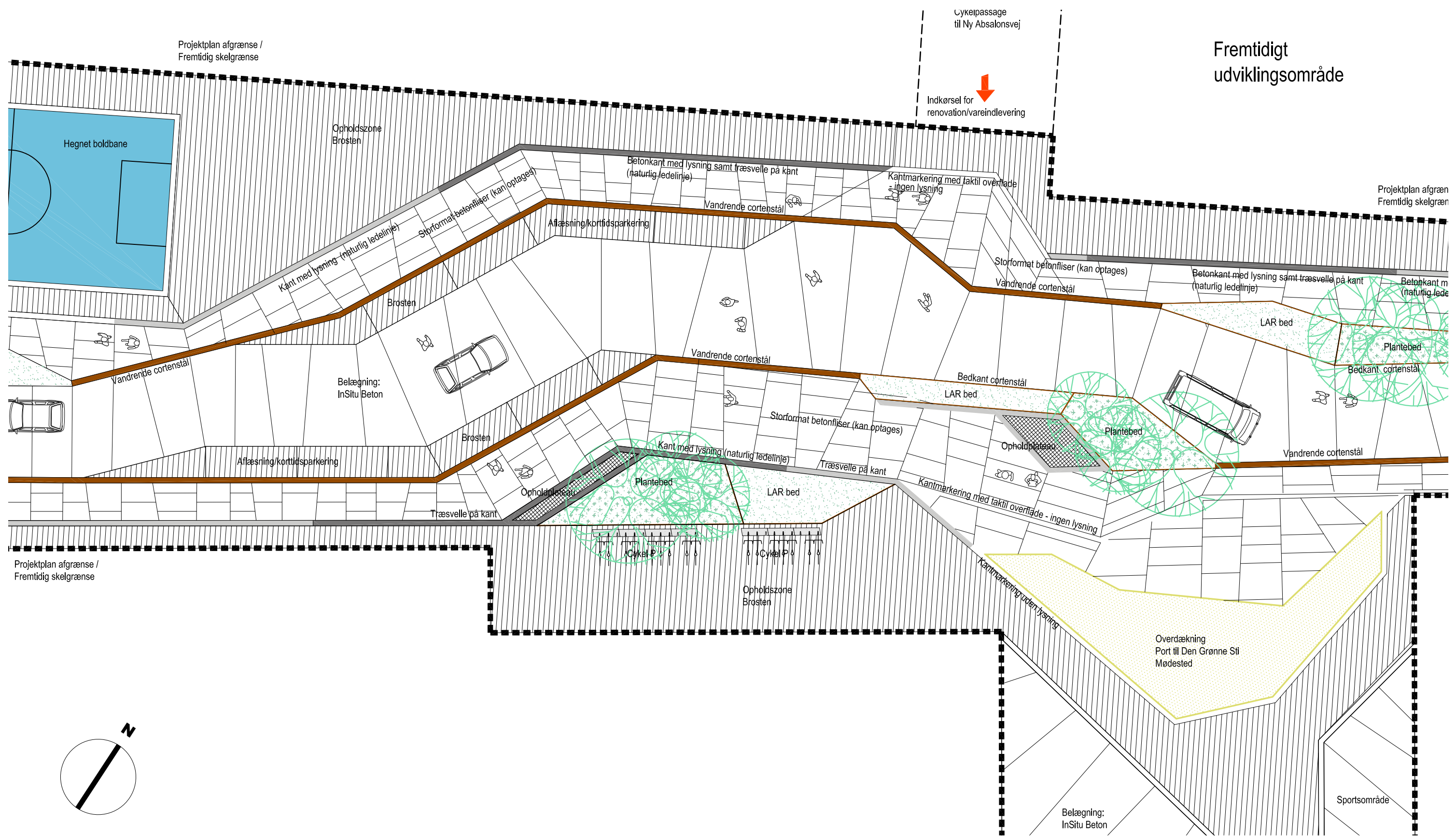
EKSEMPEL TIL INSPIRATION -
- Frodige LAR bede i byrummet.

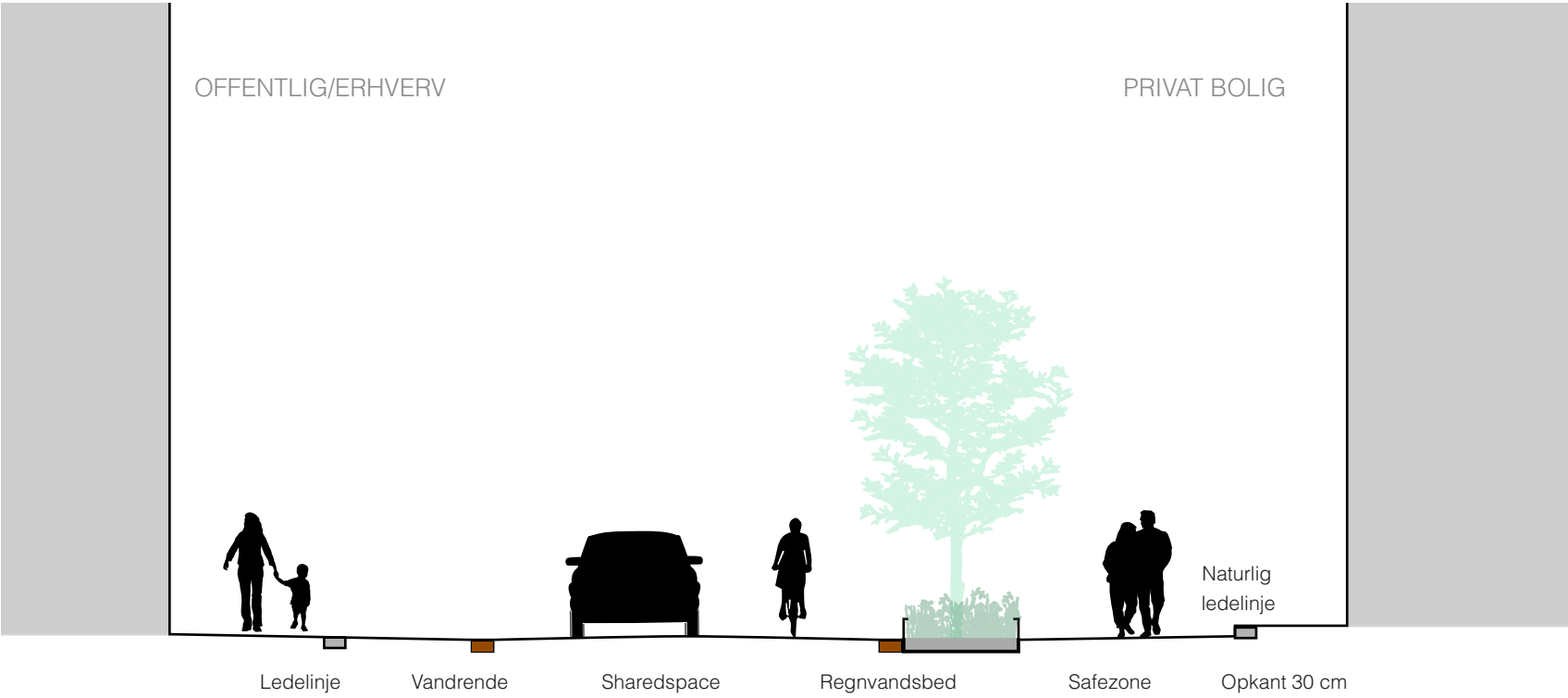
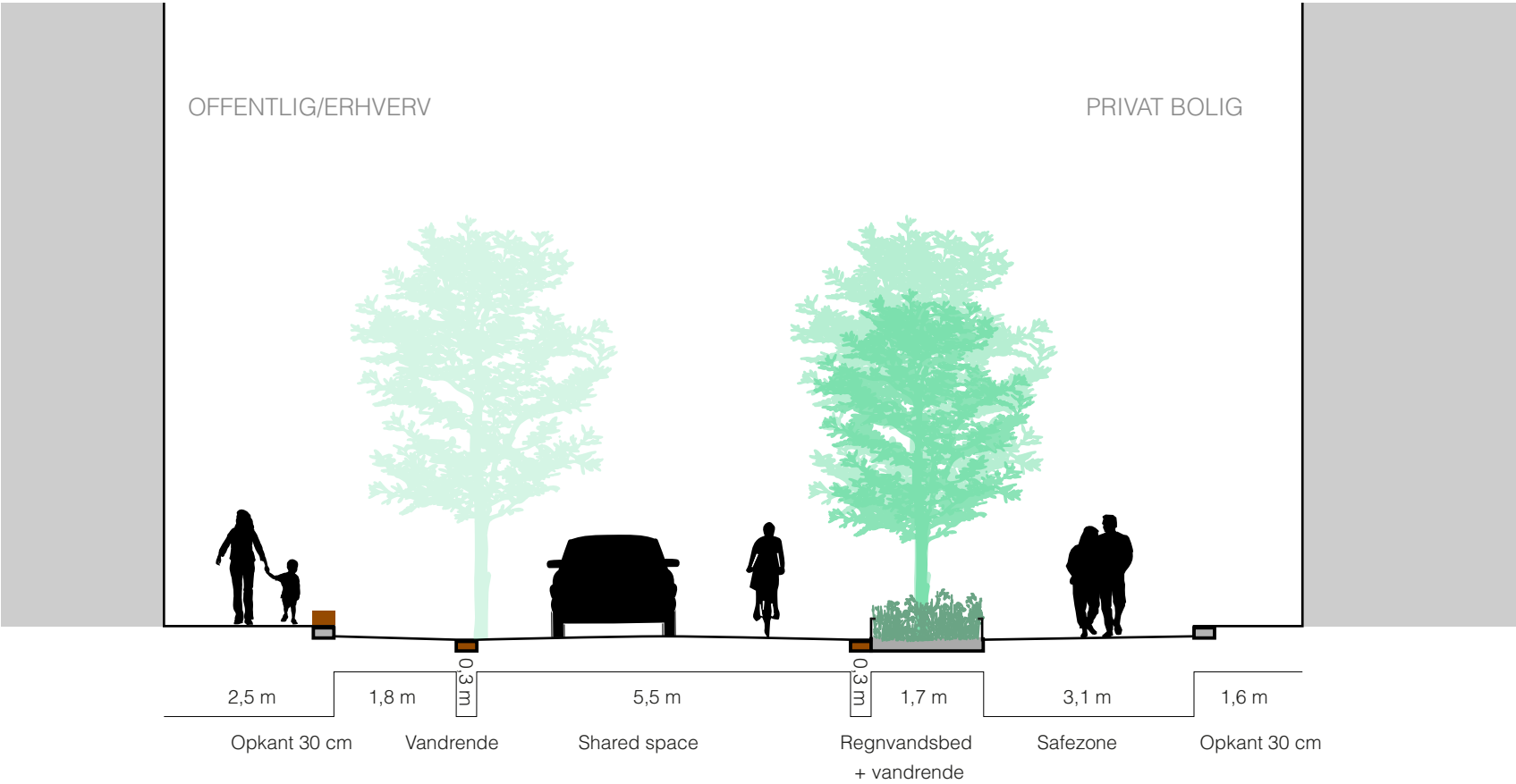


EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Baneskiner
- Som banens struktur forgrener og udvider Hærvejen sig flere steder efter behov og plads, for derefter at samle sig igen.



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Blokhus Bæk
- Træhammer benyttes som afslutning på kanter på Banebypladsen





Tværsnit Banebypladsen

- Viste volumener er forløbige princip illustrationer



Rumstudier af Banebypladsen
- Det snoede forløb virker hastighedsdæmpende - derved optimeres sikkerheden for gående og cyklister



Rumstudier af Banebypladsen
- Shared Space, med plantebede som afgrænsning mellem safezone og trafikzone. Dette sikrer mulighed for, på særlig belastede steder, at opholde sig på Hærvejen i sikker afstand til kørende trafik.

MATERIALE PÅ HÆRVEJEN

Hærvejens forløb gennem Banebyen har en stærk bymæssig karakter. Et robust og karakterfuldt materialevalg, sender referencer tilbage til 50érnes erhvervsområde - som er en stor del af områdets kulturarv. Store lyse betonflader, skårne brosten, opholdsplateauer i træ og grønne bede med høje græsser og træer.

Shared Space

Insitustøbt beton på køreflader, evt med præfab. speciallavede store fliser i safezone, som gør det lettere at komme i jorden i tilfælde af ledningsarbejder.

Opholdszone

Opholdszonen etableres med fx skårne brosten, som let kan tilpasses og danne overgang til de fremtidige udviklingsområde.

Opholdszonen afsluttes med en 30cm bred betonkant mod shared space arealet, som ligeledes vil fungere som naturlig ledelinje på strækningen. *Se detaljeudsnit på side 15*

AKTIVITETER PÅ BANEBYPLADSEN

Banebypladsen skal ses som et gennemgående urbane tæppe, spændt ud mellem to nye udviklingsområder mod hhv nord/vest og syd/øst.

Det er her man mødes tilfældigt til og fra arbejde, her løbeklubben mødes hver tirsdag og her grundejerforeningen afholder den årlige sommerfest. Samtidig er det også her børn i alle aldre har deres faste mødested/legeplads iform af boldbaner, skateområder, overdækning med klatrevæg e.lign. Derfor er det vigtigt at Banebypladsen både rummer mulighed for ophold og aktivitet på forskellige niveauer.



EKSEMPEL PÅ MATERIALESAMMENSÆTNING - Odense Havn

- Insitustøbt beton, cortenstål og skåret brosten



EKSEMPEL PÅ OVERDÆKNING - NØRREBROPARKEN, KBH

- Overdækning, som kan rumme forskellige aktiviteter - lige fra fælles spisning til klatring og basketball



EKSEMPEL PÅ OVERDÆKNING - CARLSBERG, KBH

- Overdækning, som kan rumme forskellige aktiviteter - lige fra fælles spisning til klatring og basketball



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Opholdsmøbel

- Siddemødel i træ skal fungerer som opholds/hvilemulighed på Hærvejen



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Odense Havn

- Plantebede som afgrænsning mellem safezone og trafikzone.

KANTLØSNING

Som overgang mellem Banebypladsens shared space og opholdszonen til det fremtidige udviklingsområde, etableres en 30cm bred betonkant.

Kantens udtryk varierer langs Banebypladsens forløb for at imødekomme forskellige behov og aktiviteter. Kanten veksler mellem at være:

Snit 1: I niveau, som tillader indkørsel og fodgængere med nedsat funktionsevne i at krydse byrummet. Kanten er her forsynet med en taktilmarkering.

Snit 2: Opkant på12 cm, som en naturlig ledelinje

Snit 3: Opkant på 12 cm inkl. topmontering af træhammer, således kanten kan bruges som siddemøbel.

PLANTEBEDE

Der arbejdes med to forskellige plantebede på Hærvejen.

- Et aflukket plantebed til træer, buske og stauder - som afsluttes med en lukket stålkant, som forhindrer vejvand i at tilføre salt mm til bedet.
- Og et lavt beliggende grønt regnvandsbed, hvortil overskydende regnvand fra de belagte arealer ledes til nedsivning. Disse bede afgrænses af en perforeret stålkant, som tillader vandet at løbe ind i bedet.

TRÆER

Der ønsket et varierende udtryk i beplantningen, som sikrer en større biodiversitet til området. Derfor plantes træer i forskellige sorter, gerne en blanding af flerstammede og enkeltstammede for at naturligt og varieret udtryk. Det kan også med fordel være træer som har forskellige størrelser i deres fuldt udvoksede tilstand.

Træerne bør have en vis højde for at sikrer et fritrum over kørebanen. Træerne tættest på vejbanen skal kunne opstammes og det er derfor vigtigt at de har en gennemgående stamme og god kroneopbygning for at kunne bevare et godt udtryk.

Hærvejens træplantning kan sammensættes af fx forskellige arter af eg (stilkeg, rødeg, søjleeg, frynseeg, ungarsk eg), spidsløn, poppel, ahorn, sejlerøn og fuglekirsebær (herunder den sterile art Prunus avium ‘Plena’)

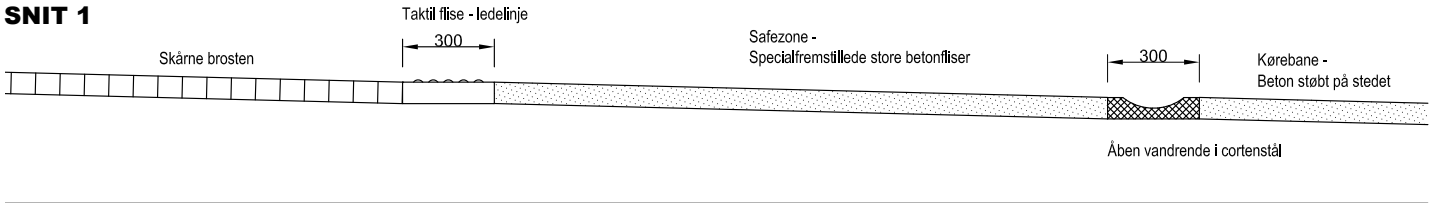
REGNVANDSBEDE

Der findes både stauder, græsser og buske, der kan vokse i et regnbed. Det er dog vigtigt at vælge plantearter der ud over at være salttolerante, også trives under både særlige fugt og tørkeforhold. Selv om regnbedet ind imellem bliver meget vådt og kan stå fyldt af vand i nogle dage af gangen efter et regnskyl, så kan det også nå at blive meget tørt imellem bygerne.

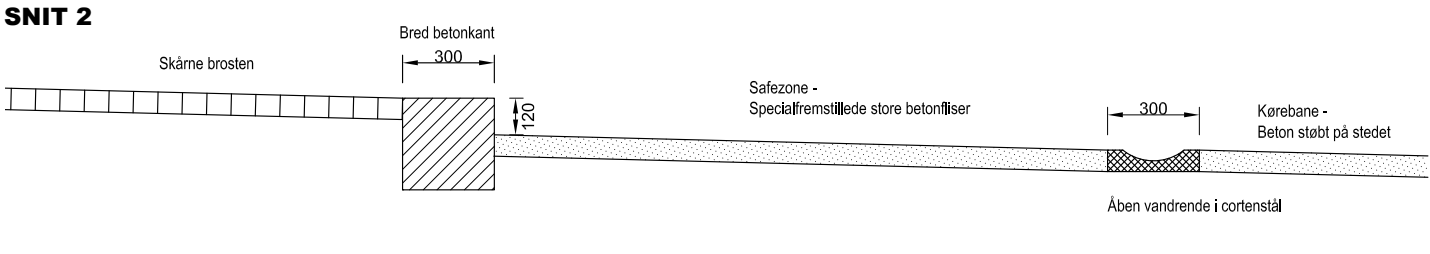
Forslag til græsser velegnet til regnvandsbede

- Almindelig star, Carex nigra
- Almindelig blåtop, Molinia caerulea
- Blågrøn star, Carex flacca
- Bredbladet spidsgræs, Chasmanthium latifolium
- Kinesisk elefantgræs, Miscanthus sinensis

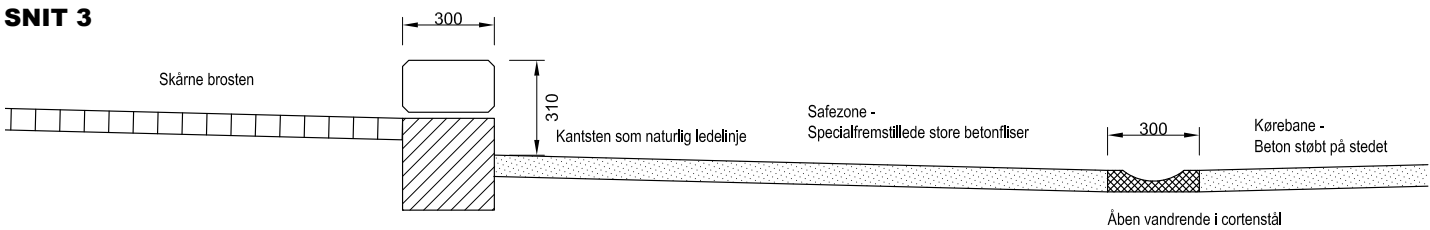
SNIT 1



SNIT 2



SNIT 3



PRINCIP FOR REGNBED PÅ HÆRVEJEN



- Kæmpe star, Carex pendula
- Morgenstjernestar, Carex grayi
- Mosebunke, Deschampsia cespitosa
- Palmebladet star, Carex muskingumensis
- Præriehirse, Panicum virgatum
- Rørhvene, Calamagrostis x acutifolia
- Stor blåtop, Molinia litoralis

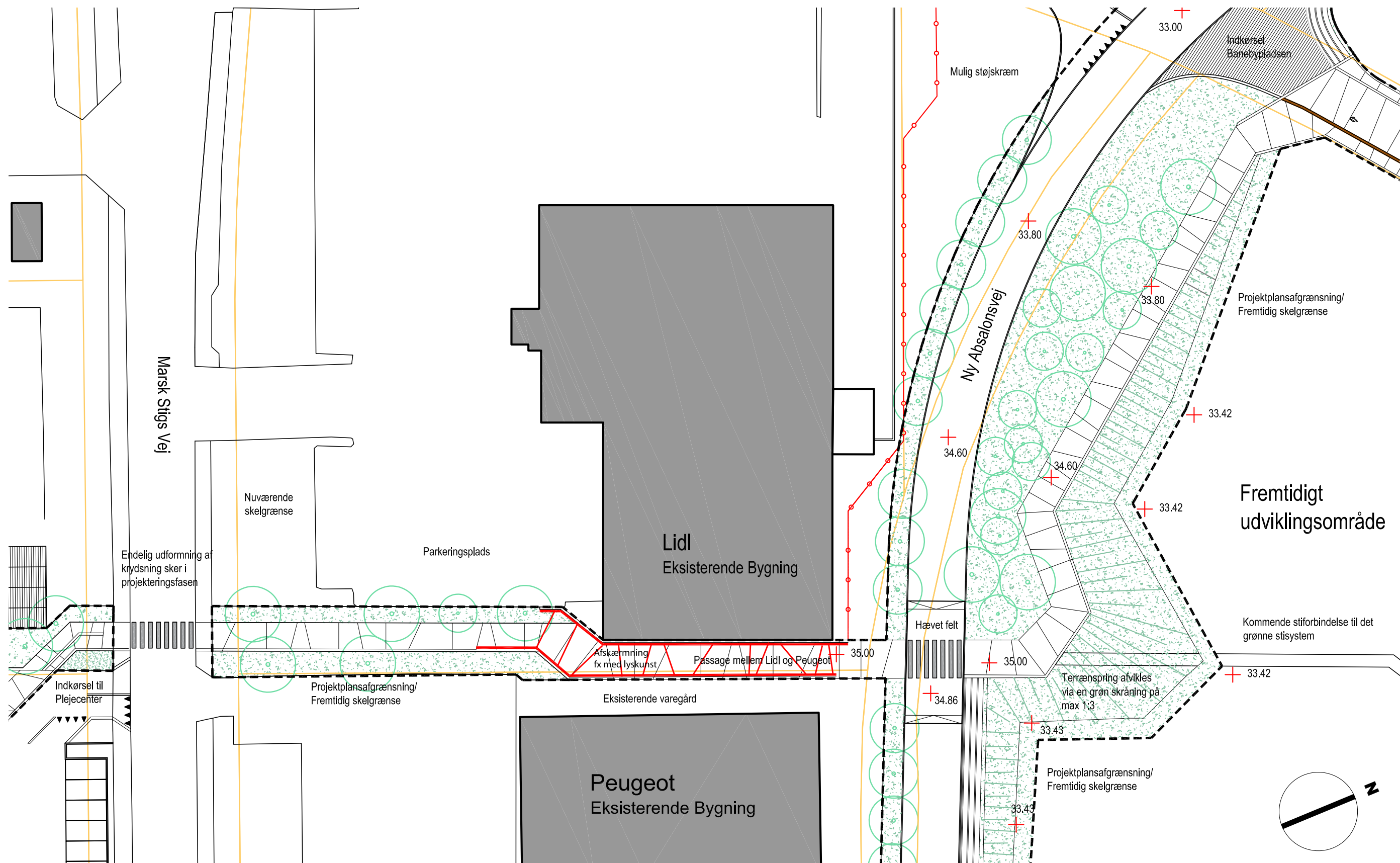


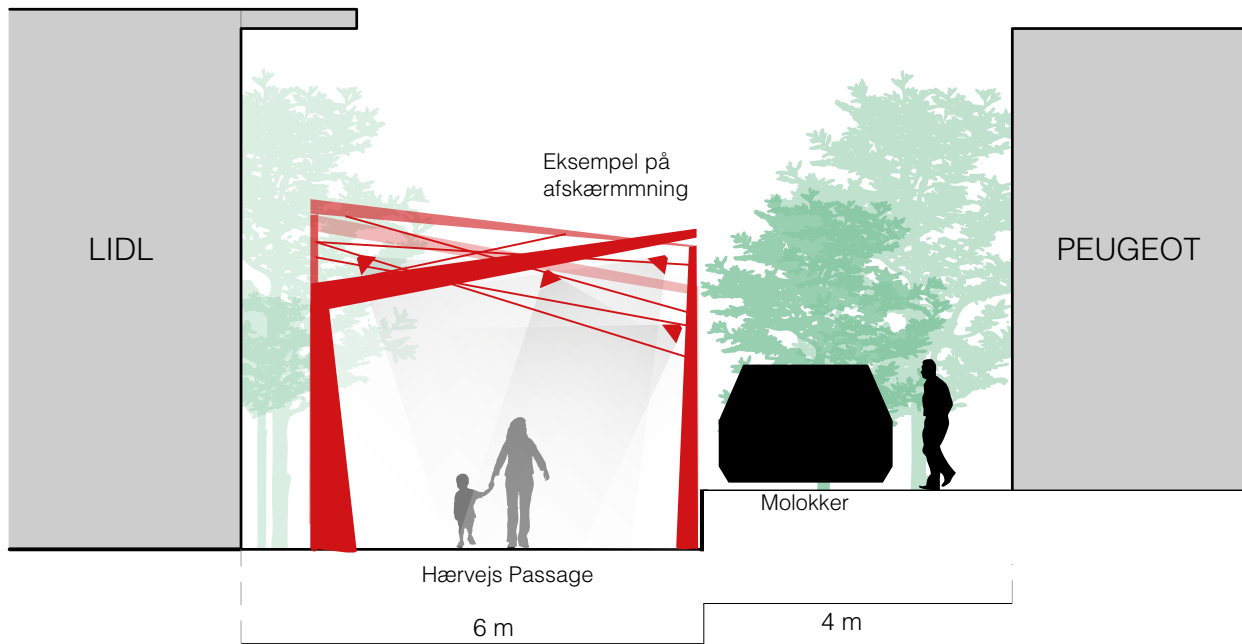
EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Salttolerante græsser til regnvandsbede



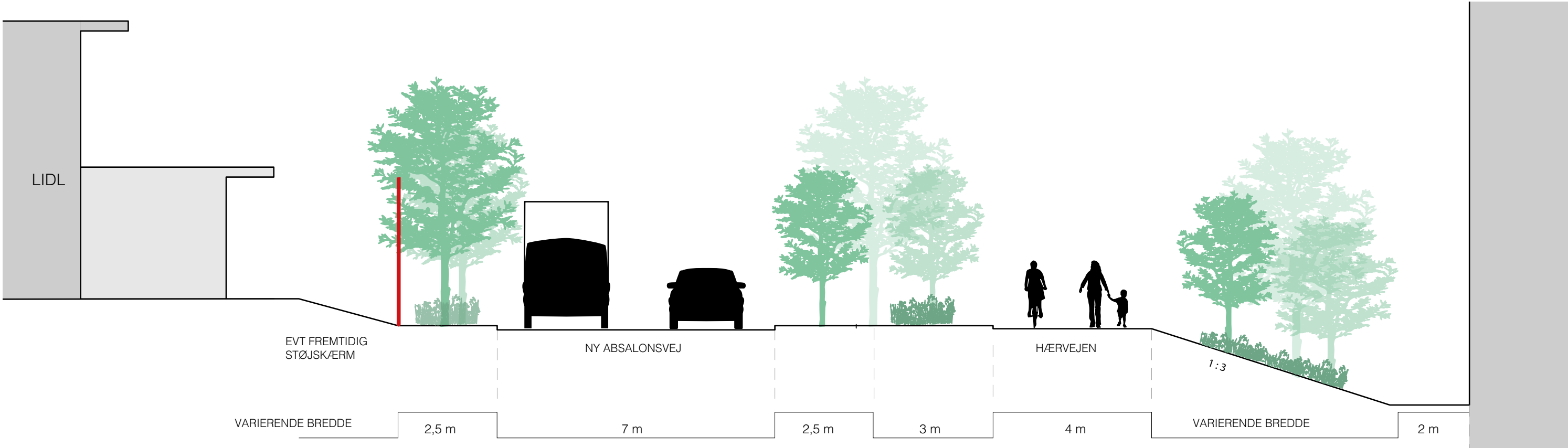
EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Blokhush Bæk - Træhammer benyttes som afslutning på kanter på Banebypladsen







EKSEMPEL PÅ AFSKÆRMNING VED HÆRVEJSPASSAGEN
- I mellemrummet mellem Lidl og Peugeot er Hærvejens forløb indsnævret til en smal passage, omsluttet af højere erhvervsbygninger - uden nævneværdige arkitektoniske kvaliteter.
For at gøre passagen til en oplevelsesmæssig kvalitet på ruten opsættes et rumligt element i form af en port/skærm inkl belysning, som samtidig vil kamuflere for de omkringliggende bygninger og deres nødvendige servicearealer.
Med fordel kan en kunstner inddrages og der kan evt søges støtte til kunst i det offentlige rum.
Ovenstående eksempler er fra hhv Søsnæs, Viborg og Måløv Aksen, Ballerup.

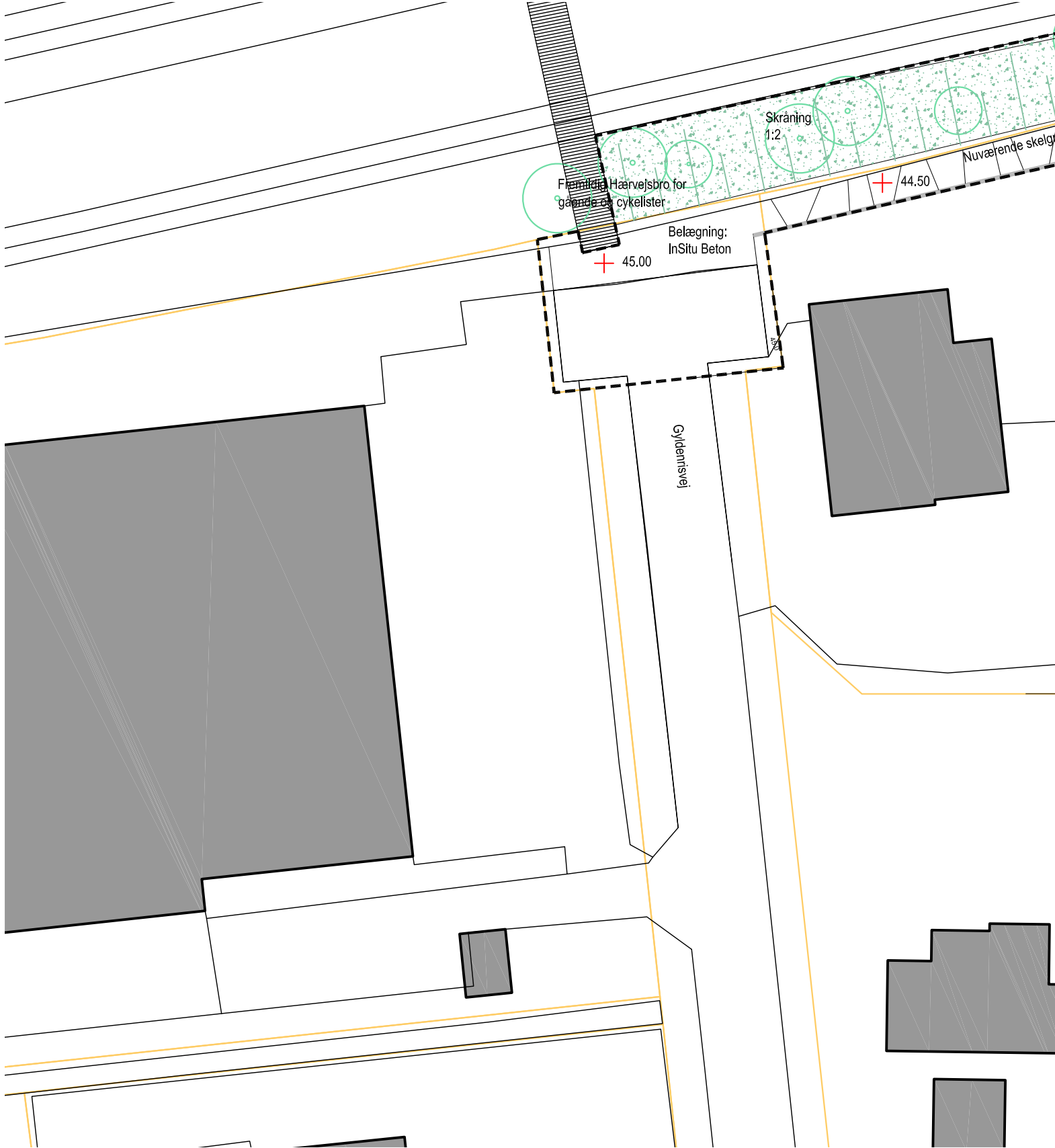


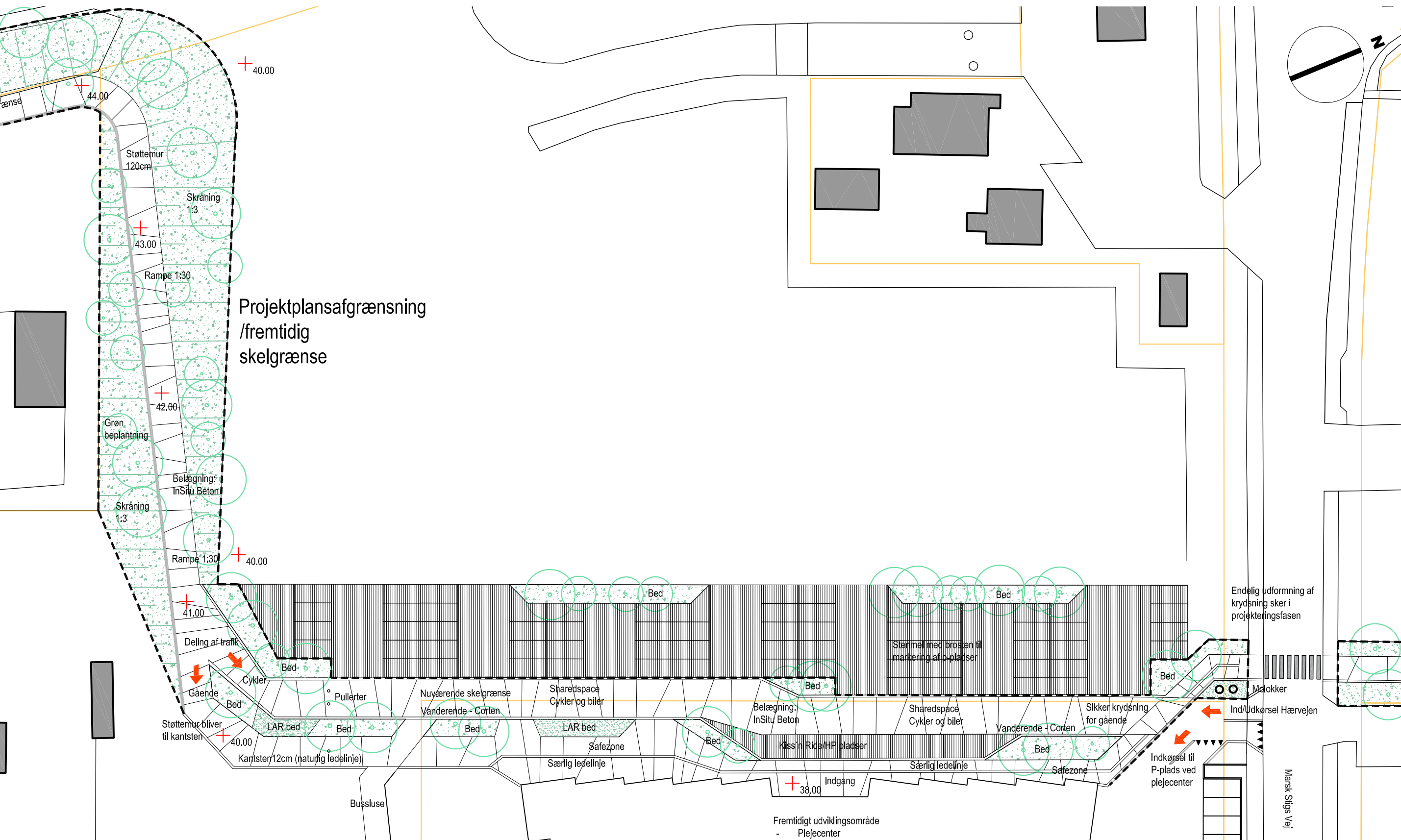


EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Botanisk have, Barcelona
Støttemur med grøn beplantning



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Catene Park, Italien
Støttemur med lille hvilebænk





NY ABSALONSVEJ

NY ABSALONSVEJ

Ny Absalonsvej er hovedåren i et nyt infrastrukturelt netværk, som trafikalt skal forsyne Banebyen fra Indre Ringvej og Marsk Stigs Vej.

Ny Absalonsvej er placeret i det gamle banetracé, som tegner et flot bueslag rundt om Banebyen. Dette understreges af en ensidig tæt træplantning af opstammede storbladet og småbladet lindetræer. Trærækken danner en grøn afskærmning mellem et fremtidigt erhversområde mod nord/vest og et nyt bebyggelses område mod syd/øst. På den modsatte side anlægges et bredt fortov ind mod de nye bebyggelser. Fortovet er klassisk udformet med fortovsfliser i beton, mens ledelinjerne imellem er grove brosten. Enkelte steder nedfældes smalle stålband som en reminiscens fra baneanlægget.

Den nuværende Absalonsvej nedlægges som en konsekvens af den nye vej, dog vil vejen bevares som en indkørsel fra Middagshøjvej og fra Erik Glippingsvej.

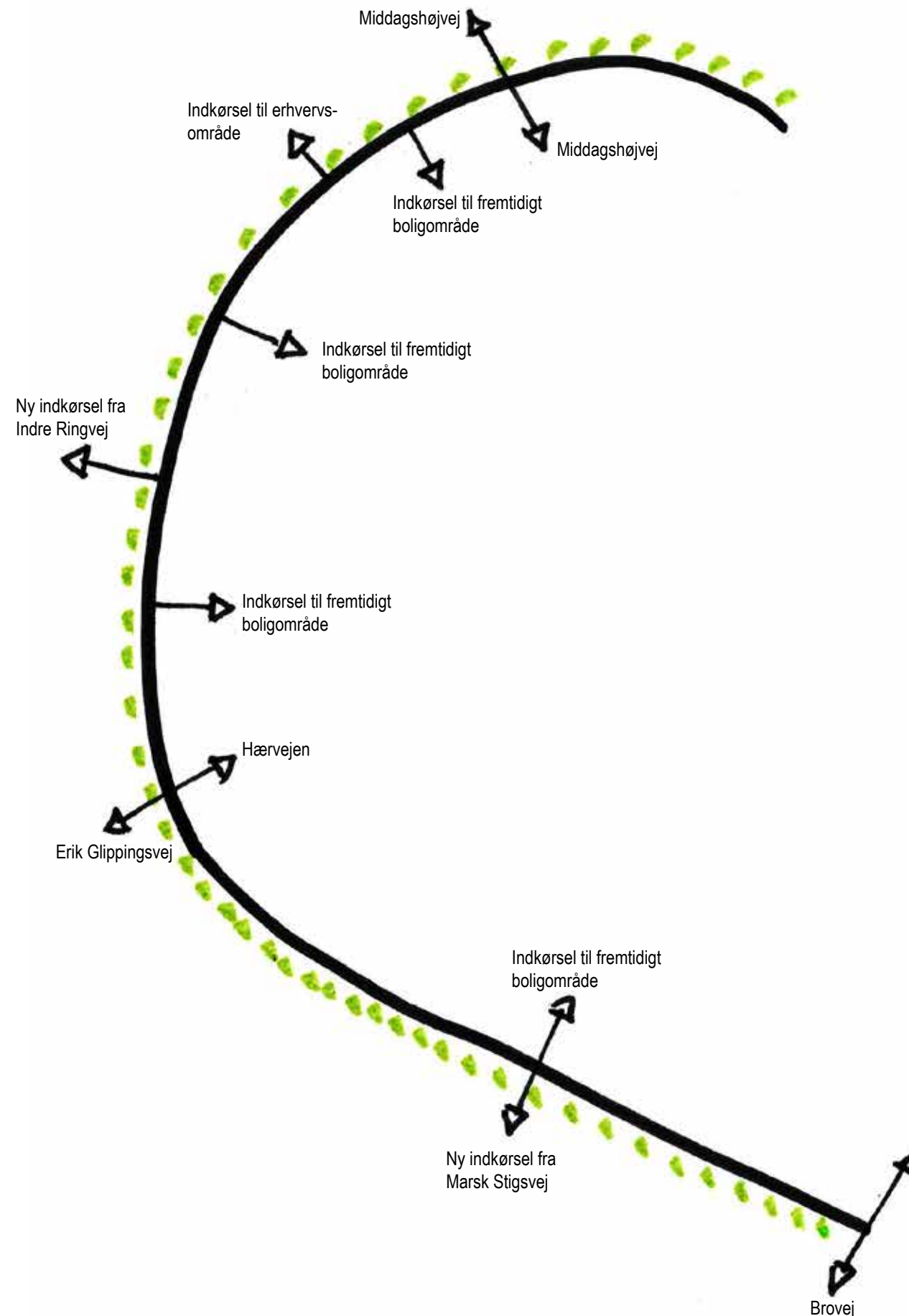
Erik Glippingsvej vil også blive nedlagt i den sydlige ende, så der fremadrettet ikke er indkørsel til Erik Glippingsvej fra Marsk Stigsvej.

Brovej lukkes for biltrafik på en del af strækningen mellem Marsk Stigsvej og Højtoftevej. Fremadrettet vil der derfor ikke være indkørselsmulighed fra Marsk Stigsvej, men der gives mulighed for at gøre Den Grønne Sti til en gennemgående og sikker forbindelse tværs over Brovej.

Der etableres to nye tilslutningsveje til Ny Absalonsvej, hhv. en ny indkørsel fra Indre Ringvej (placeret mellem Marsk Stigsvej og Vesterbrogade/Holstebrovej) og en ny indkørsel fra Marsk Stigsvej (vest for Brovej).

På selve Ny Absalonsvej etableres fremtidigt en række indkørsler til de kommende grundejere.

Ny Absalonsvej fortsætter nord for Middagshøjvej og frem til en ny parkeringsplads ved banen. Denne strækning er dog ikke omfattet af projektplanen, da den endelige placering ikke er afklaret. Det forventes at denne vejstrækning udføres med samme princip som resten af Ny Absalonsvej, samt at Ny Absalonsvej bliver den gennemgående vej i det nye 4-firbenede kryds mellem Middagshøjvej og Ny Absalonsvej.



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Fortovbredde på 2,5 m i bymæssig sammenhæng.



EKSEMPEL TIL MATERIALEINSPIRATION
- Anvendelse af stålkanter og brosten med forskellig bearbejdning



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Række af lindetræer som gennemgående element i byrummet.

Nedenstående redegør for de aftalte forudsætninger som ligger til grund for projektplanen

TRAFIKKLASSE

Ny Absalonsvej og forbindelsesvejene mellem Ny Absalonsvej og henholdsvis Indre Ringvej og Marsk Stigs Vej antages at ligge i trafikklasse T2. Trafikklasse T2 betyder, at vejen er dimensioneret til, at der vil køre mere end 1 lastbil i døgnet men færre end 75 lastbiler.

KRAV TIL DIMENSIONERING AF VEJEN

Vejen dimensioneres efter køremåde B på baggrund af sættevognstog og lastbil med anhænger til erhvervsområde og dagligvarebutik. Køremåde B angiver hvor store kørekurver og dermed areal, som der er brug for særligt i krydsene. Helhedsplanens oplæg til en hastighed på 40 km/t er ændret til 50 km/t. En maksimalt tilladt hastighed på 40 km/t vil kræve bump eller andre fartregulerende foranstaltninger. Dette vil forhindre at Ny Absalonsvej fremtidigt kan komme i betragtning som busvej. Ligeledes kan larm fra lastbilers opbremsninger ved bump også udgøre en gene. Vejens kurvede forløb forventes naturligt at dæmpe hastigheden.

KRYDS

Krydsning Ny Absalonsvej / Middagshøjvej forudsættes udført med Ny Absalonsvej som gennemgående vej. Endelig afklaring afventer udfaldet af konkurrencen om Banebroen.

Krydsning Ny Absalonsvej / tilslutning til Indre Ringvej forudsættes udført som t-kryds. Det tidligere udførte skitseprojekt for tilkørsel fra Indre Ringvej er indbygget i projektplanen, dog placeret længere nordligt. Indkørsel til Gardit-grunden skal forsættes 20-25 m ift. indkørslen fra Indre Ringvej. Der vil dog være en gennemgående stiforbindelse, som forbinder til Hærvejen.

Krydsning Ny Absalonsvej / Erik Glippingsvej / Hærvejen forudsættes udført som 4-benet kryds.

Erik Glippings vej forudsættes lukket ved Marsk Stigsvej.

Krydsning Ny Absalonsvej / Hærvejen ved Lidl/Peugeot forudsættes som hævet felt

Indkørsel fra Marsk Stigsvej til Ny Absalonsvej forudsættes alene som vejadgang for biler/lastbiler/sættevogne. Bløde trafikanter ledes til Hærvejen eller Brovej. Der udføres derfor ikke fortov eller cykelsti.

Kryds Ny Absalonsvej / Brovej forudsættes udført som t-kryds. Brovej lukkes ved Marsk Stigs Vej og hvor Den Grønne Sti passerer tværs over Brovej.

KRAV TIL UDLÆG

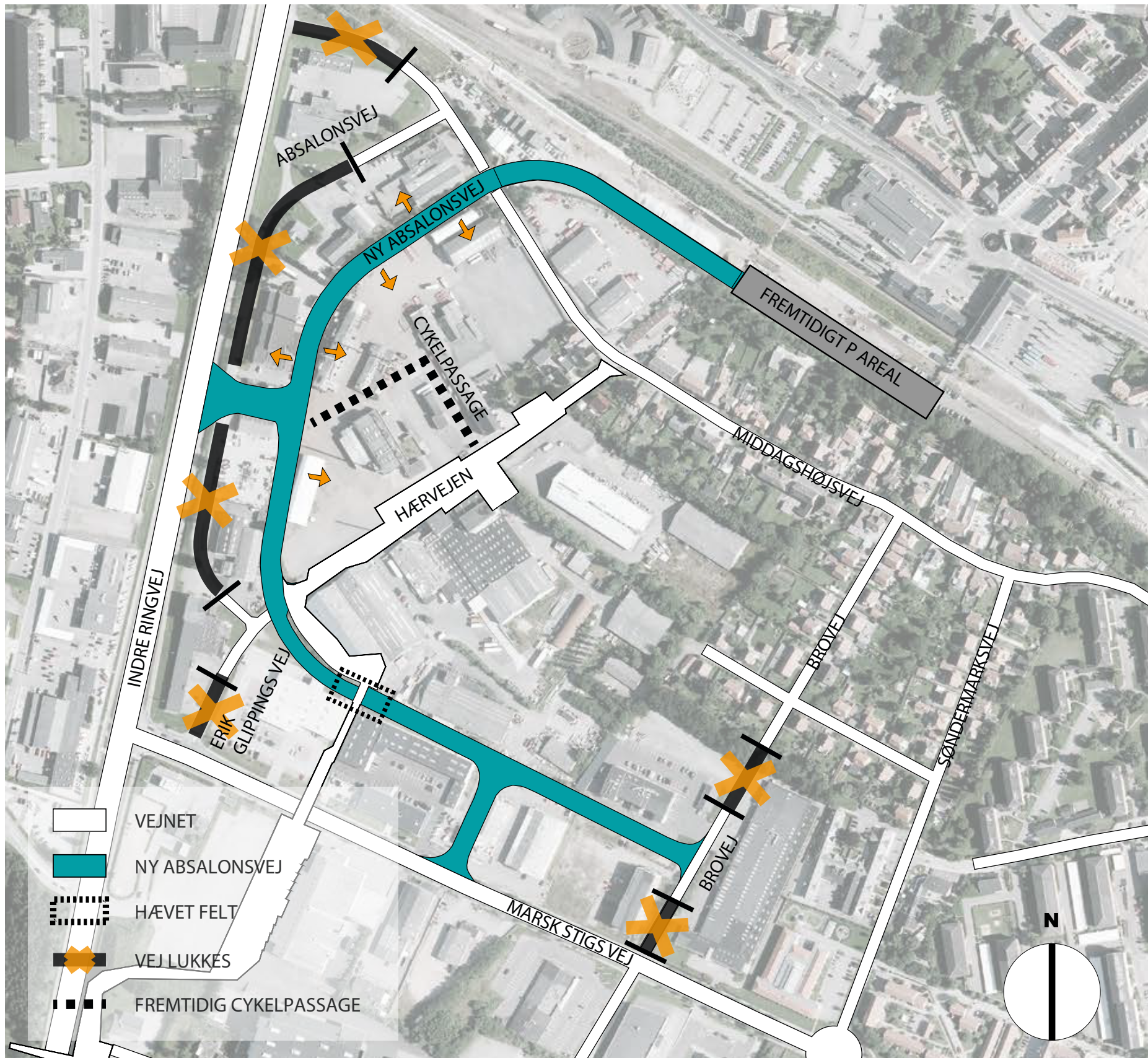
Helhedsplanens oplæg med parkering på Ny Absalonsvej er fravalgt aht. oversigtsforholdene på det buede vejforløb og et ønske om et minimalt vejudlæg. Vejudlægget er 12,5 m.

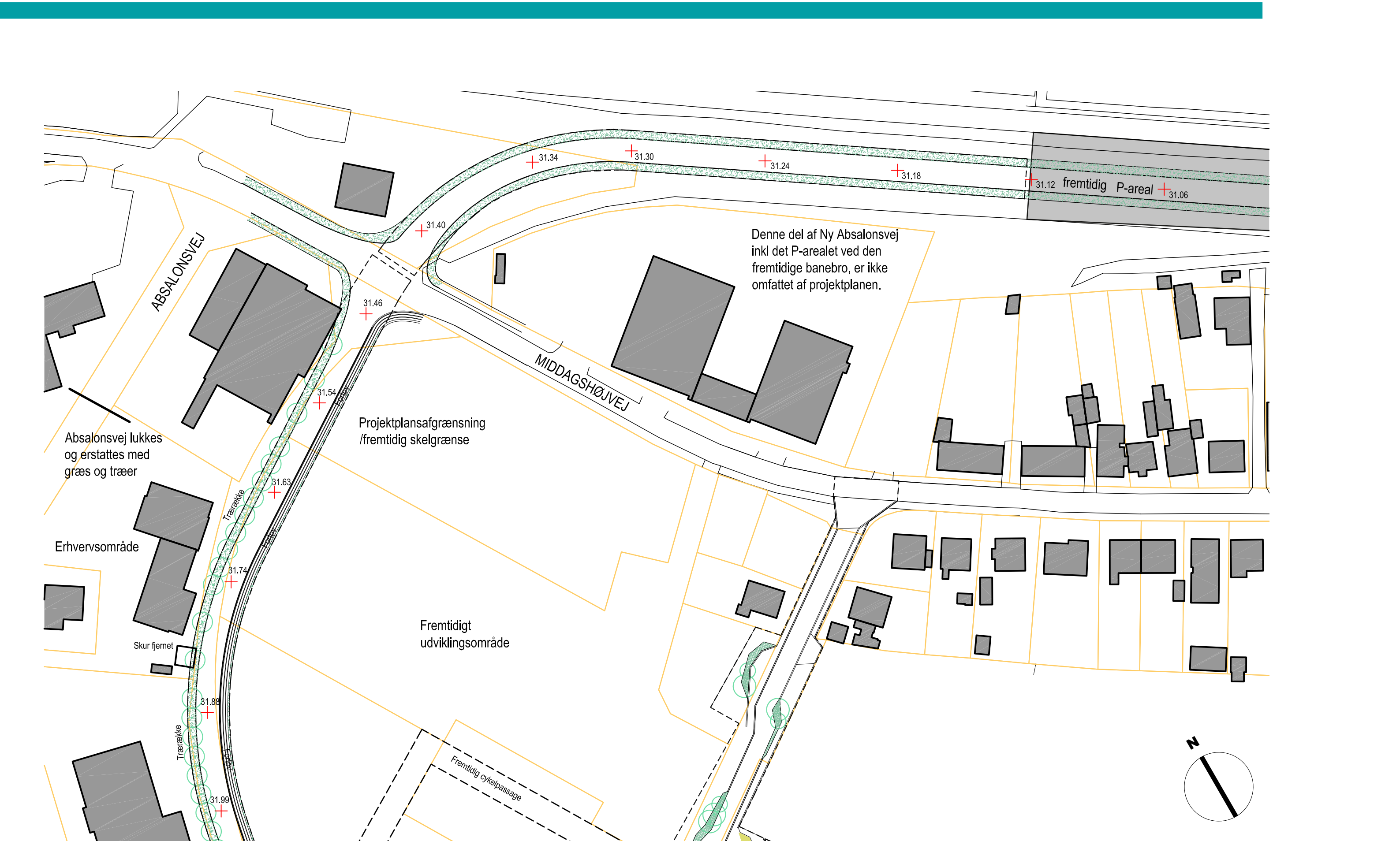
En tæt træplantning med 5 m indbyrdes afstand udføres ensidigt mod vest/syd af hensyn til oversigtsforholdene. Der vælges forskellige typer lind, som er et klassisk og velfungerende alle-træ. Der vælges flere sorter for at skabe en robusthed overfor mulige fremtidige sygdomsangreb.

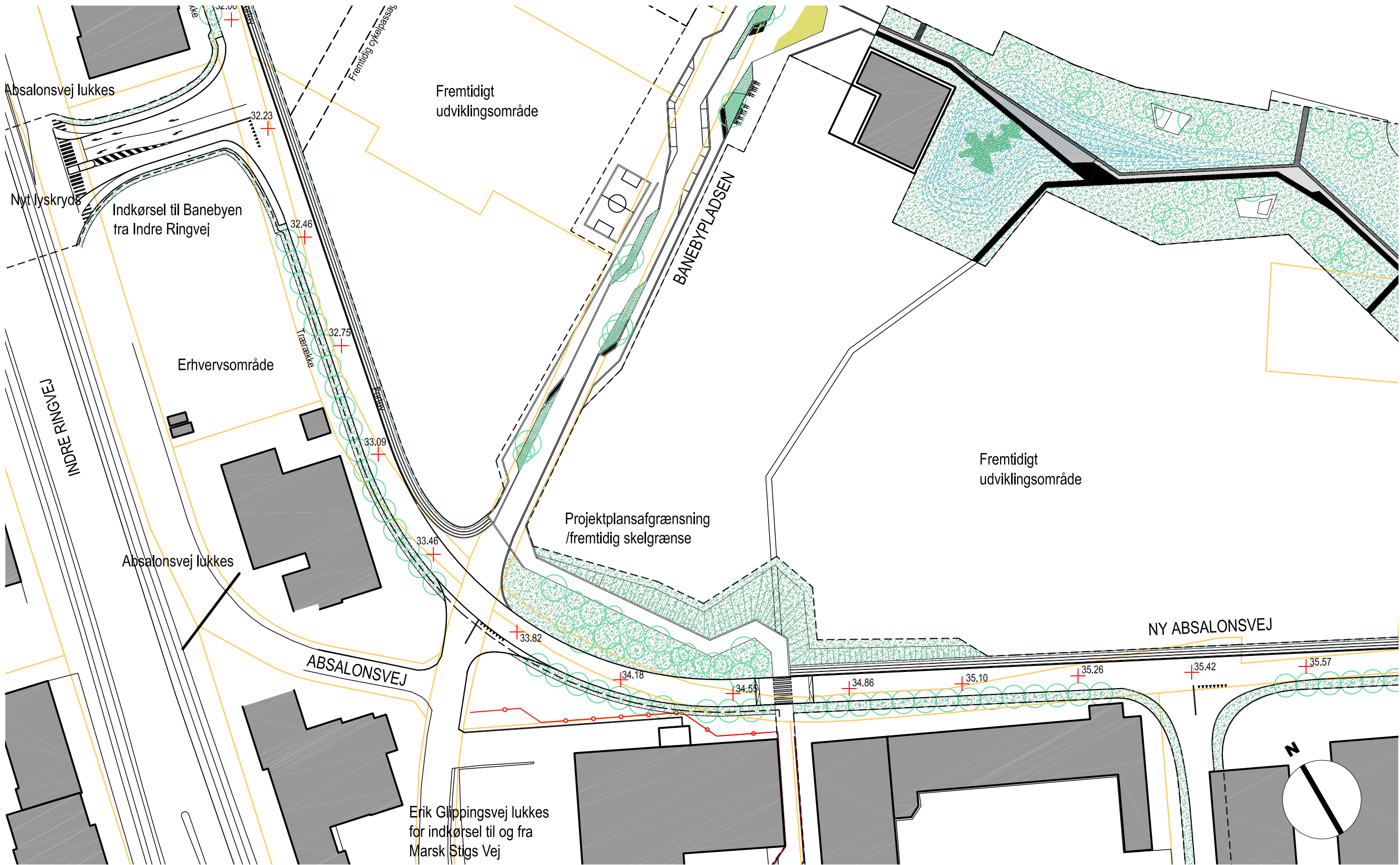
Der udføres et 2,5 m bredt fortov på den nordlige/østlige side af vejen i hele vejens udbredelse.

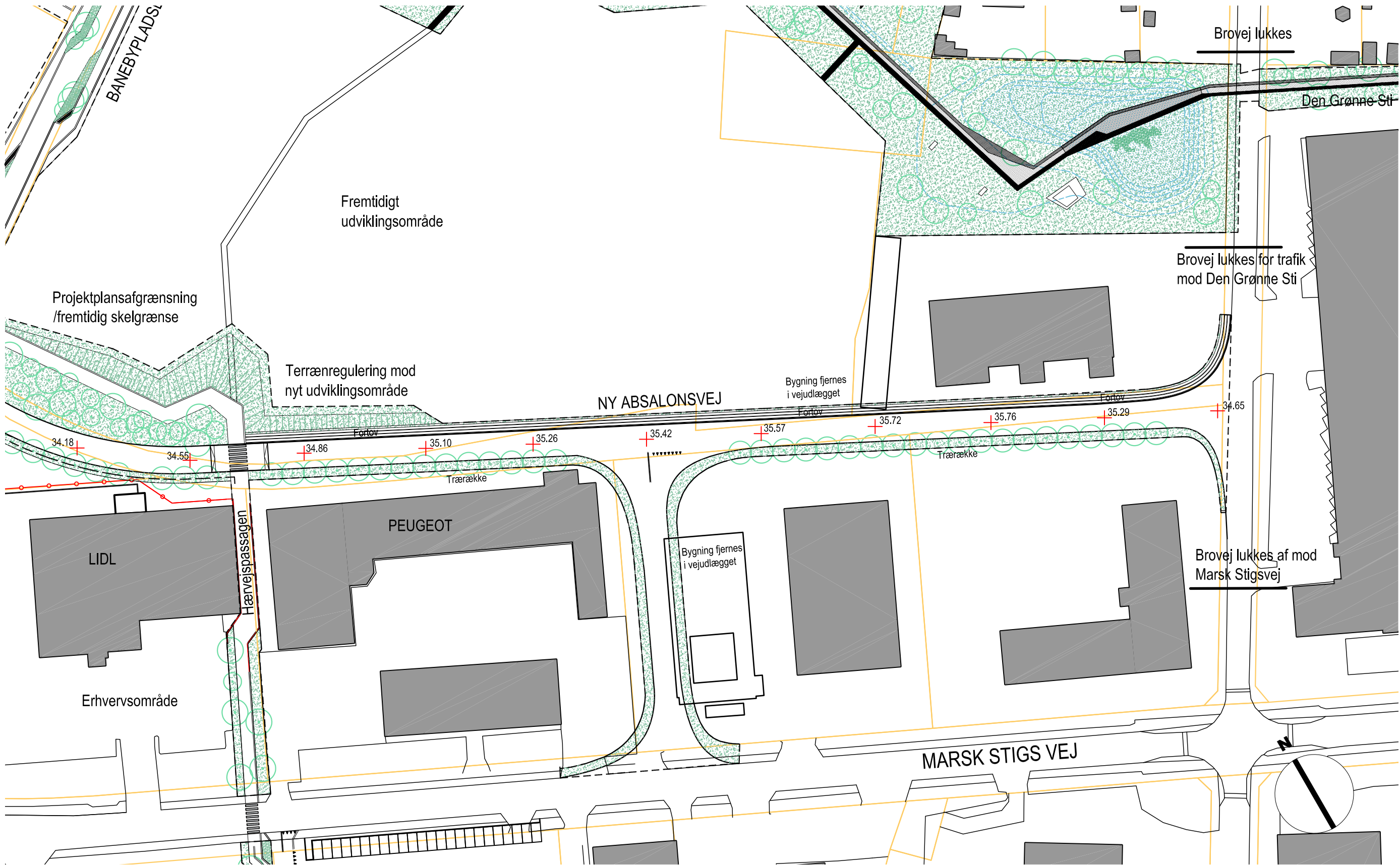
Vejen udføres uden cykelsti, hvorved cyklister opfordres til at anvende Hærvejen som en sikker forbindelse.

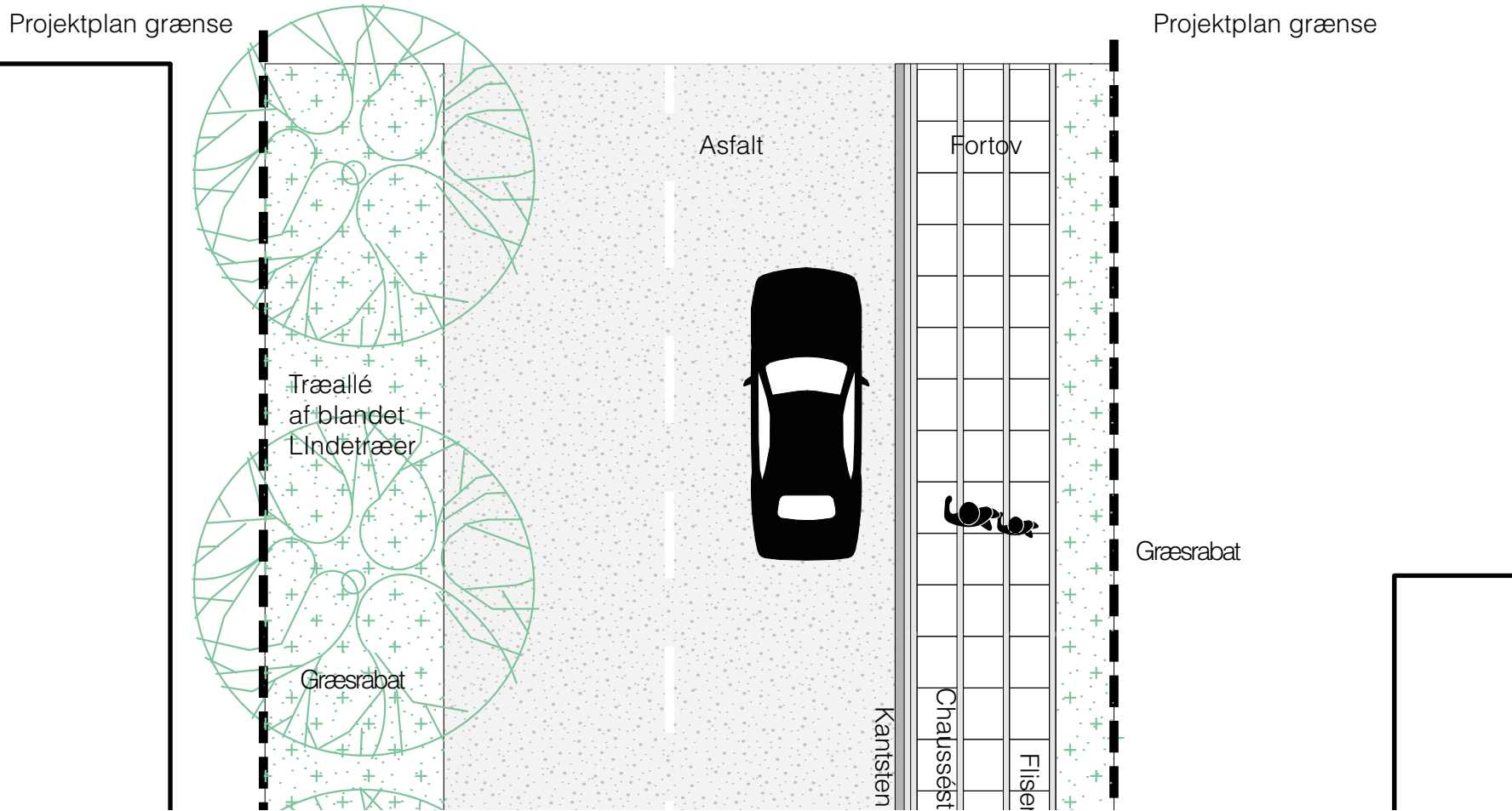
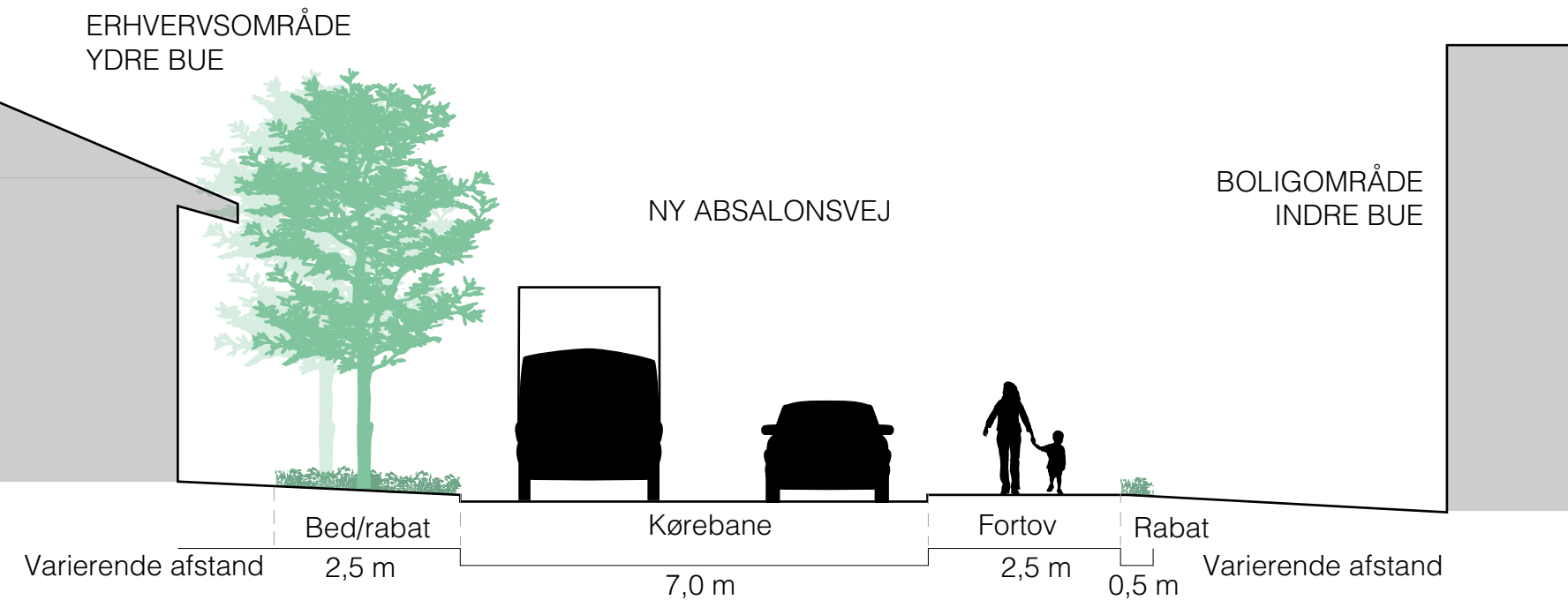
På strækningen nord for Middagshøjvej ønskes Ny Absalonsvej tæt på banegraven. Eksisterende banehegn flyttes 2 m mod syd, dette er fremtidig bagkant for vejudlægget.











D E N G R Ø N N E S T I

DEN GRØNNE STI

Den grønne sti skal både tilbyde cyklister og gående en hurtig smutvej og en naturoplevelse på vej gennem Banebyen. Samtidig er den grønne sti en sikker forbindelse, da den er primært er beliggende i eget tracé og adskilt fra kørende trafik, særligt den tunge trafik.

Den grønne sti skal være et rekreativt åndehul i Banebyen, hvor biodiversiteten er høj. Det skal være et ukompliceret parkrum, som lægger op til ophold i græsset, uformelle aktiviteter eller blot at følge stien og følge med i årstidernes skiften. Enkelte steder gives mulighed for leg og boldspil, som små markører ned gennem parken. Små opholdsnicheer ligger trukket tilbage fra stien, så man kan betragte livet i parken på afstand.

I den østlige ende mellem Banebypladsen og Brovej ligger Banebyparken, hvis kuperet terræn danner afgrænsning til det nye boligområde. I hver ende af Banebyparken etableres en større lavning til forsinkelse af regnvand ved store regnhændelser. De vil fremstå som tørre bassiner med græs og beplantning, da de sjældent vil fyldes med vand, og vandets opholdstid vil være ganske kort. Broer leder henover lavningerne, som vil fremstå med en vildtvoksende karakter. Der er et terrænspring på ca. 4 fra Brovej ned til Hærvejen. En grøft forbinder de to lavninger ved hhv. Brovej og ved Hærvejen.

Ved Klosterhaven får stien en anden karakter, da stien her også fungerer som intern fordelingsvej for private biler og vareindlevering. Den eksisterende vej er indsnævret mest muligt for at skabe mulighed for grønne bede omkring stien. Dette vil forstærke den sammenhængende oplevelse på stien og byrummets rekreative kvalitet ved Klosterhaven. Dele af Klosterhaven ensrettes.

I den østligste ende etableres en rampe ned til den kommende tunnel under jernbanen, og den grønne sti får direkte forbindelse til Sønderø. Den nuværende beplantning på banedæmningen udtyndes, så der fra en ny udsigtsplads bliver frit kig til søen.

Den eksisterende bebyggelse mellem Brovej og Søndermarksvej nødvendiggør, at der anlægges et midlertidigt tracé for den grønne sti, indtil grunden langs med Brovej omdannes på sigt. Som en midlertidig løsning løber Den grønne sti via Tulipanvej fra Søndermarksvej til Klosterhaven. En rampe forbinder de to niveauer.

Overalt udformes stierne (og vejene) i et grafisk mønster med en bane sort asfalt i midten som omkranses af lysere faste grusbelægninger. De faste grusbelægninger anlægges som en overfladebelægning (OB belægning), hvor små granitsten tromles ned i i et farveløst vegetabilsk bindemiddel, som binder stenene til en fast belægning. Derved gøres Den Grønne Sti mere tilgængeligt for alle, og de forskellige asfaltstriber giver mulighed for at køre med løbehjul, rulleskøjter o.lign. ned gennem området og følge den snoede linje. Ved Klosterhaven udlægges OB-belægningen ovenpå de på eksisterende asfalterealer.

BORGERNES ØNSKER OG FOKUS

"GODE NATUROPLEVELSER"

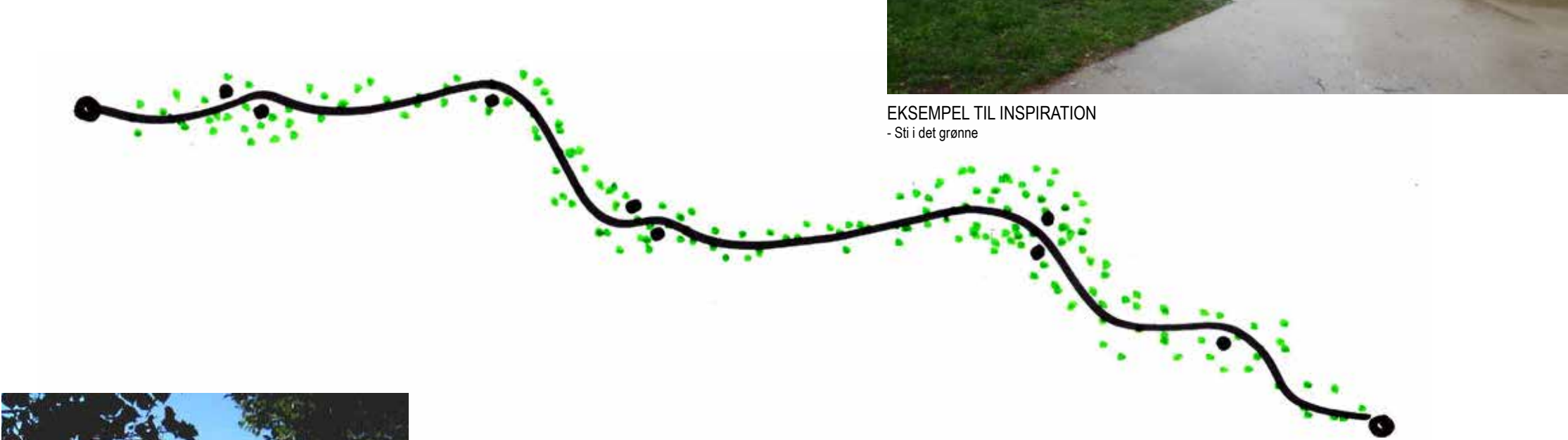
"LOKAL HÅNDTERING AF REGNVAND, SOM TÆNKES IND PÅ DEN GRØNNE STI SOM REKREATIVT ELEMENT"

"GOD TILGÆNGELIGHED FOR GÅENDE, CYKLER, BARNEVOGNE, KØRESTOLE..."

"SKAB MULIGHED FOR OPHOLD"

"SKAB MULTIFUNKTIONELLE AKTIVITETSMULIGHEDER FOR ALLE"

Input fra borgerinddragelse under udarbejdelse af projektplanen



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Sti i det grønne



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Store åbne græsarealer med plads til både leg og ophold



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Søen kan evt benyttes som skøjtebane om vinteren.



EKSEMPEL TIL INSPIRATION
- Bro gennem vildt grønt område

Nedenstående redegør for de aftalte forudsætninger som ligger til grund for projektplanen

KRAV TIL DIMENSIONERING AF VEJEN

Den Grønne Sti er en fællessti for både gående og cyklister på strækningen mellem Banebypladsen og frem til Tulipanvej. Herfra bliver stien en del af det nuværende vej- og parkeringsareal. Igennem Klosterhaven ensrettes biltrafikken og forløbet på den strækning vil være efter shared space-princippet. Den maksimalt tilladte hastighed er 15 km/t. Vejen/stien er udformet så den naturligt virker hastighedsnedsættende, hvor plantebede naturligt bryder de lange stræk og hvor vejbredden er minimeret mest muligt

Den vestligste del af Klosterhaven udføres efter samme princip som den øvrige del, på trods af at de bløde trafikanter ledes ad Tulipanvej. Herved er der forberedt for den fremtidige permanente løsning for den grønne sti.

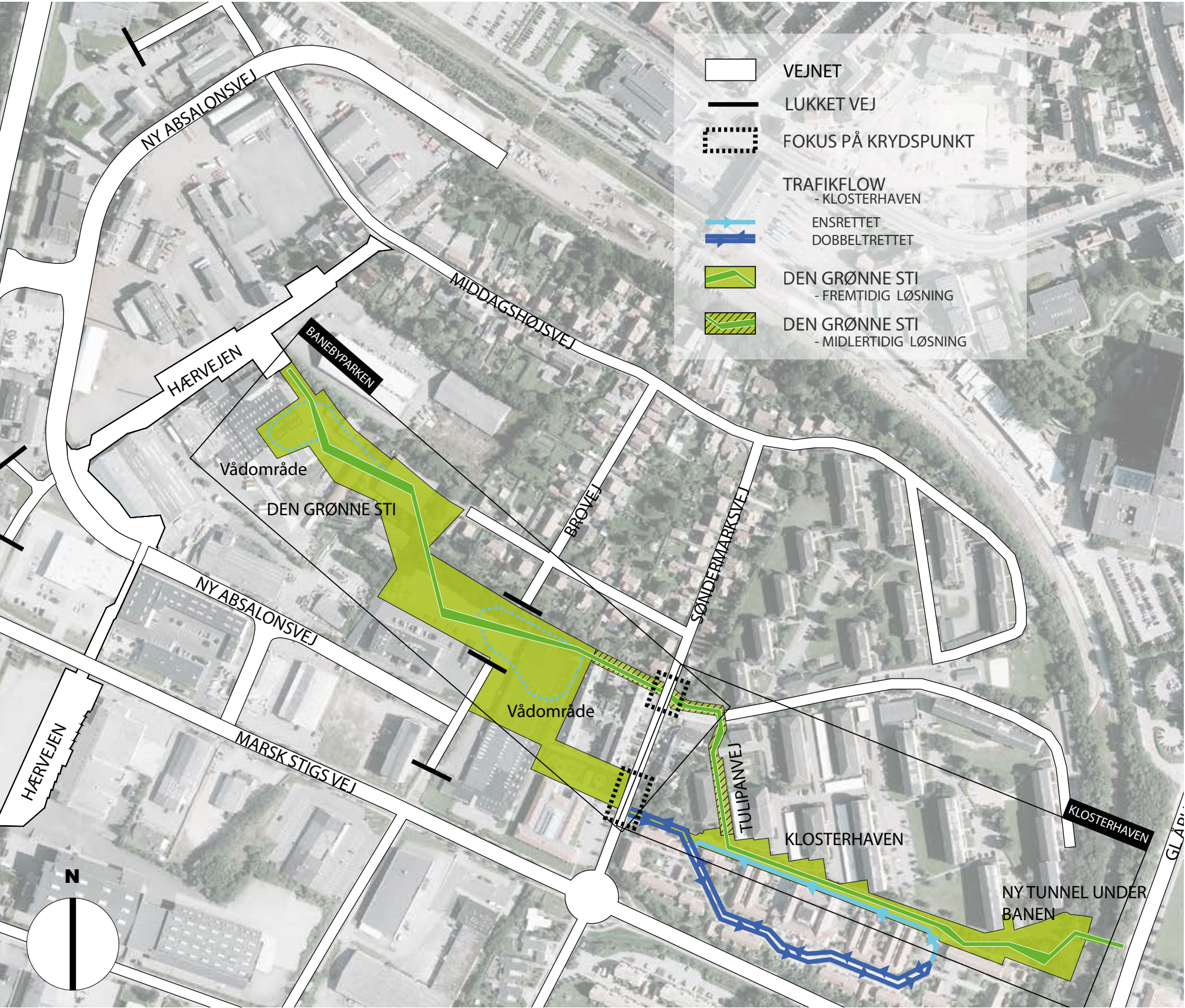
Alle steder er stien/vejene oplyst efter gældende krav til lysniveauer.

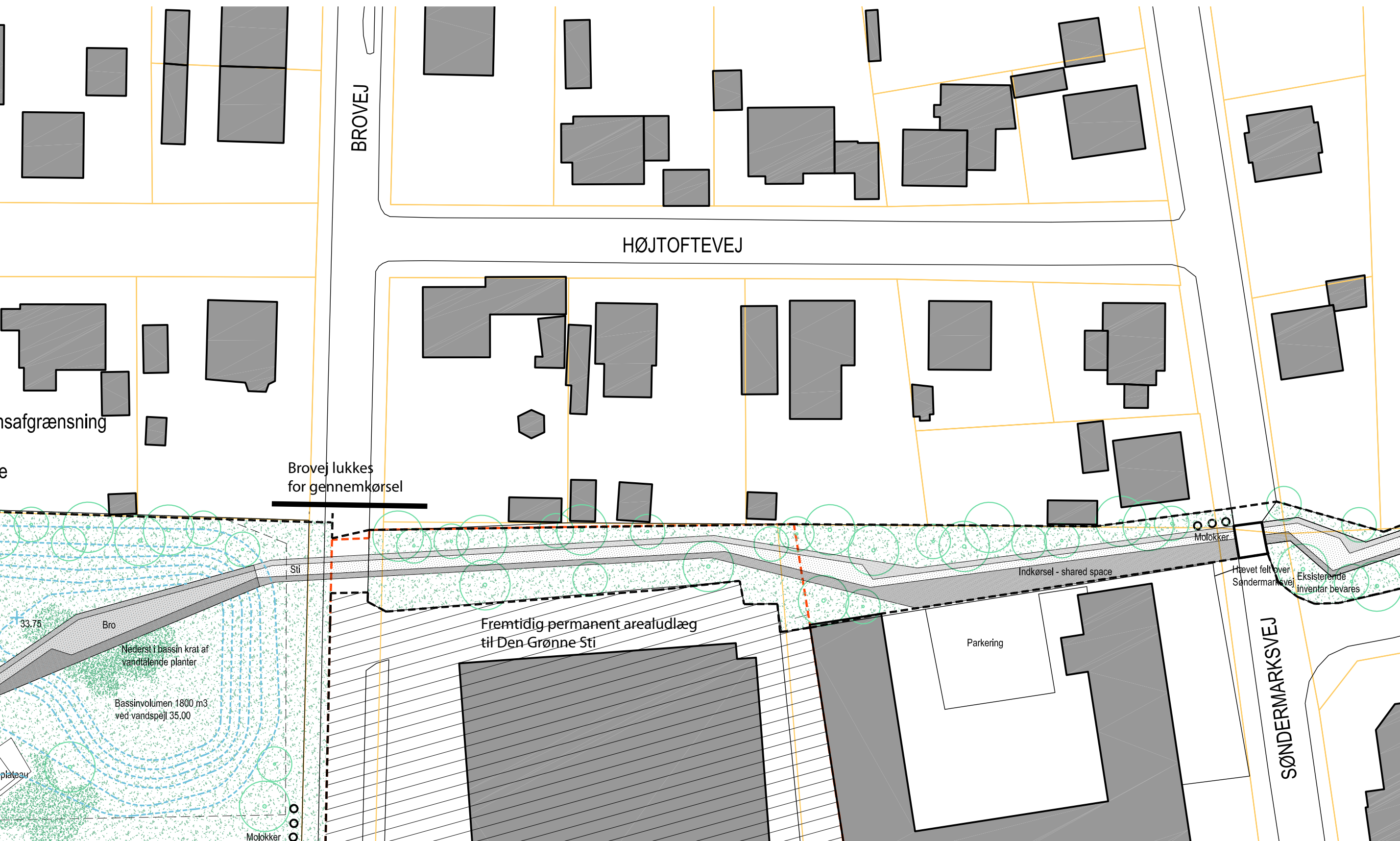
KRYDS

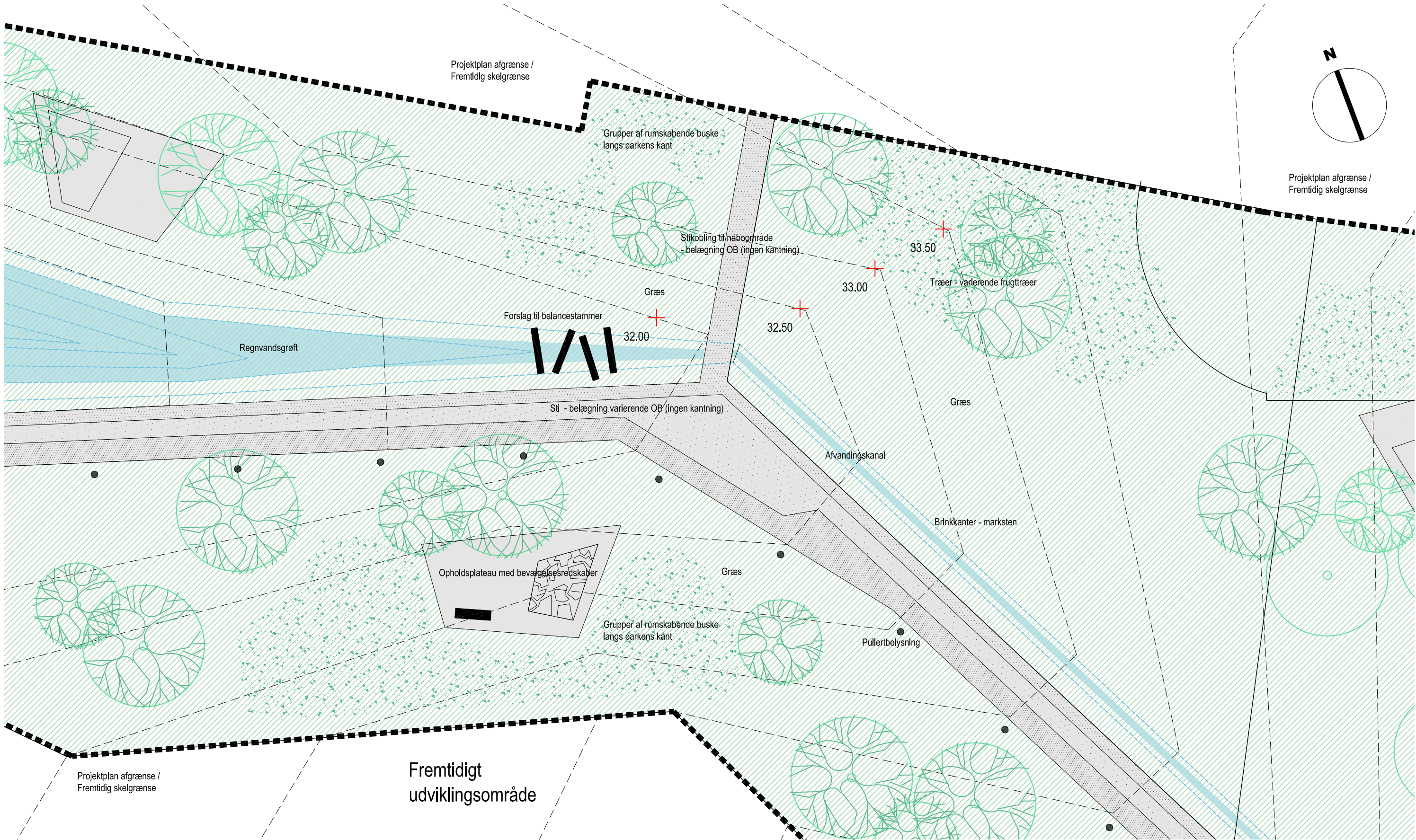
Krydsning ved Søndermarksvej udføres som et hævet felt - både ved den midlertidige og permanente løsning.

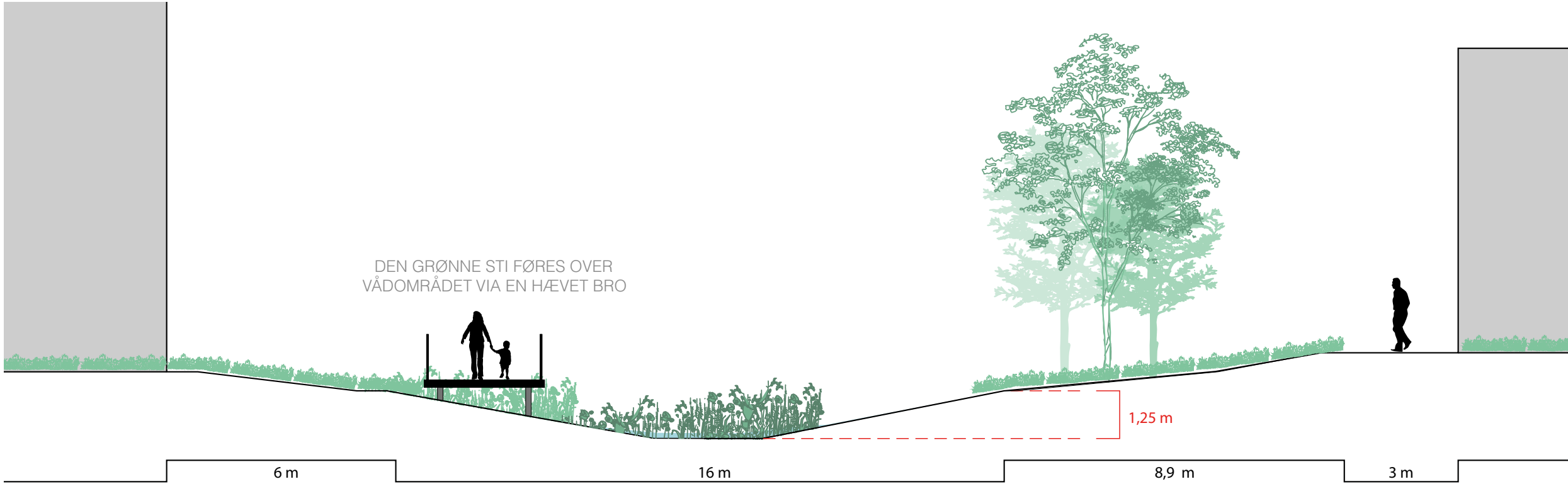
KRAV TIL UDLÆG

Igennem Banebyparken og videre frem til Tulipanvej er stiens bredde 3 m. På Tulipanvej er vejbredden minimum 5 m. På Klosterhaven varierer vejbredden, fra 3 m på udvalgte strækninger hvor trafikken ensrettes og op til 6,5 m. ved udposninger. Dette imødekommer ønsket om også at skabe en grøn karakter på Klosterhaven.











VISUALISERING AF BANEByPARKEN - SET FRA INDGANGEN VED BANEByPLADSEN

BEPLANTNING&MATERIALER

Den Grønne Sti er en rekreativ, slingrende sti, der kobler Himmerlandsstien og Alhedestien og forbinder Viborg Baneby med Sønder sø.

Den Grønne Sti anlægges som et forløb af asfaltstier med forskelligfarvede overfladebehandling (OB, se beskrivelse s. 30) i det kuperede græsareal.

Forløbet indrettes med forskellige legende aktiviteter, som indpasses og udformes som naturlige elementer i det landskabelige forløb - se referencer.

Beplantningen vil være præget af en blanding af træer, buske og frodige høje græsser, som skaber små lommer og nicher til ophold i den ellers åbne park.

Langs Klostervænget foreslås de store grønne opholdsarealer ved boligblokkene suppleret med mindre blomster- og nytteha-ver.

TØRRE REGNVANDSBASSINER

De tørre, åbne regnvandsbassiner og grøfter står kun vandfyldte i en kort periode efter regn, typisk 2-3 dage.

Derfor vil de i længere tørre perioder tilføre området nogle fordybninger og andre terrænmæssige og landskabelige kvaliteter - og vil indgå som en aktiv del af parkens græsareal til aktivitet og leg.

Det er særligt vigtigt at være opmærksom på det tørre bassins skrænter, som skal udformes med buede kurver, bløde kanter og flade skrænter for at gøre det mere attraktivt naturligt.



EKSEMPEL PÅ BEPLANTNING -

- Forskellige frodige høje græsser, som rumskabende elementer i den åbne park.



EKSEMPEL TIL INSPIRATION - Kronsberg, Hannover, Tyskland
- Regnvandsopsamling i Banebyparken som tørre bassiner



EKSEMPEL PÅ BELÆGNING -

- Stier med lyst tilslag.



EKSEMPEL TIL INSPIRATION

- Legeobjekter placeres på opholds/aktivitets plateauerne spredt over hele Banebyparken



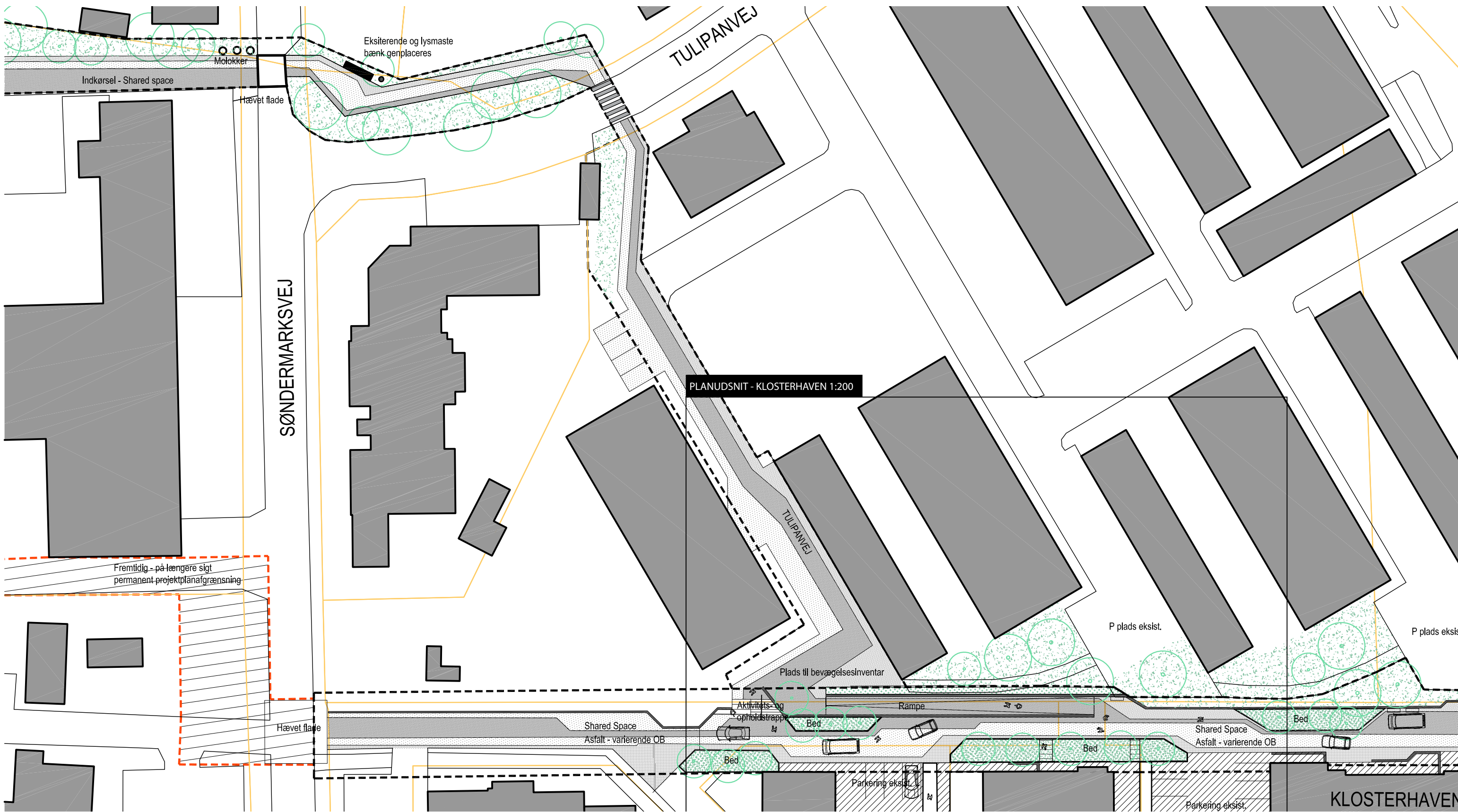
EKSEMPEL TIL INSPIRATION

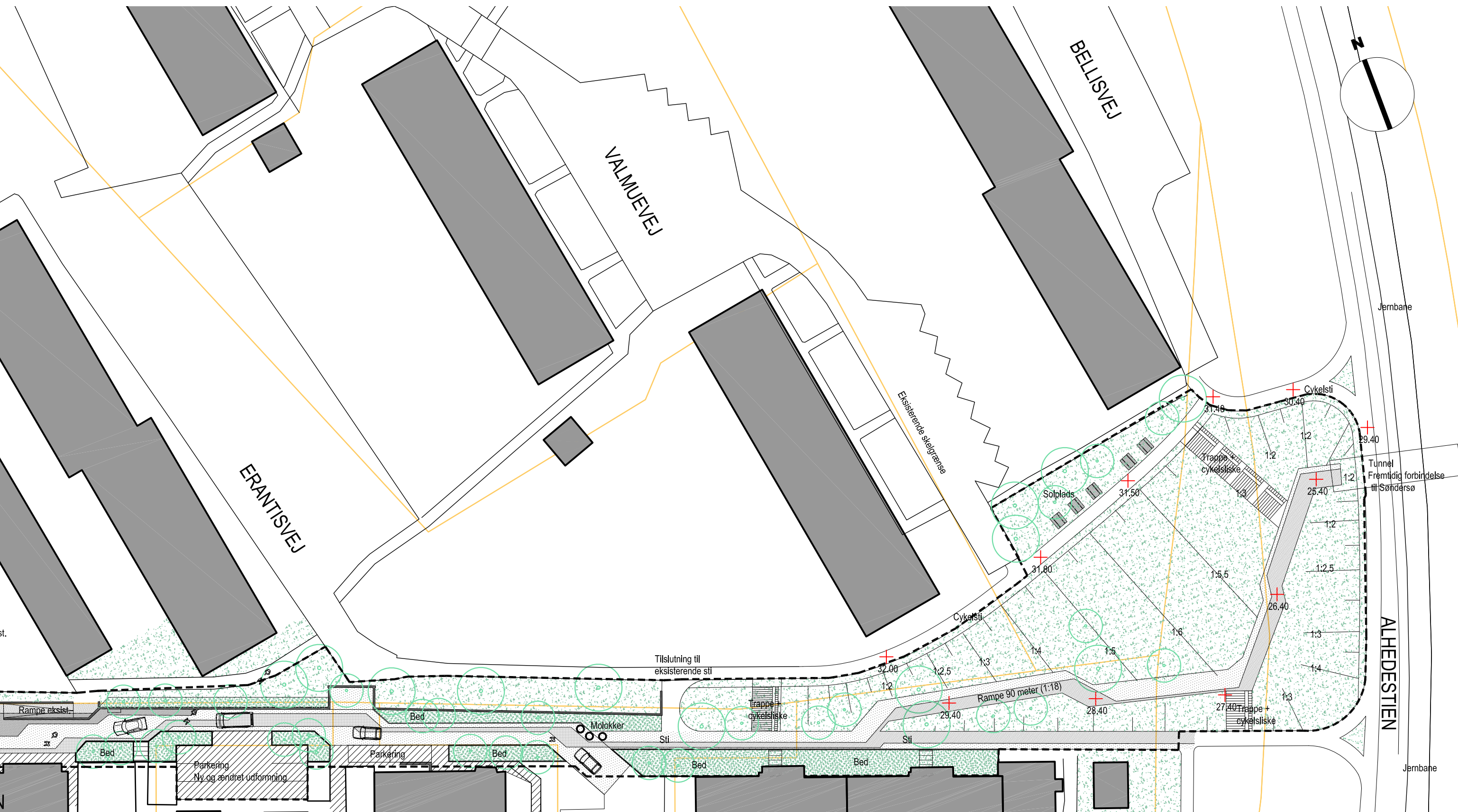
- Legeobjekter placeres på opholds/aktivitets plateauerne spredt over hele Banebyparken, fx som fra Monstrum

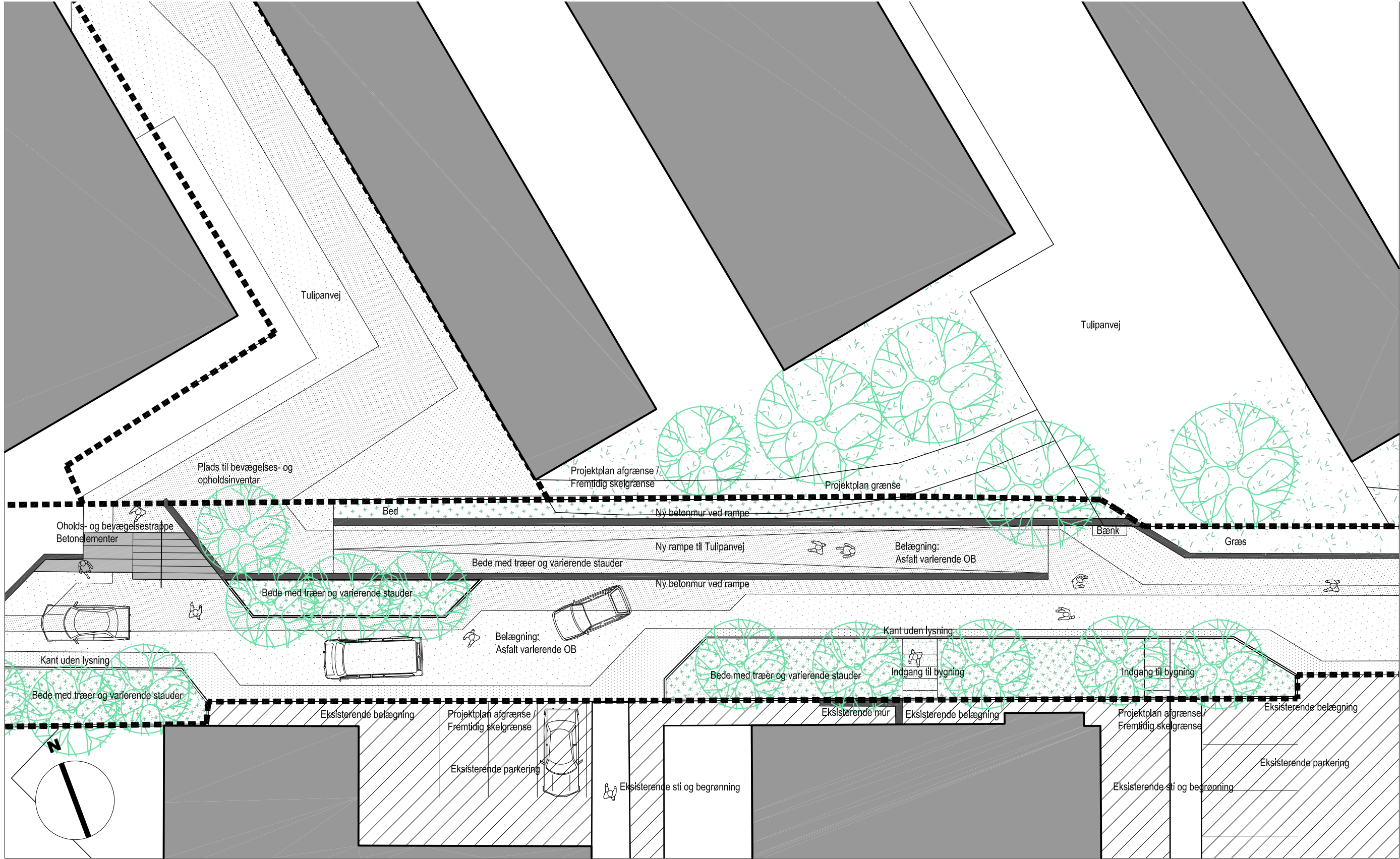


EKSEMPEL TIL INSPIRATION

- Legende objekter placeret spredt over hele Banebyparken, fx som fra Monstrum



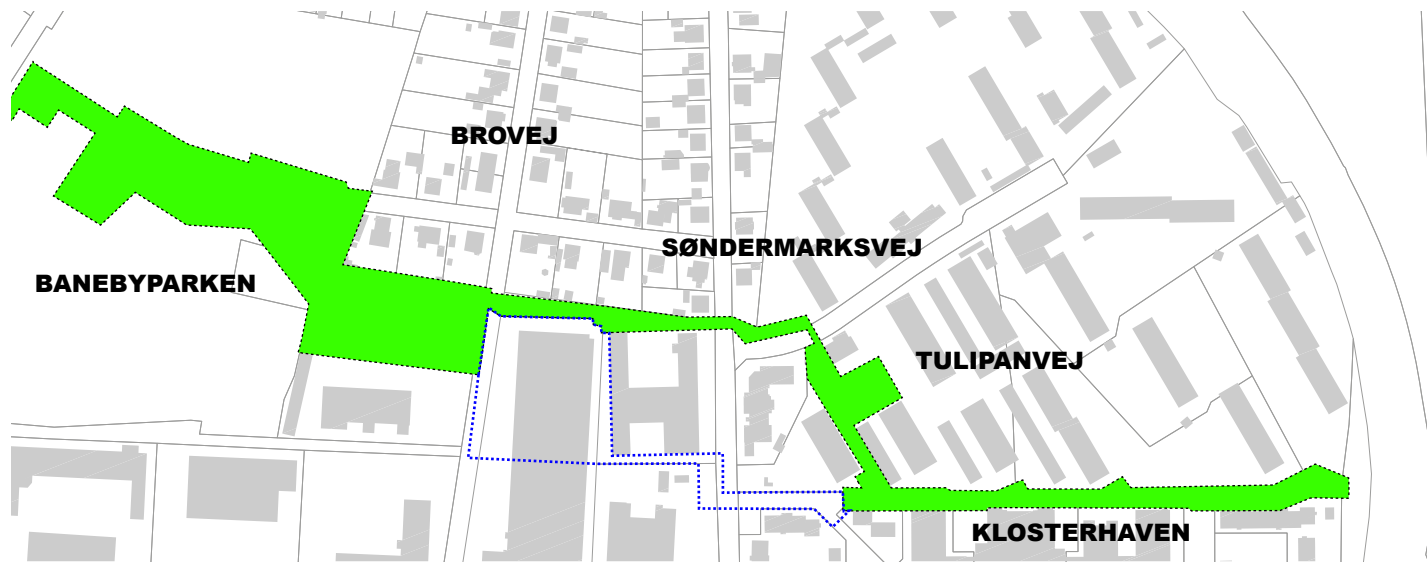




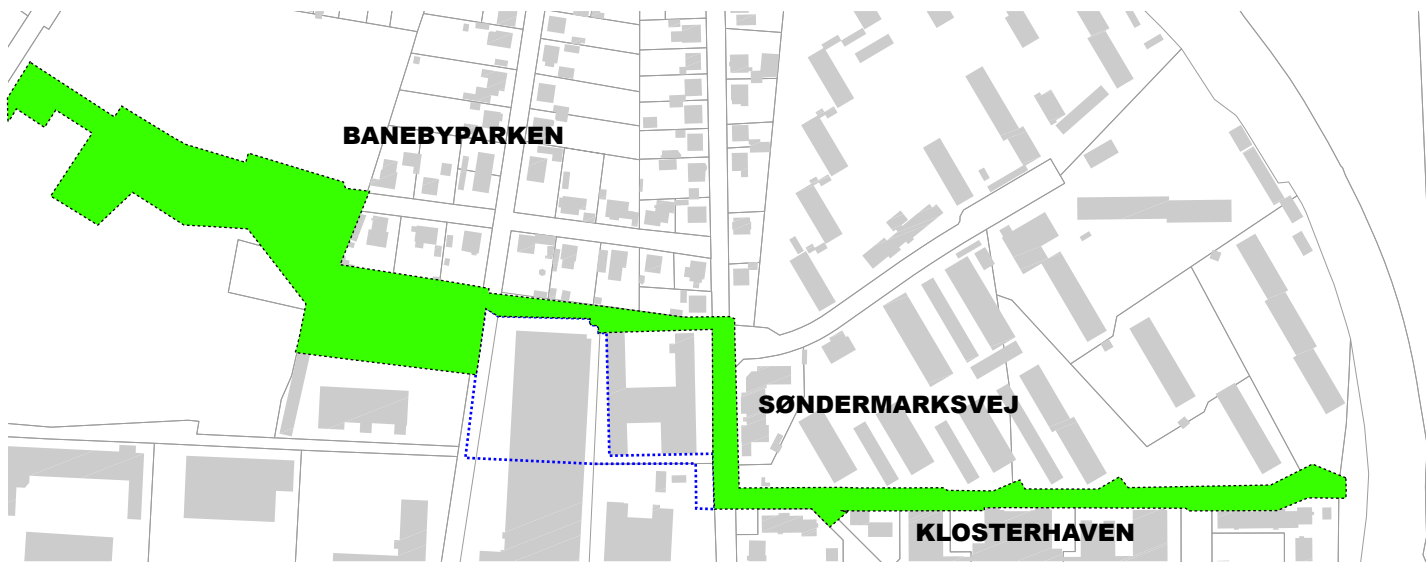


VISUALISERING AF DEN GRØNNE STI GENNEM KLOSTERHAVEN -
SET FRA SYD

PROJEKTPLANENS TRACÉ VIA TULIPANVEJ SOM MIDLERTIDIG LØSNING



ALTERNATIVT TRACÉ VIA SØNDERMARKSVEJ. DETTE ALTERNATIV ER FRAVALGT SOM MIDLERTIDIG LØSNING, DA TRAFIKBELASTNINGEN PÅ SØNDERMARKSVEJ ØGES I FREMTIDEN, OG DEN EKSISTERENDE VEJBREDDE ER SMAL.



FREMTIDIG TRACÉ FOR DEN GRØNNE STI

