



Åen tilbage til byen

Udviklingsplan for Åkvarteret i Horsens | Team Vandkunsten

Horsens Kommune



SKAARUP
LANDSKAB



Vandkunsten

Kolofon

Åen tilbage til byen
Udviklingsplan for Åkvarteret i Horsens

Dato
Vedtaget maj 2023

**Mappen er udarbejdet af Team Vandkunsten
i samarbejde med Horsens Kommune**
Tegnestuen Vandkunsten
SKAARUP LANDSKAB
Via Trafik
BACTOCON

Indholdsfortegnelse

Intro

Analyse / hovedtræk

Hovedgreb / Bærende identitet

Den fysiske plan / Helhedsplan 1:2000

Strategiske hovedgreb

Strategi for Byrum og forbindelser

Strategi for Byudvikling

Strategi for Klimatilpasning

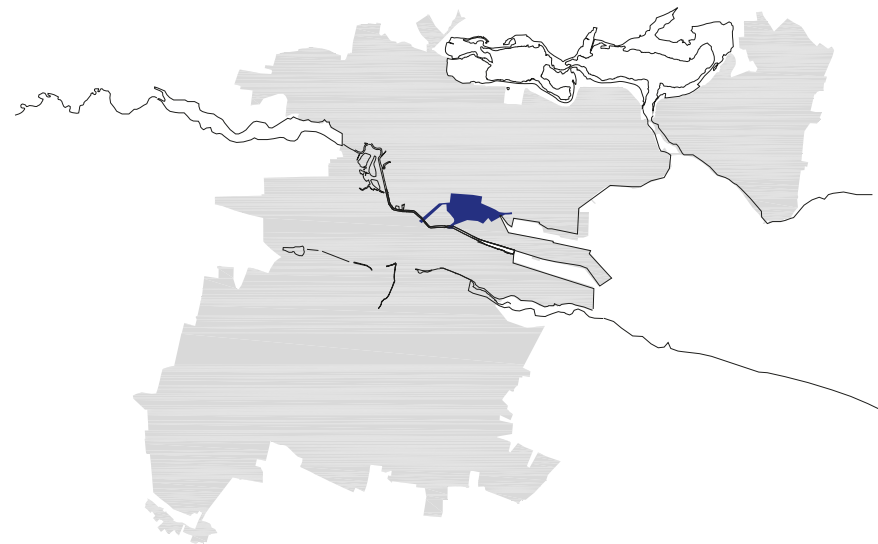
Strategi for Infrastruktur

Delområde A/
Anløbspladsen / Hængslet

Delområde B/
Grønlandskvarteret / Niels Gyldings Gade

Delområde C/
Vandtorvet / Rådhusstorvet

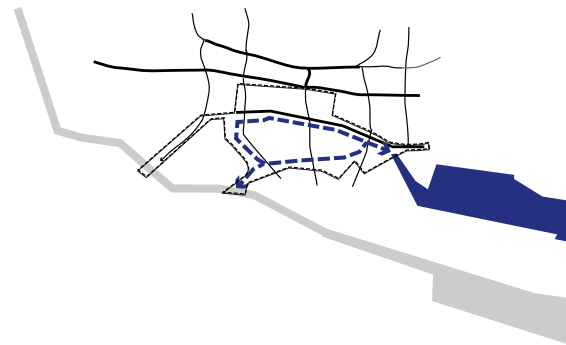
Efterskrift



Bystrategisk projekt som gavner hele Horsens

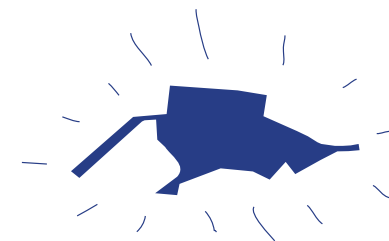
Åkvarteret

Horsens skal igen mødes omkring åen. Der bringes en "fornyet" identitet til kvarteret og byen.



Ny kobling mellem by og havn

Byen skal have en stærkere sammenhæng mellem havnen og bymidten.



En unik bydel

Åkvarteret bliver en unik bydel med nærhed til vand, bymidte og natur.

Horsens by er under forvandling og har været det de seneste år. Her bliver bygget nye boliger, åbnet nye butikker og spisesteder, og der bliver skabt gode opholdssteder. Alt sammen sker som led i udviklingen af Horsens fra en provinsby til en stor by.

Med udviklingsplanen for Åkvarteret er vi nu et skridt nærmere en realisering af et af byens mest ambitiøse byudviklingsprojekter. En tilbageførsel af åen til byen og de muligheder, det medfører, vil føre Horsens endnu et skridt videre i byens fantastiske forvandling. Samtidig vil planen gøre Horsens' bymidte grønnere og klimasikre store dele af midtbyen. Kort og godt skal planen komme horsensianere, erhvervs og kulturliv samt turister til gavn, og den skal gøre Horsens midtby til et endnu bedre sted at leve og være i.

Udviklingsplanen åbner for mulighederne for at koble den omdannede Nordhavn, byens nye, flotte gågade og hele campusområdet bedre sammen. Samtidig kommer planen med bud på løsninger af vigtige og nødvendige greb i bymidten på trafikområdet, ligesom tilbageførslen af vandet i åen er en vigtig brik i hele klimatilpasningen af midtbyen og mulighederne for at skabe byudvikling i området.

Udviklingsplanen sætter dermed retningen for en helt central del af Horsens midtby. Og den bygger ovenpå og skaber sammenhæng mellem masterplanen for havnen,

midtbystrategien og Trafikplan 2030, som alle tidligere er politisk vedtaget. Samtidig er planen udarbejdet i tråd med Klimaplanen DK 2020, vores arkitekturpolitik og vores strategi for biodiversitet.

Med udviklingsplanen er der lavet en vision for området, som viser, hvordan vi kan udvikle området. Det er en visionær og ambitiøs plan, der strækker sig mange år ind i fremtiden, og som i takt med realiseringen af den vil sætte sit tydelige aftryk på bymidten.

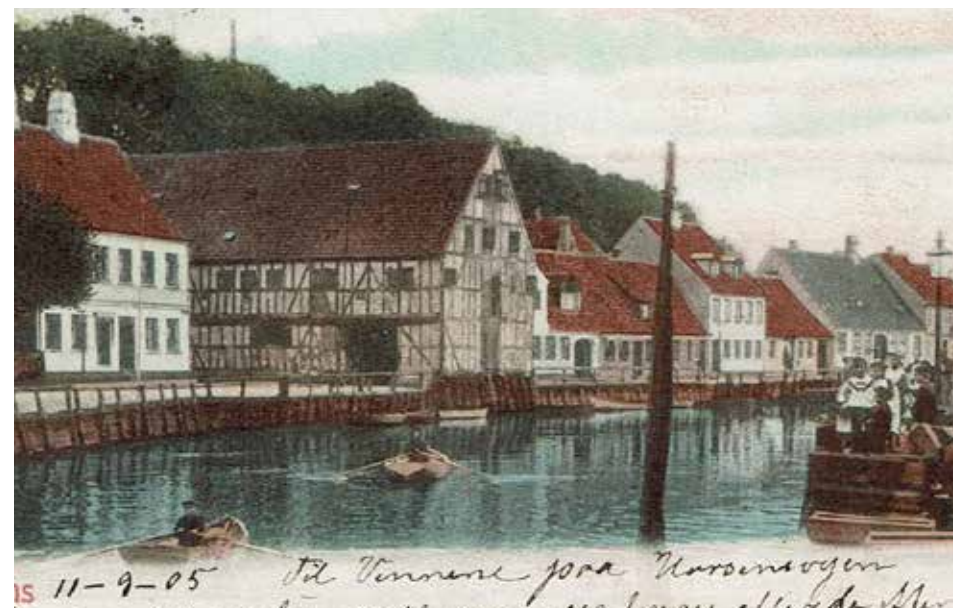
Derfor har vi i arbejdet med udviklingsplanen inddraget borgere, grundejere, erhvervsdrivende og fagfolk for at snakke om, hvilke ønsker der er til området, og hvad vi drømmer om i vores by.

Det har givet masser af gode input, værdifulde snakke og ikke mindst stor opbakning til, hvordan vi med udviklingen af Åkvarteret kan skabe nye opholds- og mødesteder, grønne åndehuller, nye boligområder og bedre forhold for særligt gående og cyklende. Alt sammen med tilbageførslen af åen som omdrejningspunkt.

Nu er udviklingsplanen og dermed visionen klar. Når den skal gennemføres, vil det ske i etaper, og det vil tage tid og strække ind i årene, der kommer. Samtidig kræver en realisering af planen, at det er et fælles projekt, hvor vi som

byråd bakker op, men hvor også private investorer byder ind og er med til at føre planen ud i livet. Kun ved en fælles indsats kan vi få drømmen om åen, der igen løber gennem midtbyen, til at blive til virkelighed.

Peter Sørensen, borgmester



Åboulevarden inden den blev opfyldt med det gamle pakhus i baggrunden.

Horsens opstod i Vikingetiden. Her fungerede Bygholm å som naturlig havn.

Horsens bystruktur 1200-1300
Horsens er bygget op omkring tre parallelle øst-vestgående forløb. Åen i syd og to hovedstrøg: Nørregade / Kattesund og Søndergade. Borgergade, hvor kirken er placeret centralt på torvet

Bygholm Å 1670
Det første kort tegnet af Horsens. Her fremgår Bygholm Å som et uge neret blødt element i landskabet. Der er endnu ikke bygget ved åen.

Bygholm Å fyldes op 1904
Bygholm Å blev fyldt op i 1904, åen blev iste det omdirigeret til en sydligere linjeføring. Der blev anlagt en promenade som siden hen blev til Åboulevarden som vi kender den i dag.

1999-2002: Foreningen Åen tilbage til byen udarbejder en projektskitse for Genåbning af Horsens Åhavn.

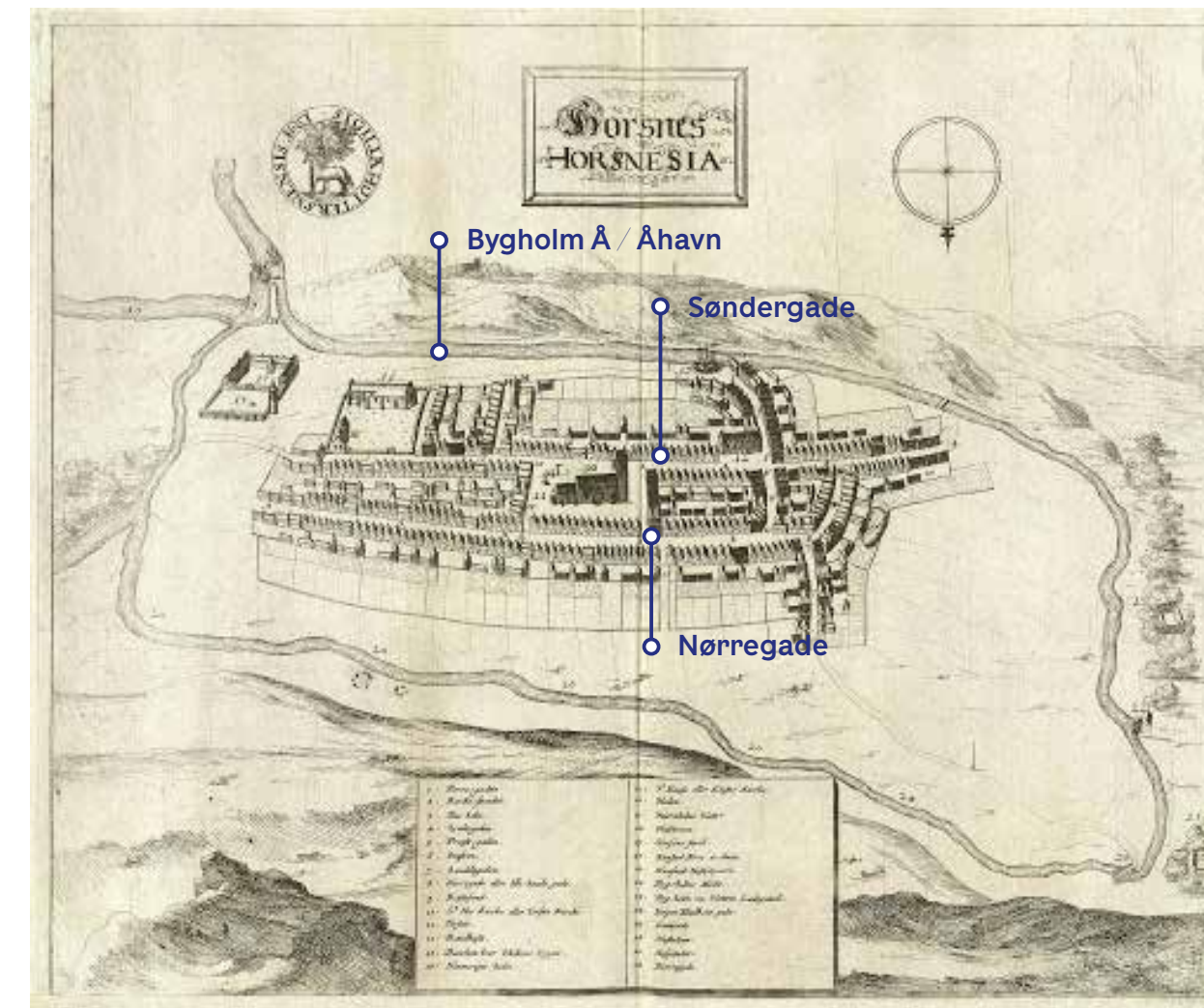
2017: Åen optræder for første gang i det kommunale budget med ordene: "...en å i midtbyen er en naturlig del af fremtidens Horsens. Byrådet igangsætter de indledende forundersøgelser om mulige linjeføringer.

2019: Byrådet godkender et hovedforløb af tre tværfaglige hold med løbende workshops og præsentationer, samt udstilling og debat af de tre endelige forslag.

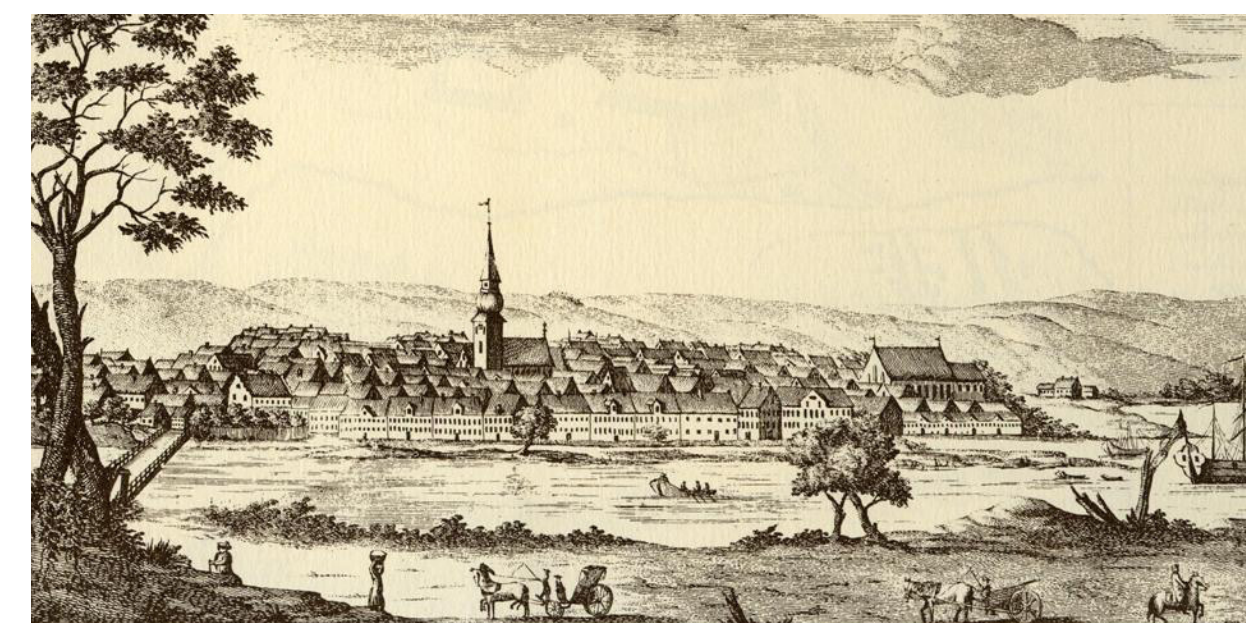
2020: Konkurrence med deltagelse af tre tværfaglige hold med løbende workshops og præsentationer, samt udstilling og debat af de tre endelige forslag.

2021: Vinder 'Tema Vandkunsten' udpeges af et enigt politisk bedømmelsesudvalg.

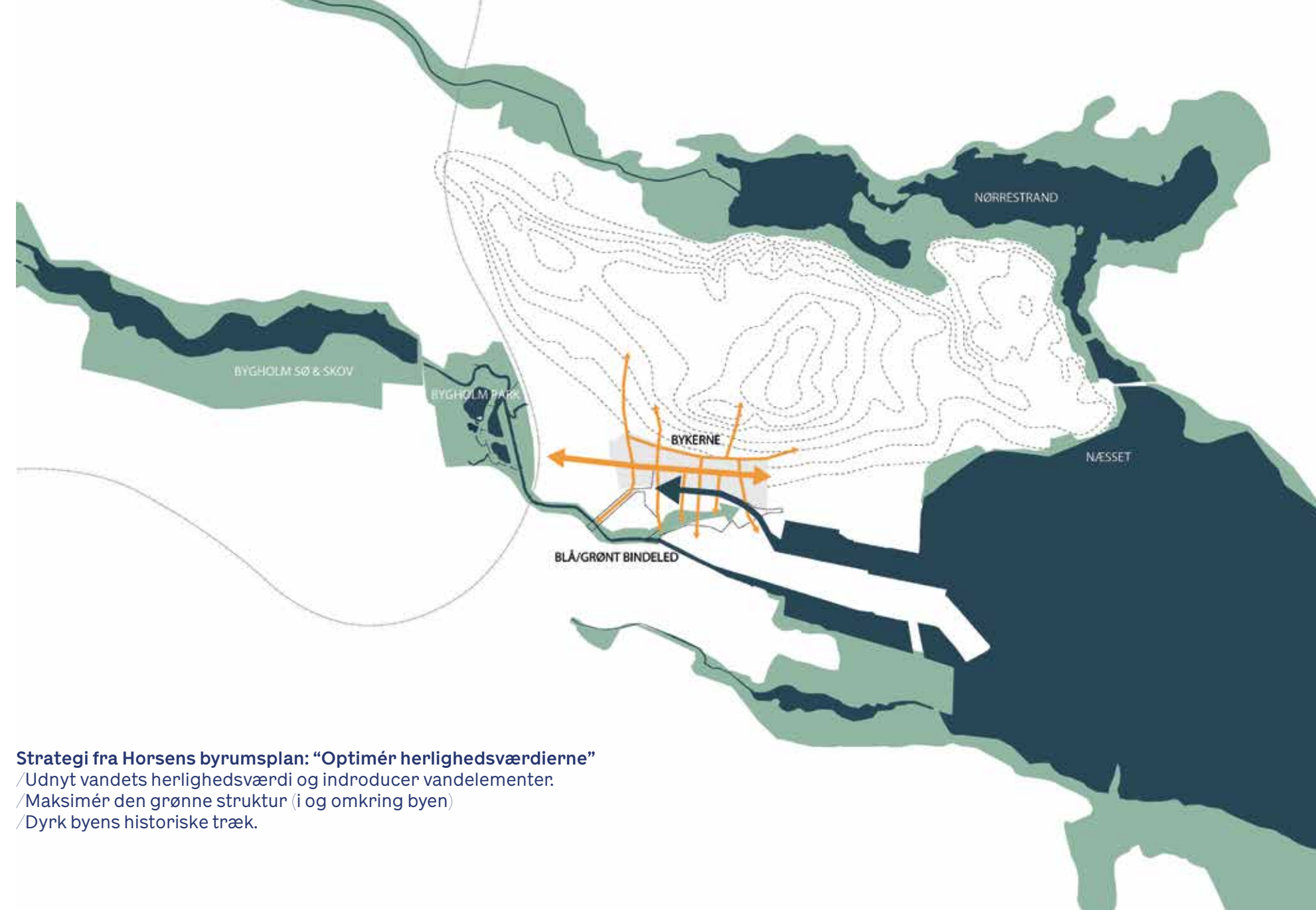
2021-2022: Udviklingsplanen tilpasses og færdiggøres ift. til de politiske ønsker og i dialog med grundejere.



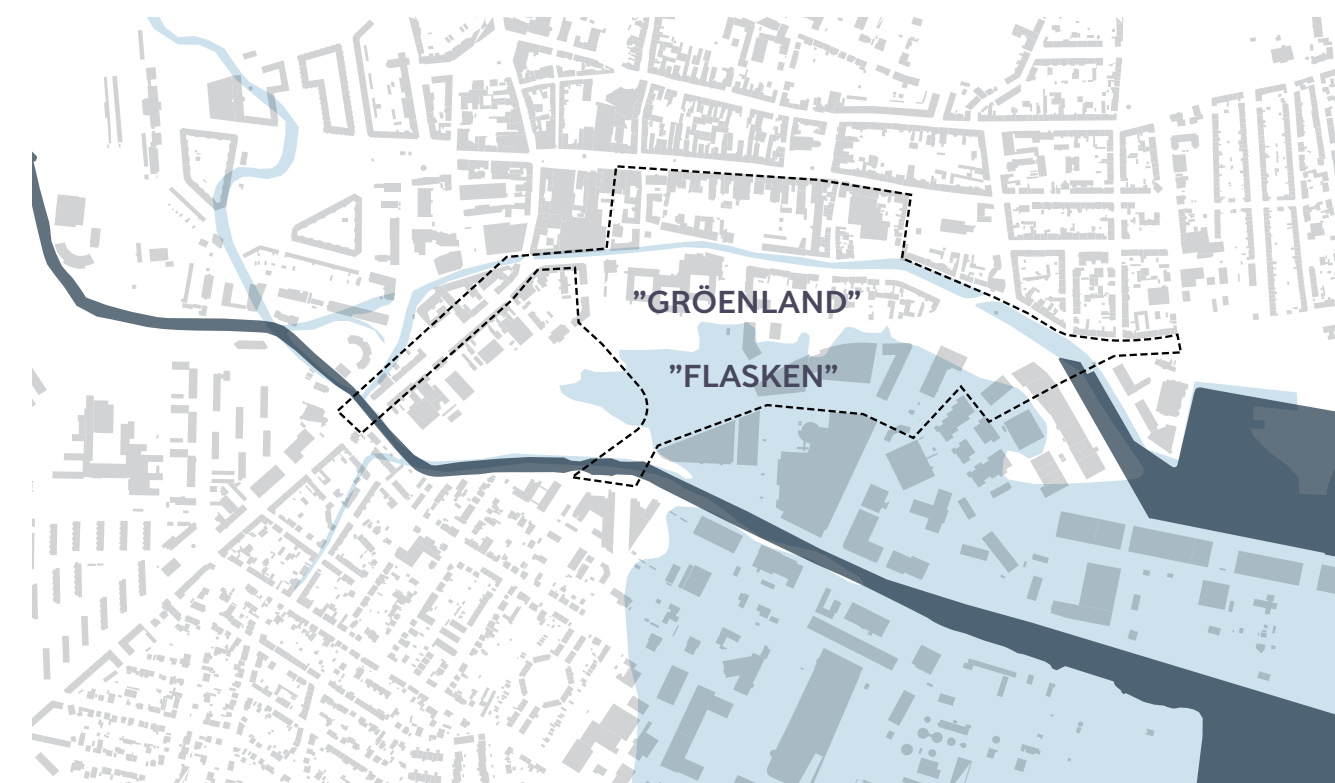
Horsens fra Resens Atlas ca. 1670



Historisk billede af Horsens set fra syd.



Strategi fra Horsens byrumsplan: "Optimér herlighedsværdierne"
 /Udnyt vandets herlighedsværdi og introducer vandelementer.
 /Maksimér den grønne struktur (i og omkring byen)
 /Dyrk byens historiske træk.



Sammenlægning af vandet før åen blev dækket til og situationen idag.

 Vand 1858
 Vand 2021

Følgende pointer fra vandets tidligere karakter er medtaget i den fremtidige udvikling af området:

- Vandet er en stærkt identitetskabende parameter
- Vandet har forbundne kar
- Vandet tegner sig både med skrabe kanter og en mere naturlig kystlinje
- Det grønne land ("gröenland") er nært forbundet med vandets tilstedeværelse

Landskabet/ Analyse

Horsens er grundlagt på nordsiden af Bygholm Å på den sydvendte side af en bakke i bunden af Horsens fjord. Helt op i sidste århundrede var Horsens en købstad som var omgivet af markant blågrønt landskab omgivet af Bygholm Ås enge, Horsens Fjord og Nørrestrand. Det var en by som var tæt knyttet til det omgivende naturgrundlag med åen, åhavnen og fjordhavnen som byens forside og vigtigste forbindelse til omverdenen.

De særlige landskabelige forhold betyder at byen i vid udstrækning stadig er knyttet til værdifulde blå og grønne strukturer som dog i moderne tid er blevet presset og indskrænket til fordel for byens kraftige udvikling i forrige århundrede - udvidelse af havnen, lukning af åhavnen, udbygning af byen både på Bygholm enge omkring åen og hen over bakkeøen mod nord frem til Nørrestrand.

Særligt gentagne reguleringer af Bygholm Å, massiv bebyggelse i de lave engområder samt opfyldning af åhavnen har afskåret og fjernet den oprindelige hoved vandvej fra Middelalderbyen.

Det store potentiale som ligger i at genskabe den gamle middelalderkernes å og havneløb handler om at bringe åen tilbage til hele byen. Det handler om at reparere en hel bys forhold og forbindelse til sit omgivende landskab, sin egen oprindelse og til den centrale struktur, hvorom byen oprindeligt er udsprunget og bygget op omkring.

Lægges gamle kort oven på nye kan man se hvor fjernt åhavn og fjord idag er fra sit oprindelige udgangspunkt og leje. Ved på konsekvent vis med blågrønne strukturer at genintroducere åens forbindelse til middelbykernen og

ved at genskabe åhavnen, vil man i samme greb få byens hovedbestanddele til at overløbe i parallelle forløb, bundet sammen af stærke tværforbindelser som danner grundlagt for et helt nyt byområde.

Åkvarteret har en unik placering tæt på bykernen og havnen. Med et nyt markant kanalmotiv igennem området er der mulighed for at skabe en helt særlig bydel, med umiddelbar kontakt til vandet og en styrket kontakt til naturen samt naturlige og udvidede rammer for et bredere og mere mangfoldigt byliv.

Nye grønne og blå korridorer leder fra bykernen ud i landskabet og forbinder hele byen. Naturen trækkes helt ind i byen og klimaudfordringen gøres til en rekreativ resurse.



Kort over Horsens fra 1858, med angivelse af vandets nære kontakt til byen. Gröenland og Flasken ses benævnt syd for bykernen.



Maleri, Horsens 1822 af Søren L. Lange. Vi ser byens nære relation til landskabet med bakkerne i nord, fjordens indløb fra øst og det blå-grønne landskab i lavlandet mod syd.

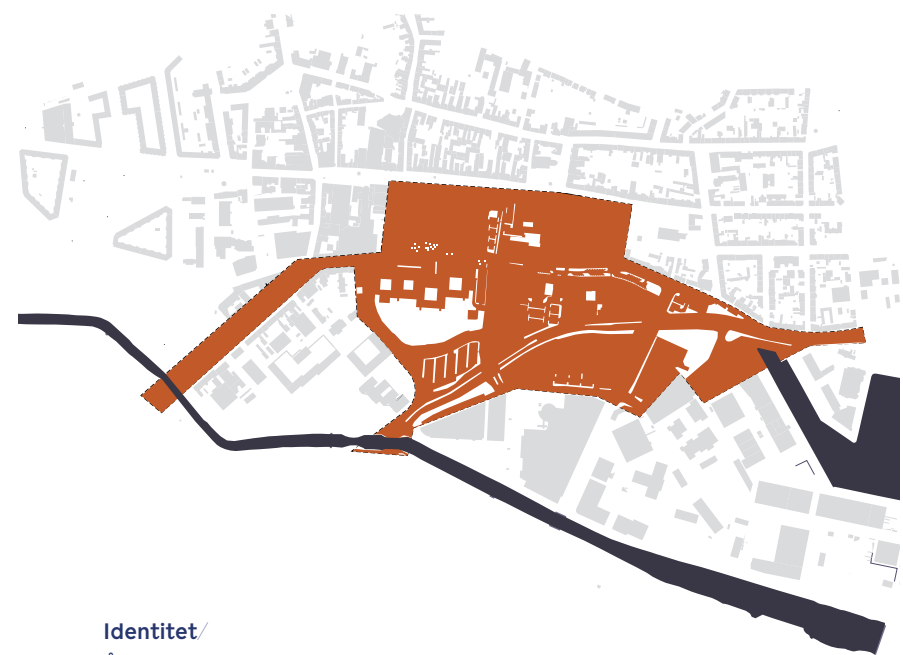


Billede af Ågade (idag Boulevarden) fra 1904 (udlåner Leif Kaspersen). Lette træbroer spænder på tværs og langs kanalens kanter ses palisader af træ.



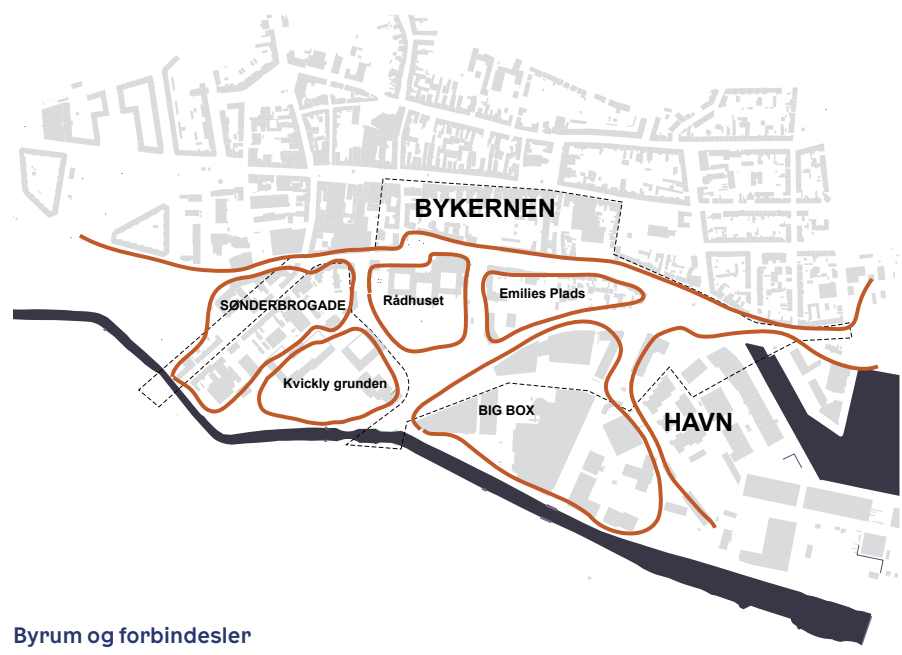
Bystruktur

Horsens er bygget op omkring 3 øst-vestgående hovedforbindelser; Nørregade, Søndergade, Åboulevarden/Løvenørmsgade, samt mindre nord-sydgående passeragerum.



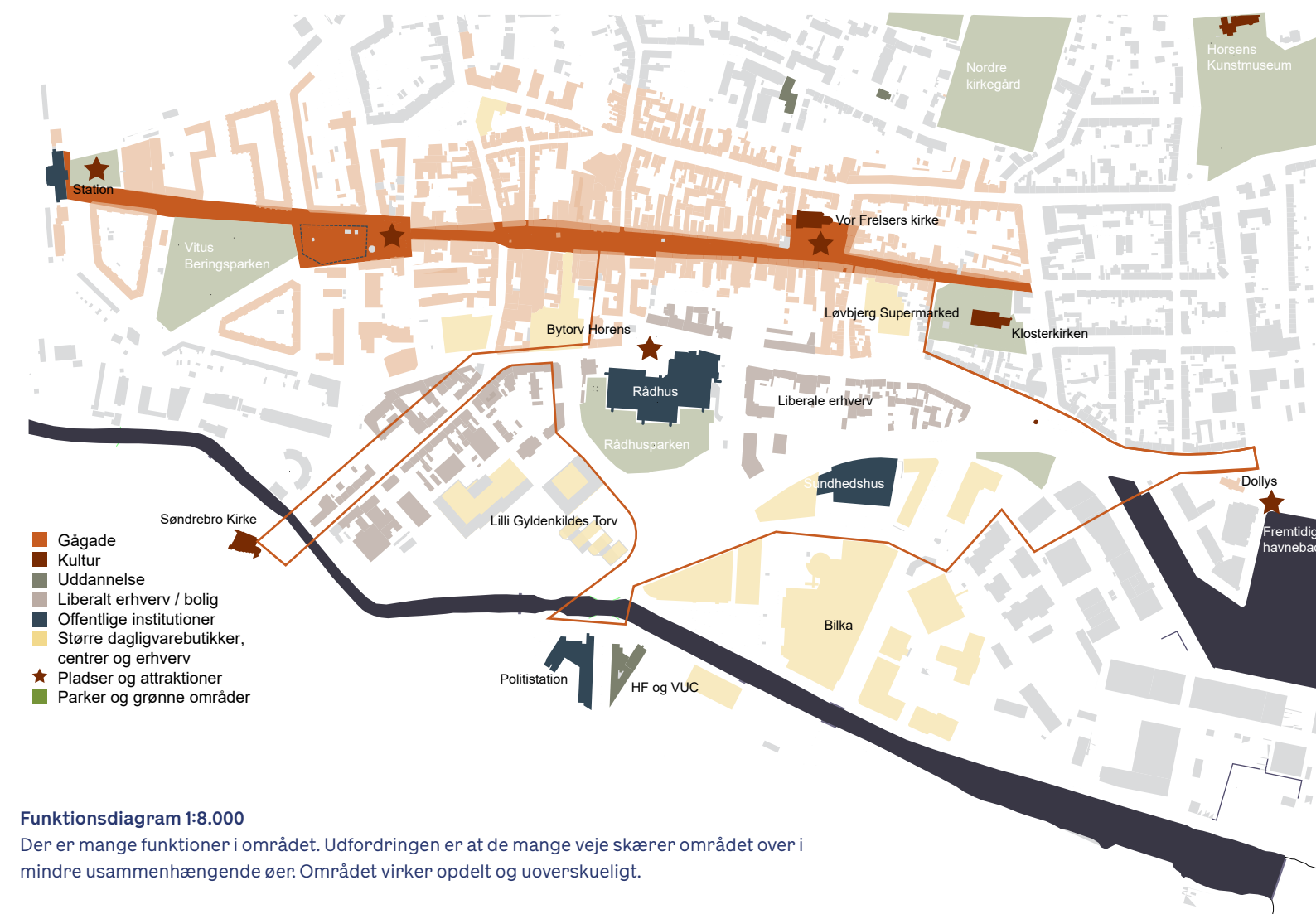
Identitet

Åkvarteret er i dag i høj grad domineret af vejanlæg og hårde belægninger.



Byrum og forbindelser

Åkvarteret er skåret over af infrastruktur. Området har mistet sin sammenhæng til midtbyen, vandet og "naboerne".



Funktionsdiagram 1:8.000

Der er mange funktioner i området. Udfordringen er at de mange veje skærer området over i mindre usammenhængende øer. Området virker opdelt og uoverskueligt.

Analyse/ Hovedtræk

Der er udført en række byrumsanalyser. De danner grundlag for en forståelse af Horsens og Åkvarteret, samtidig peger de på en række udfordringer og potentialer for byen. Analyserne danner grundlag for udviklingsplanens visioner og strategier for Horsens og den nye bydel.

Bystruktur/

Horsens er bygget op omkring tre parallelløbende gader; Nørregade, Søndergade og det historiske Å-tracé. Der er et netværk af passager der forbinder de øst-vestgående hovedstrøg.

Desværre har det sydlige hovedstrøg Åboulevarden, over tid mistet sin rolle i byen, og i stedet blevet en gennemfartsvej fremfor et vigtigt rum i Horsens. Den har mistet sin bærende identitet og historie.

Potentialet er at når åen bliver genetableret vil byen

igen bestå af tre hovedforløb, her vil passagerne mellem Søndergade og Åboulevarden igen blive vigtige.

Identitet/

Åkvarteret er dækket af 87 % hårde overflader. Potentialet er at det nye Å-tracé, samt flere grønne arealer vil skabe en helt ny attraktiv bydel. Fra hårde overflader til et nyt sammenbindende blå/grønt bykvarter.

Byrum og forbindelser/

Åkvarteret er skåret over af infrastruktur. Herved opleves bydelen i dag som usammenhængende, både internt i området og i tilknytning til midtbyen og havnen.

Visionen er at skabe en sammenhængende by og bydel. I bydelen er der mange funktioner der har potentiale for at skabe byliv, men de er usammenhængende, bl.a. Bilka og de store dagligvarebutikker kan forandre bylivet, hvis de hægtes

på gågademiljøet.

En større sammenhæng i bydelen, samt flere boliger i området ville skabe en naturlig opblomstring af flere aktiviteter og funktioner, dermed mere byliv.

Det nye Å-forløb vil skabe et nyt interessant sted i byen.



Luffoto som viser en bydel domineret af hårde overflader.

Tværsnit / 3 hovedforbindelser i byen

Tværsnittet viser de 3 hovedforbindelser som bindes sammen af mange små nord-sydgående passeragerum. Terrænet løber ned mod det meget flade Åkvarter.



Hovedgreb/ Bærende identitet

De 3 hovedforbindelser

Hovedgrebet understøtter Horsens historiske bystruktur med de 3 øst / vestgående hovedforbindelser; Nørregade, Søndergade og det historiske Å-tracé, som er forbundet af et netværk af nord / sydgående passager.

Her er ambitionen at styrke den sydlige hovedforbindelse som i dag udgør Åboulevarden, ved at etablere en Åhavn med en promenade, der bliver det sammenbindende mellem byen og havnen. Herved bliver det igen et vigtigt byrum i Horsens.

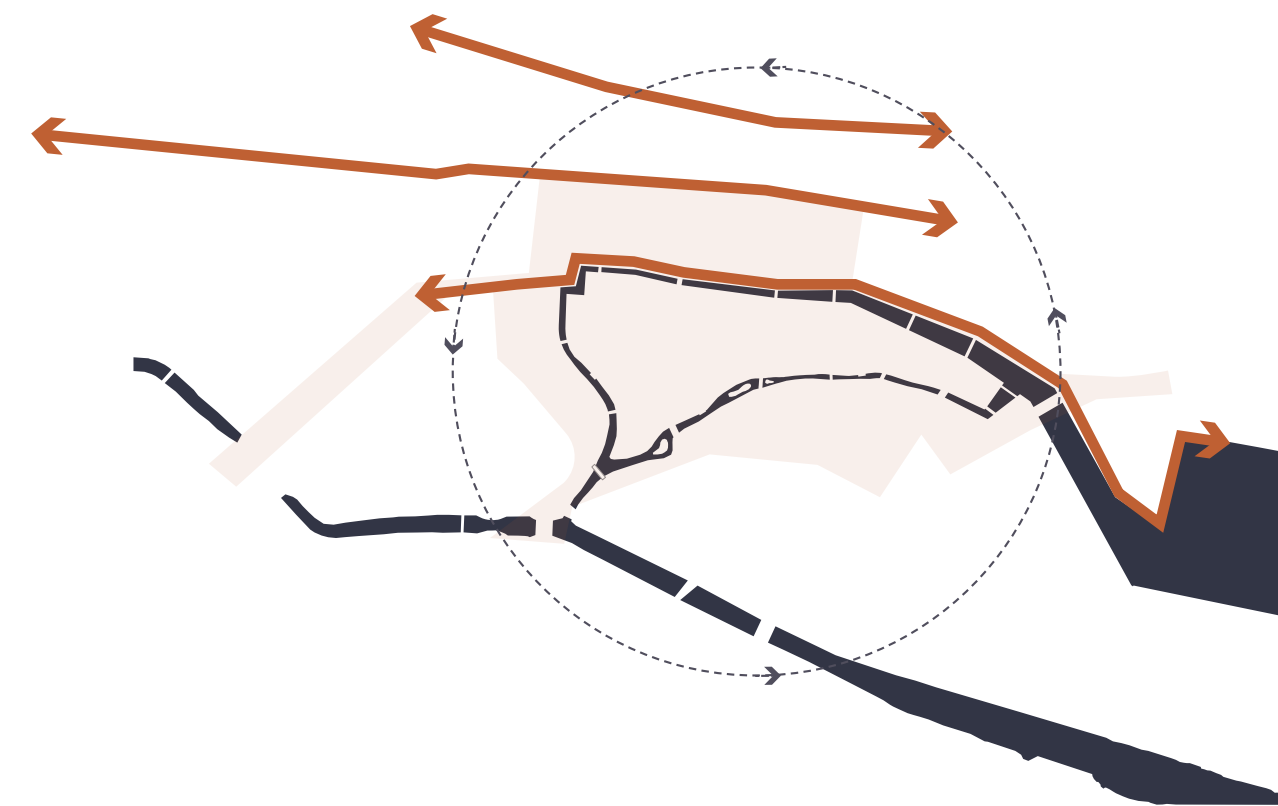
Hovedforbindelserne bliver forbundet af de nord / sydgående passagerum som forlænges ned til Bilka, Sundhedshuset og bigboxforretningerne i syd, så byen bindes sammen, fremfor at virke som introverte usammenhængende øer.

Forbindelse mellem bigboxforretningerne i syd og gågaden i nord, vil skabes en større sammenhængskraft i byen som vil kunne understøtte handels- og bylivet i hele bymidten.

Åen tilbage til byen / Å loopet

Åen skal være det identitetskabende for bydelen og byen. Åen skal derfor føres hele vejen rundt om bydelen, herved sikres en stærk identitet for området.

Bydelen forvandles fra at være domineret af veje til at være karakteriseret af vand.



Bystrategisk projekt som gavner hele Horsens

Hovedgreb / det blå loop og de 3 hovedforbindelser
Loopet og de 3 hovedstrøg forbinder bydelen og Horsens 1:10000.

Åen tilbage til byen.
Det nye Vandtorv på Rådhusstorvet



Den fysiske plan/ Helhedsplan 1:2000

Det helt overordnet greb i planen er at etablere et A-loop, der forbinder bydelen, så det går fra at være en bydel primært bestående af vejrum til en bydel karakteriseret af vandrum. Åen har forskellige karakterer, mellem havnen og Rådhusforvet er den urban med hårde kanter i Åboulevarden, mens den langs Niels Gyldings Gade har landskabelige brinker. På Rådhusgrunden er der en urban kant mod vest og en mere landskabelig kant, kombineret med støttmure mod øst.

Der bygges videre på Horsens bystruktur med de tre hovedforbindelser; Nørregade, Søndergade og Åboulevarden. Her styrkes Åboulevarden som historisk hovedstrøg, ved at genetablere åen sammen med en ny attraktiv promenade, som forbinder midtbyen og havnen. Midtbyens netværk af gader og stræder trækkes ned igennem den nye bydel og videre ned til bigboxforretningerne i syd, herved bliver Akvarteret overgangen mellem midtbyen og bigboxforretningerne i syd.

Ved at sikre en bedre forbundet og helstøbt by, skabes der grobund for et spændende byliv, hvor både havn, midtby og naturen indgår.

Udviklingsområdet har flere nye bykvarterer der udvikles med forskellige identiteter, der er indpasset i eksisterende strukturer.

Anløbspladsen Hængslet

Der etableres en bro over Åhavnen og havneløbet. Broen muliggør en visuel kontakt mellem havn og bymidte via vandet og promenaden som bliver en vigtig forbindelse for lette trafikanter. Broen bliver et afgørende ankerpunkt i byen og et visuel vigtigt byelement, som er meget mere end blot en vej. Anløbspladsen bliver også en del af et kvarter, med promenade med ophold helt ned til vandet, samt et publikumsorienteret hus, der bliver et fyrtårn for byen.

Gammelhavn

Langs Åboulevarden genetableres åhavnen. Den eksisterende bebyggelse langs Åboulevarden kan genopbygge sin vigtige lokation i byen, fremfor at være gemt væk bag parkeringsarealer og veje. Bebyggelsen vil i samspil med en ny promenade få en opblomstring af cafeer, butikker og uformelle mødesteder langs vandet.

Grønlandskvarteret Niels Gyldings Gade

Niels Gyldings Gade nedklassificeres, i overensstemmelse med Trafik 2030 planen, til sti så biltrafikken fjernes og der kan etableres en park, hvor en naturlig å slynger sig igennem. Ny bebyggelse placeres i samspil med eksisterende, så der opstår en byområde i overensstemmelse med bymidtens skala og rytme.

Rådhuskvarteret

Rådhuset transformeres til erhverv, boliger, bibliotek og borgerservice mm. Kvarteret får en ny plads, Rådhusforvet. Dette bliver et nyt mødested i Horsens, hvor folk kan samles på de syd og vestvendte trapper nede langs vandet. Ned langs kvarteret er der etableret en park hvor åen løber. Her skabes der gode opholdsrum og attraktive byggegrunde med vandudsigt. Her genskabes den tætte kontakt mellem Søndergade og byens vand i kanalen. Rådhuskvarteret går i højden mod Ribersgade hvor den møder skalaen fra Lilli Gyldenkildes Torv.

Infrastruktur

Vi foreslår en bro over havneløbet der skaber visuel og fysisk forbindelser på tværs af havn og by. Ved at etablere en bro tilgodes både bilisten og de bløde trafikanter, samt den vigtige visuelle forbindelse mellem fjorden og byen.

Den overordnede trafikvej forløber centralt i midtermolen og Ove Jensens Alle tilsluttes til Grønlandsvej via forbindelsesvejen øst for Høegh Guldbergs Gade.

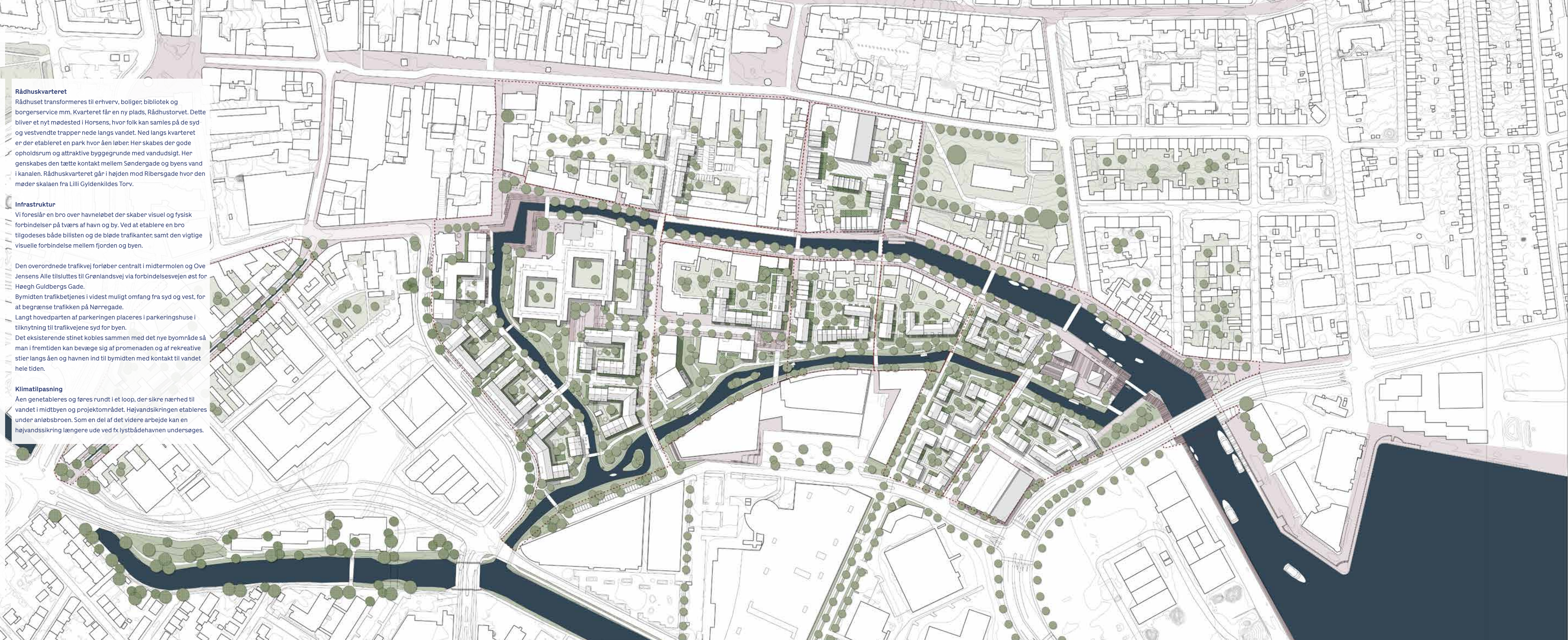
Bymidten trafikbetjenes i videst muligt omfang fra syd og vest, for at begrænse trafikken på Nørregade.

Langt hovedparten af parkeringen placeres i parkeringshuse i tilknytning til trafikvejene syd for byen.

Det eksisterende stinet kobles sammen med det nye byområde så man i fremtiden kan bevæge sig af promenaden og af rekreative stier langs åen og havnen ind til bymidten med kontakt til vandet hele tiden.

Klimatilpasning

Åen genetableres og føres rundt i et loop, der sikrer nærhed til vandet i midtbyen og projektområdet. Højvandsikringen etableres under anløbsbroen. Som en del af det videre arbejde kan en højvandsikring længere ude ved fx lystbådehavnen undersøges.



Strategiske hovedgreb

De 4 temaer; byrum og forbindelser, klimasikring, byudvikling og infrastruktur danner grundlag for de 4 strategiske hovedgreb.



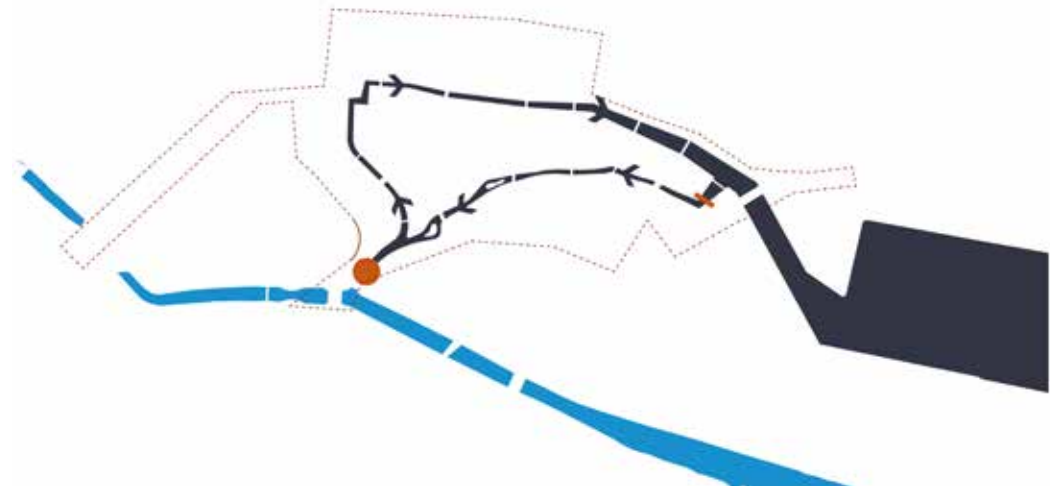
Strategi for Byudvikling 1:12.000

Bydelen består af flere nye bykvarterer der udvikles med forskellige identiteter, der er indpasset i eksisterende strukturer. Der fortættes i sammenspil med midtbyens finmasket struktur.



Strategi for Klimatilpasning 1:12.000

Åen genetableres og føres rundt i et loop, der sikrer nærhed til vandet i midtbyen og projektområdet. Højvandskningen etableres under anløbsbroen samt et alternativt ud mod lystbådshavnen.



Strategi for Byrum og forbindelser 1:12.000

Bydelen kobles op på eksisterende forbindelser. Vigtige byrum placeres, i mødet mellem passagerne og stræderne. Loopet udgør en blå forbindelse som i nord er urban, mens den i syd er landskabelig.



Strategi for Infrastruktur 1:12.000

Den nye overordnede trafikforbindelse (ringvejen) føres langs midtermolen ad Grønlandsvej. Bydelen serviceres primært fra syd, hvor parkeringshuse placeres i tilknytning til trafikvejene syd for byen.





Eksisterende situation.
Aboulevarden i dag med kig mod øst, hvor det gamle pakhus ses.
Her er det vejen som dominerer byrummet.



Åen tilbage til byen.
Fremtidig situation med den nye åhavn. Et genoprettet kanal
forløb skaber nye mødesteder og opholdsrum i Horsens.



Strategi for Byrum og forbindelser / En sammenhængende bystruktur

Grundlæggende handler strategien om at flette den nye bydel sammen med havnen, bykernen og bigboxforretninger. Der tages udgangspunkt i at styrke Horsens bystruktur, hvor 3 overordnede øst-vestgående forbindelser, flettes med de nord-sydgående passager. Til det foreslås, det at genetablere Åboulevarens vigtighed som hovedstrøg, ved at genindføre åen sammen med en ny attraktiv promenade.

Byens passager spændes ud mellem bykernen i nord og bigboxforretningerne i syd, hvor den nye bydel vil danne overgangen. Herved styrkes sammenhængen mellem bykerne, boksbutikker og det nye byområde. Undervejs støttes stræderne af lokale pladser, vand- og byrum.

Åen trækkes rundt om det nye byområde. På den måde bliver åen igen en vigtig fortælling om Horsens, hvor sammenhængen mellem by, havn og å styrkes. Åen kommer tilbage til byen.

Niels Gyldings Gade og Åboulevarden transformeres fra at være vej og parkeringsrum til at være parkrum og urbant byrum.

Forbindelserne leder en gennem mange typer af byrum, som skaber variation, skala og karakter i ens færden gennem byen. Det bliver et netværk af grønne, blå og urbane byrum.

Bylivet koncentrerer sig i krydsningen mellem stræderne og passagerne. Her tilføjes nye funktioner som skal supplere byens øvrige liv fremfor at tage livet fra gågaden. Der bør skabes et nyt publikumsorienteret hus der skal være med til at styrke anløbspladsen, som ligger i mødet mellem Havneallé og Åboulevarden. Der bør skabes et stærkt fyrtårn i byen, på en vigtig lokation, som styrker sammenhængskraften i byen.

Med disse tiltag kan sammenhængskraften styrkes i Horsens Midtby.



Fugholmsvej. Vigtig passage mellem gågade og bigboxforretninger.



Fugholm. Skift i facaderytme.



Kirkegyde / passage



Søndergade. (En af de tre hovedforbindelser)



Det Nordatlantiske hus, Odense havn

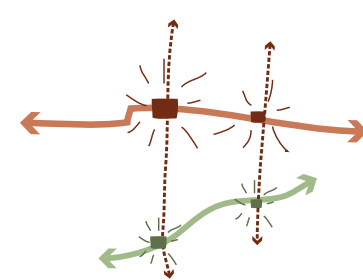


Oslo Operahus



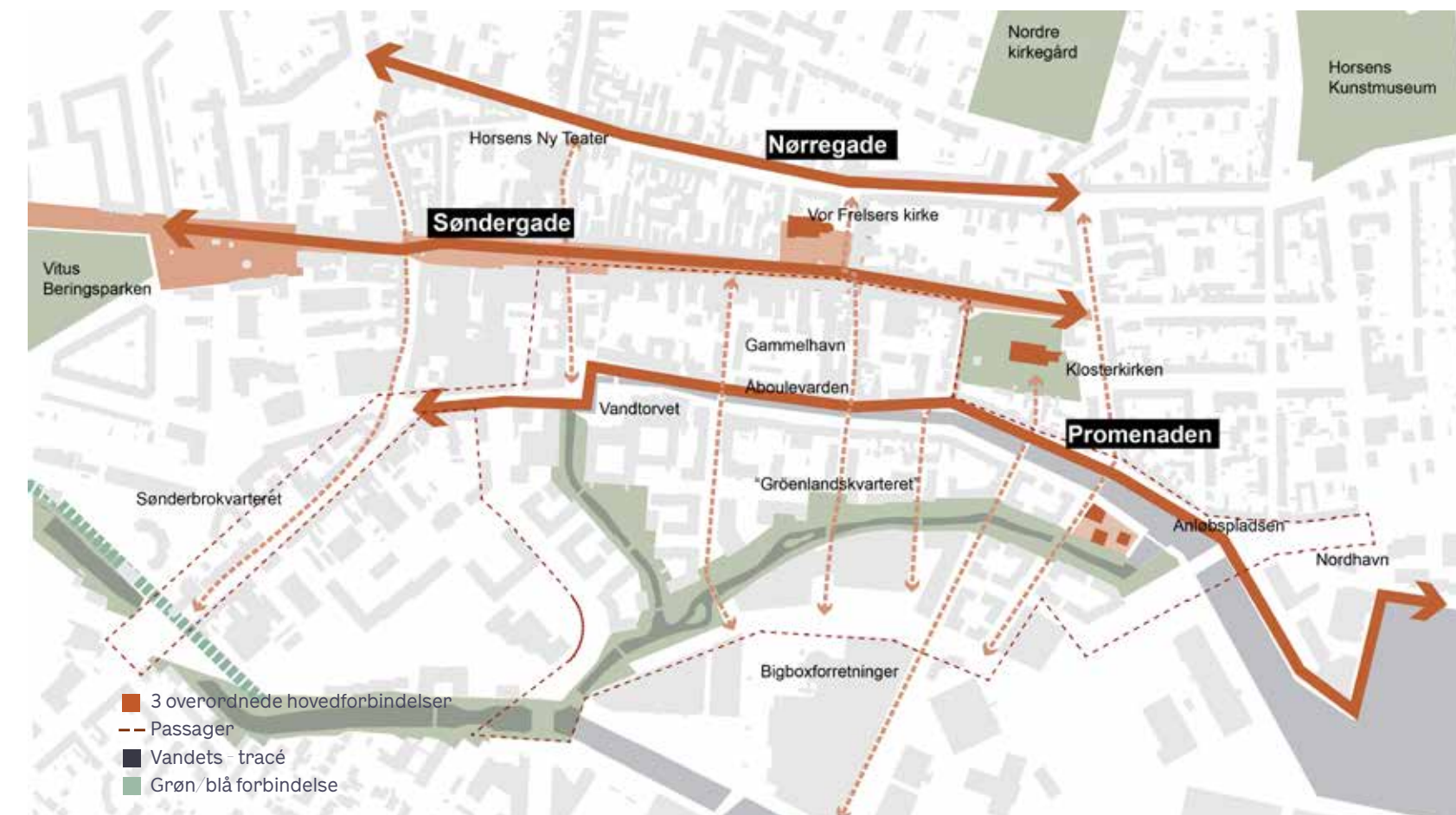
Et publikumsorienteret hus ved Anløbskajen

Vi foreslår en offentligt hus ved Anløbspladsen, som kan være driver for kultur og byliv for havnen og byen. Huset kan blive et fyrtårn i Horsens.



Strategi for et aktivt byrum

I krydset mellem hovedforbindelser og passagerer der noget særligt. I stedet for at sprede cafe og aktiviteter ud langs hele promenaden, sker de i krydsningen mellem nord-sydgående og øst-vestgående forbindelser. Feks. i form af et publikumsorienteret hus, et aktivt torv, kirken, et madmarked eller en lille cafe ved pakhuset.



Strategi for byrum og forbindelser 1:8.000

Et A-loop og tre forbindelser udgør sammen med passagerne byens struktur. Herved flettes midtbyen, det nye byområde, bigboxforretninger og havneområdet. Sammenhængskraften styrkes i Horsens.



Reference / Passager



Reference / Parkstrøg



Reference / Kanalrum



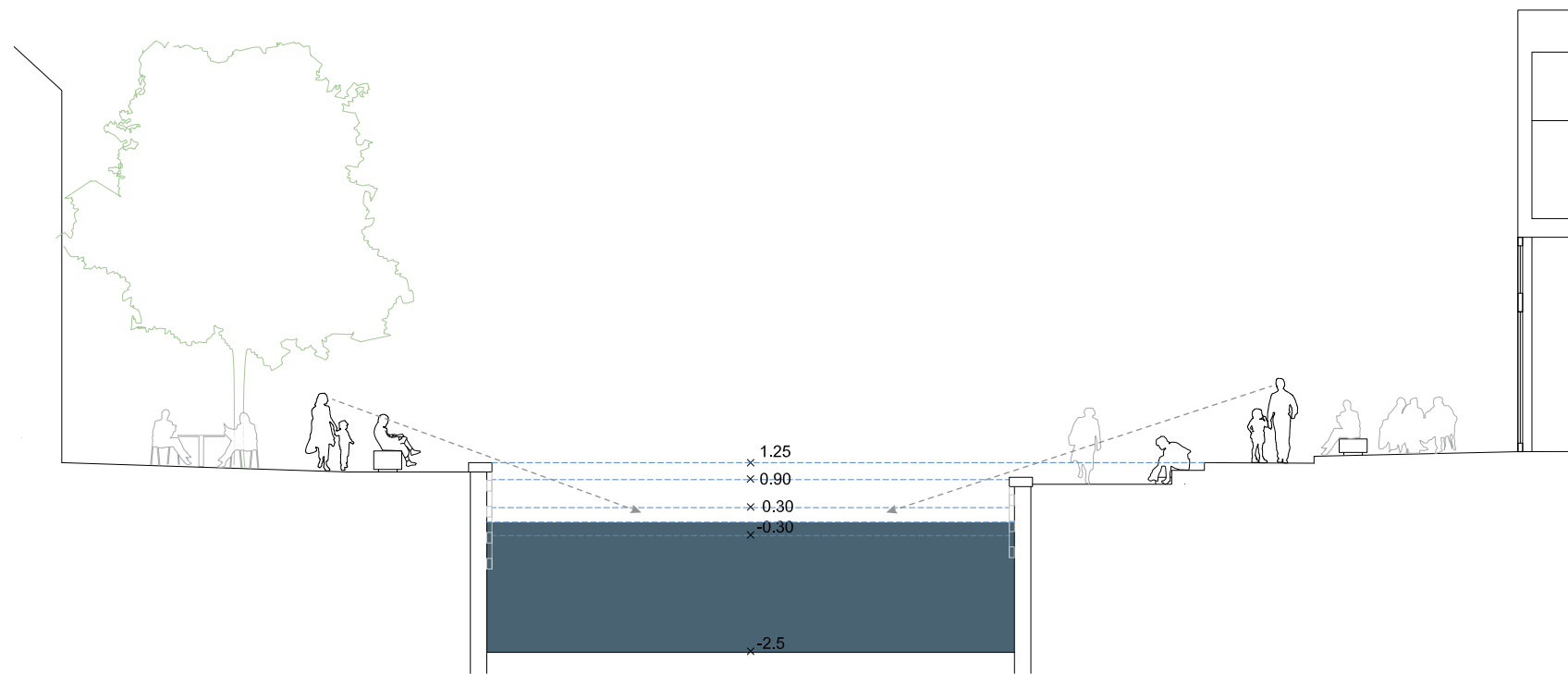
Eksisterende kig ned ad Rådhusgade fra gågaden.



Fremtidig situation. Byens første møde med vandet, som igen bliver en synlig del af byen og nærheden til vandet / fjorden styrkes.



Byrum og forbindelser



Urban kant - princip tværsnit

Urban kant: ■

- Lodrette kanter med nedtræpning på udvalgte steder
- Mulighed for ophold tæt ved vandet
- Mindre vandterrasser med vand i perioder (tidevandsstigninger)
- Vandet er synligt fra gadeniveau (både ved lodrette kanter og med nedtræpning)
- Kanalkant udføres med spuns, træhammer, samt trækanter til fortøjning af både
- Vandet indtages til rekreative formål



Diagramoversigt - mødet med vandet

Landskabelig kant: ■

- Grønne brinke - blødt terræn
- Stier i sikkert niveau for høj vandstand med visuel kontakt til vandet
- Landskabelige stier langs brinken med fysisk kontakt til vandet.
- Punktvis siddekanter til pauser og ophold
- Vandet indtages til rekreative formål
- Fokus på biodiversitet, naturligt miljø i og ved vandet (dyr og planter)
- Kanter etableres bla. vha. sten

Urban kant mod vest & Kombineret kant mod øst og syd: ■

- Skrående aftræppende grønne kanter ned til lodret kantafrænsning
- Stier i sikkert niveau for høj vandstand med mest muligt synlig vand
- Punktvis siddekanter til pauser og ophold
- Vandet indtages til rekreative formål
- Kantafrænsning i form af en lav stålspons, en præfabrikeret betonkant, træpallisade eller tilsvarende

Strategi for Byrum og forbindelser / Mødet med vandet

Vandet bliver meget nærværende helt inde ved den historiske bykerne. Der skabes en sammenhængende vandkorridor som visuelt forbinder Bygholm Å og åhavnen, så den vigtige historiske sammenhæng mellem Bygholm Å og åhavnen igen bliver en del af byens grundlæggende struktur. Der vil således blive skabt nye vigtige rekreative forbindelser helt inde fra den indre middelalder bykerne og ud i landskabet.

I Åkvarteret anlægges et Å-loop som danner et sammenhængende vandrum, bestående af en bymæssig kanalformet åhavn gennem hele Åboulevarden fra Hængslet

frem til Rådhusortvet og et blødere formet å landskab fra Hængslet gennem Niels Gyldings Gade hen over Rådhusgrunden vest om rådhuset. Dette forløb forbindes med overløb til Bygholm Å.

Området man engang kaldte "Gröenland", som var et lavtliggende grønt forland mellem fjorden og den beskyttede åhavn vil genopstå som en bydel med markante vandrum til alle sider.

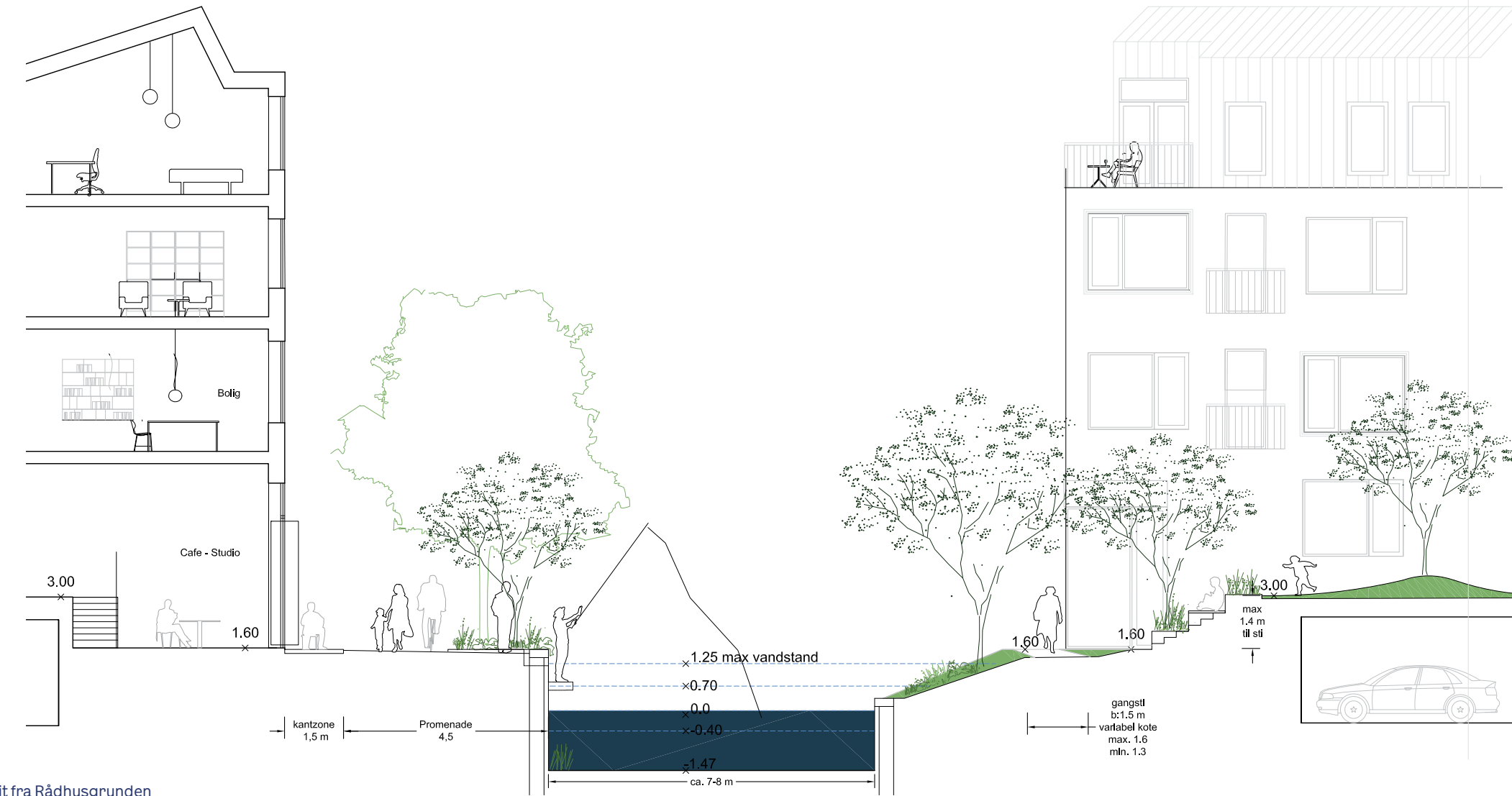
Den genskabte åhavn vil naturligvis fremstå som en havn med faste kanter. Der skal arbejdes målrettet for at skabe

størst mulig visuel kontakt til vandet når man bevæger på tværs og langs af den nye åhavn, som flankeres af tilbagetrukne facaderækker på begge sider. Der etableres særlige steder hvor man sænker kanterne på forskellig vis, så det langstrakte kanalrum brydes af rare og oplevelsesfulde opholdssteder.

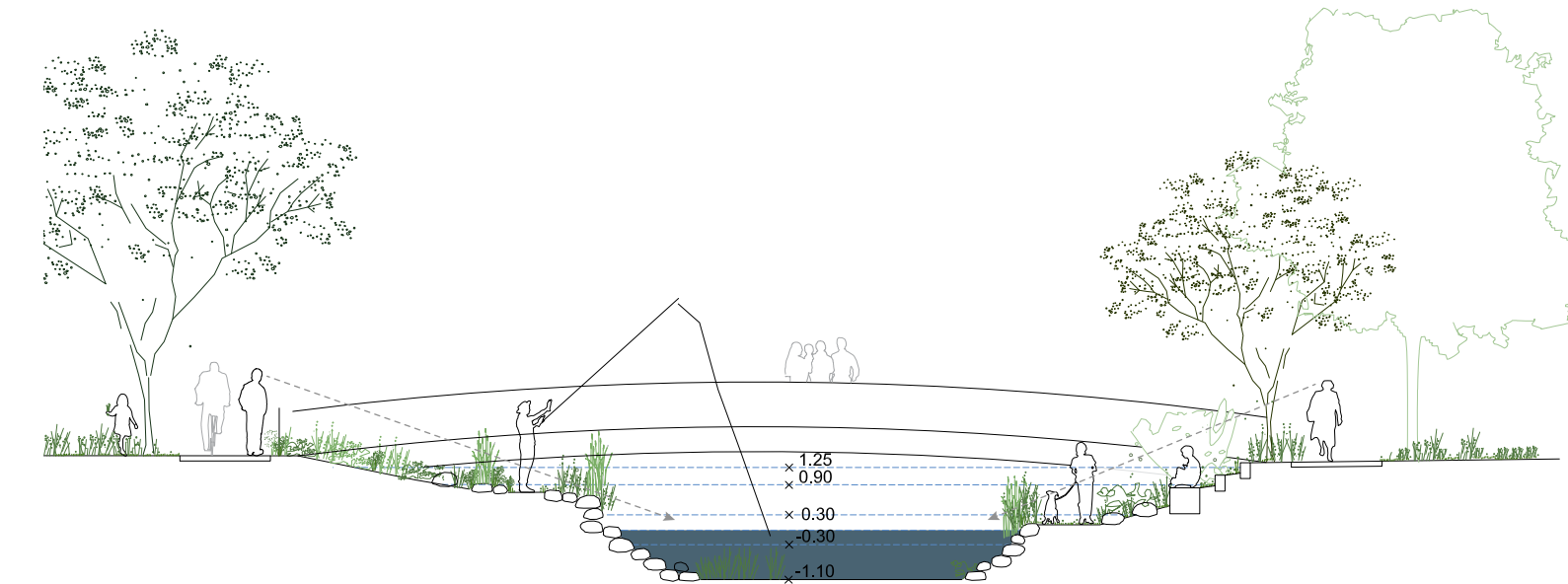
Den bløde del af åloopet vil modsat åhavnen være et meget mere grønt vandrum, hvor der både vil være smalle og brede grønne rekreative arealer langs brinkerne. Her vil der være stor fokus på at vandet er allestedsnærværende. Kanterne vil være flade så man nemt og sikkert kan komme tæt på vandet,

med fokus på at man fra alle vinkler har maksimal glæde af vandets tilstedeværelse. Når man færdes på langs og på tværs, vil der være særlige opholdssteder, hvor det er muligt at interagere med vandet på forskelligvis.

På Rådhusgrunden er den vestlige kant urban, og den østlige kant mere landskabelig. Her møder skråt terræn en lodret kantafrænsning, der muliggøre at vandet bliver så synligt som muligt.



Kombineret kant - princip tværsnit fra Rådhusgrunden

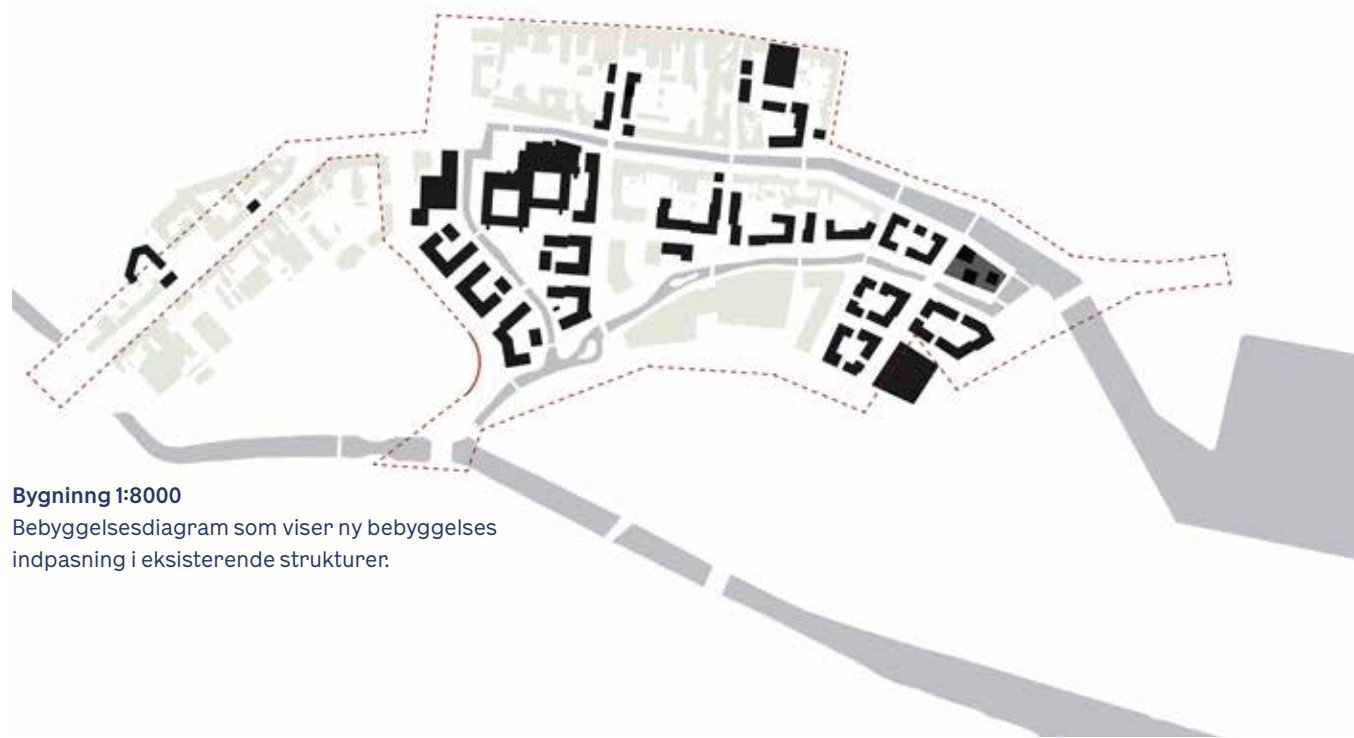


Landskabelig kant - princip tværsnit



Byudvikling

“En tættere by, skaber mere byliv”



Bygning 1:8000

Bebyggelsesdiagram som viser ny bebyggelses indpasning i eksisterende strukturer.



Ny bebyggelse

- Gammelhavn
- Rådhuskvarteret
- Grøenlandskvarteret
- Anløbskvarteret
- Sønderbrokvarteret
- Nyt havne kvarter

Kvarterer 1:8000

Byområdet består af en række kvarterer forankret i det lokale sted.

Strategi for Byudvikling

Den nye bydel er opbygget af en byggefeltsstruktur, der indpasser sig i den eksisterende by. Byggefelterne holdes små med udgangspunkt i byens finmaskede system.

Den nye bebyggelse skal have skalaspring, tilbagetræk og rytme lig den eksisterende struktur.

På den måde skabes der interessante nicher, byrum og gårdrum som indpasser sig i midtbyens skala.

Ved at fortætte i den eksisterende struktur, skabes en tættere bydel. En tættere bydel, med flere boliger skaber et mere levende og aktivt byområde og er samtidig mere bæredygtig.

Den nye bebyggelse danner sammen med det blå og grønne byrum, en overgang mellem karrestrukturen i nord og boksbyggeriet i syd. Ambitionen er at hægte byområderne sammen så midtbyen kan opfattes som en helstøbt by.

Byggefelterne tilbyder alle nærhed til vandet, hvad enten det

er ud til havnen og parken eller langs den nye promenade. De nye byggefelter tilbyder herved unikke kig til Å-loopet.

Byggefelterne knytter sig til forskellige byrum som danner en række nye kvarterer.

Anløbskvarteret
Ved anløbspladsen (hængslet) foreslås en bebyggelse helt ud til promenaden og vandet, med et publikumsorienteret hus, som f.eks. et maritimt hus med fokus på sport og kultur. Huset vil være en motor for bydelen og byen, på denne særlige lokation på spidsen af øen.

Gammelhavn
Langs den nye promenade fortættes der i den eksisterende karrestruktur med etageboliger og townhouses. Løvbjerggrunden rummer flere muligheder, som fx et nyt madmarked, p-hus og boliger.

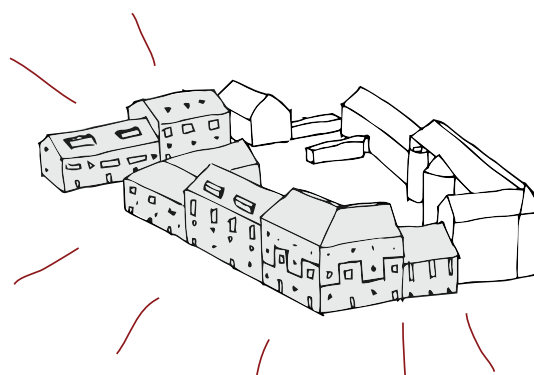
Sønderbrogadekvarteret
Sønderbrogadekvarteret får en ny gadeprofil med LAR anlæg og beplantning.

Rådhuskvarteret
Rådhuset omdannes til et erhvervs og bolighus, med en offentlig stueetage, med bl.a. borgerservice, foredragssal og bibliotek. Bolig- og erhvervsbebyggelse omslutter det nye parkstrøg, hvor åen løber igennem, og giver alle kig til park og vand. Under byggefelterne findes der delvist nedgravede parkeringsplinte. Det er afgørende at gårdrummene over disse plinte, maksimalt er 1,4 meter over det omkringliggende terræn for at sikre en visuel forbindelse og mindske skrænterne til byrummet omkring åen. Derudover skal plintene være tilbagetrukket fra facaden, så boliger og fællesfunktioner møder byen tættere på terrænet.

Grøenlandskvarteret
Niels Gyldings Gade transformeres fra et gråt, bil domineret areal, til et grønt og blå kvarter. Her fortættes der i den fragmenterede struktur i syd, så der kommer fire mindre karréer, alle i tæt kontakt til vandet og parkstrøget.

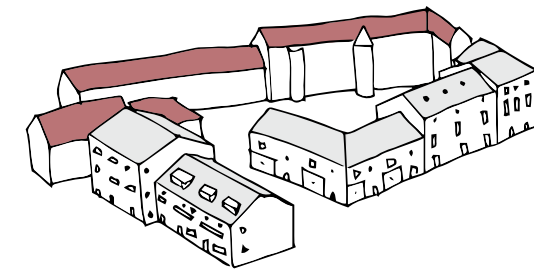
Nyt havnekvarter
På østsiden af Høegh Guldbergs Gade flyttes den overordnede trafik ind på Grønlandsvej. Herved frigives plads til byudvikling langs den nordøstlige side af Bygholm Å – med udsigt til vand.

Byggedogmer for bydelen



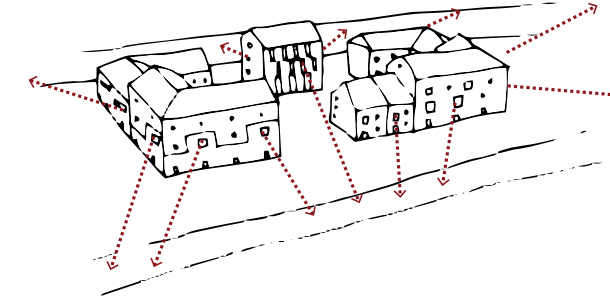
Byggedogmer 01 /

Der fortættes med udgangspunkt i eksisterende strukturer, så der opstår rytme, variation og forskydninger i facader og porte.



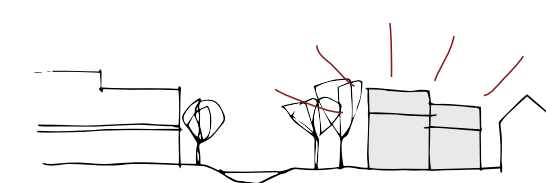
Byggedogmer 02 /

Der tages udgangspunkt i eksisterende tagmotiv når der fortættes.



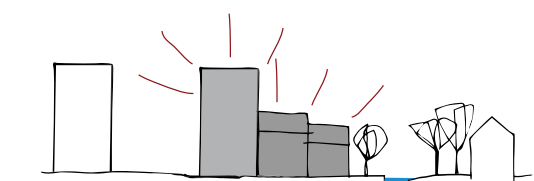
Byggedogmer 03 /

Alle har udsyn til vandet. Enten på den bløde parkside eller den urbane byside. Eventuelt begge.



Byggedogmer 04.

Skab overgang mellem de store bigboxforretninger i syd og karrebyen i nord.

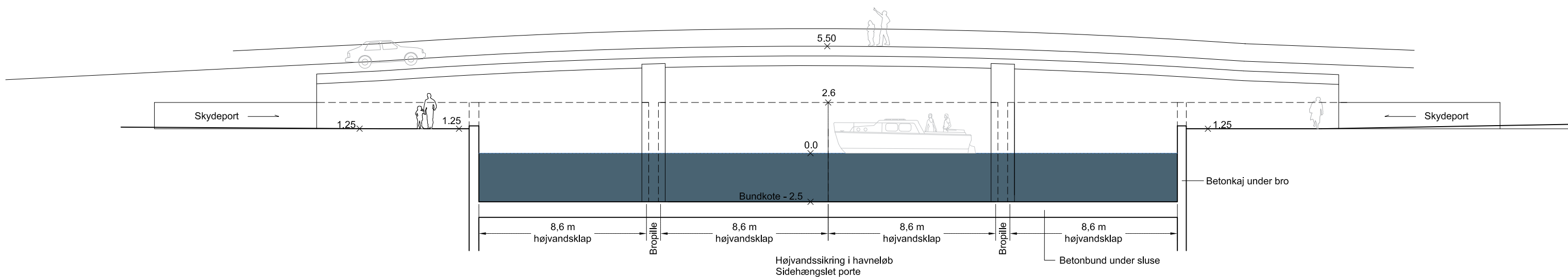


Byggedogmer 05 /

Der skal sikres skalamæssige sammenhænge og naturlige overgange i byen. Den vestlige bebyggelse går i højden mod Lilli Gyldenklides Torv og trapper ned til 2-4 etager mod åen og resten af bydelen. Etageantallet inden for alle byggefelter skal være varieret.



Karré der viser fortætning i den eksisterende struktur.



Længdesnit i 1:200 ved bro, med lukket højvandsklap

Strategi for Klimatilpasning / Højvandsbeskyttelse

Udviklingsplanen tager udgangspunkt i en forudsætning om, at der skal skabes en permanent sikring op til kote 2,6 af de lavtliggende byområder inden for Hængslet, og at der derudover skabes en højderyg langs veje og i bebyggelse udenfor Åkvarteret, sammenkædet med kystsikring, port og pumpe, som er etableret i forbindelse med den sydlige ringvej.

Højvandsbeskyttelsen placeres ved Hængslet, hvor der indarbejdes en højvandsikring under broen med højvandsporte, der kan aflukke under hele broens spændvidde. Dette gøres med 4 sidehængte porte i kanalen og to sidehængte eller skydeporte, som lukker af over færdselsarealer. Portene indarbejdes diskret i nicher i broens bærende konstruktion. Muligheden for bundhængte porte bør også undersøges.

Ideen med denne diskrete løsning på højvandsikring er naturligvis at skabe størst mulig og uhindret visuel og fysisk forbindelse mellem åhavnen inden for

Hængslet / broen og havneløbet uden for Hængslet. Med denne bro- og portløsning, sikrer man, at midtbyforbindelsen kan strække sig gennem byen og helt ud til de ydre havnearealer uden krydsning af hovedfærdselsårer.

Kajkanter i åhavnen og brinker i loopet er udformet således at der er sikret mod oversvømmelse op til kote 1,25 uden at højvandsportene skal lukkes ved Hængslet. Indtil kote 1,25 vil det være muligt at passere tørskoet under brokonstruktion. Lukkekoten for slussen og den øvrige koterings skal dog viderebearbejdes i den hydrauliske modellering af hele systemet.

Det er et kardinalpunkt at kanalrummets forbindelse under broen ved Hængslet, opleves så generøs som overhovedet muligt, når man færdes under broen og langs med kanalen.

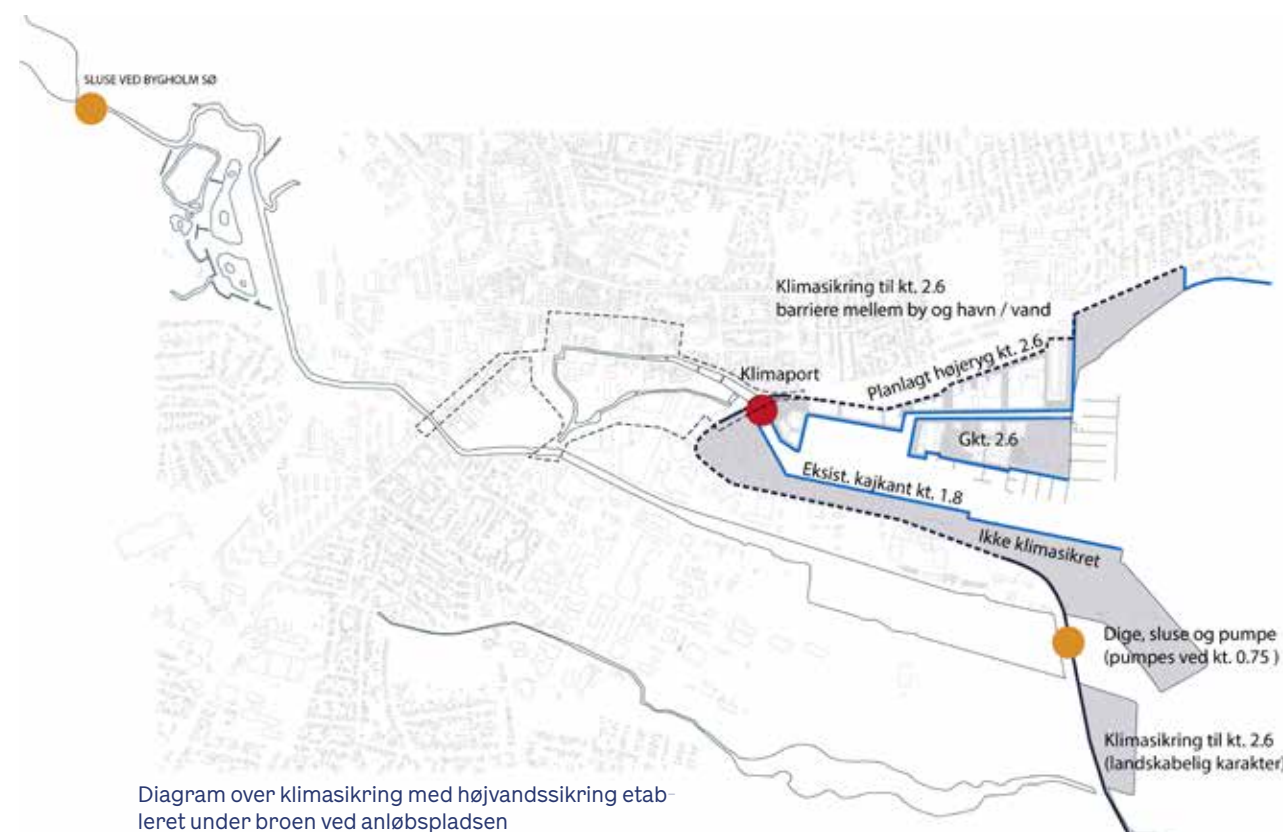
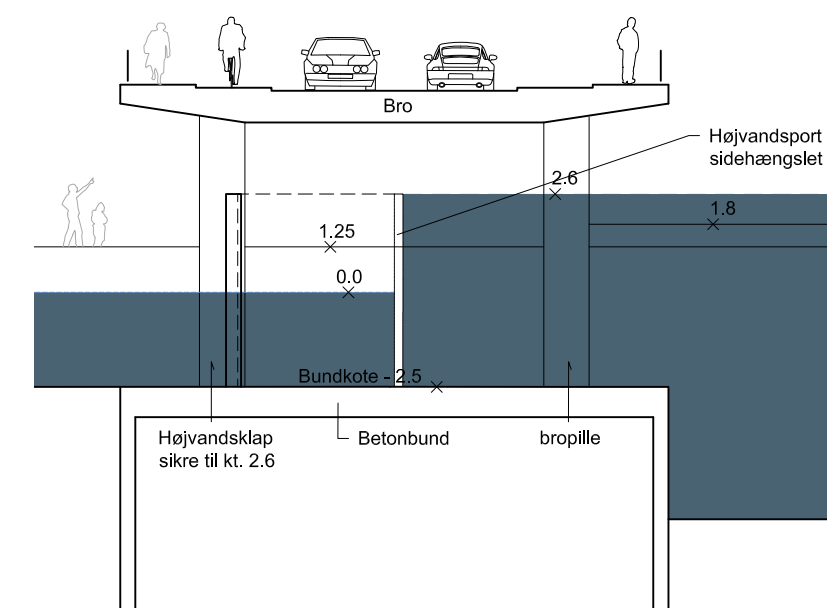
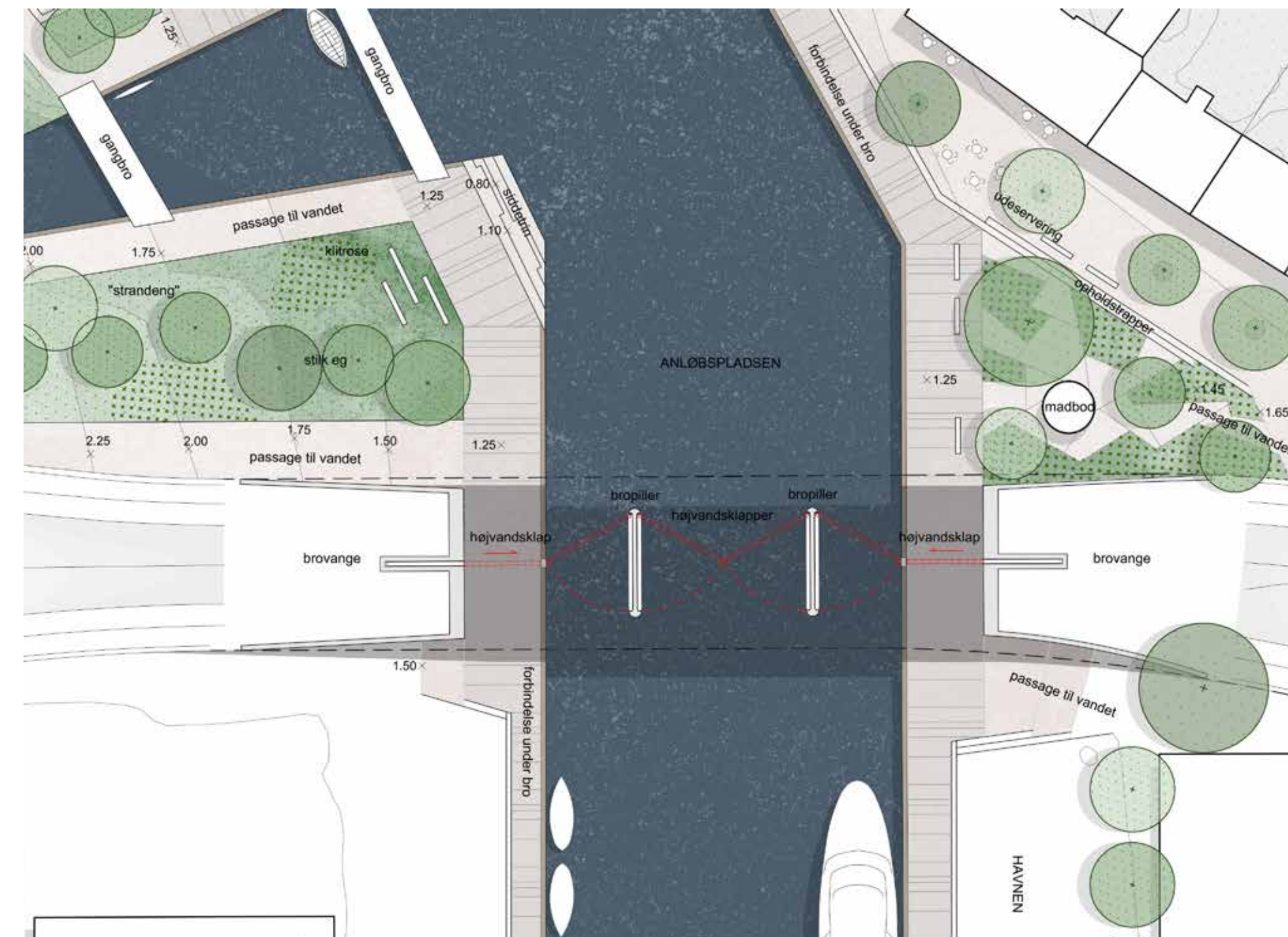


Diagram over klimasikring med højvandsikring etableret under broen ved anløbspladsen



Tværsnit i 1:200 ved bro, med lukket højvandsklap





Visualiseringen viser situationen hvor klimaporten er lukket. Den frie passage under broen og kigget til havnen er blokeret



Visualiseringen med fri passage og kig ud mod havnen. Denne situation forekommer når klimaporten er åben, eller med en alternativ placering af klimaport i yderhavnen.

Strategi for Klimatilpasning / Alternativ højvandsbeskyttelse

Udviklingsplanen indeholder en højvandssikring placeret under broen ved Hængslet.

Et muligt alternativ, hvor højvandssikringen flyttes ud til indsejlingen ved den nuværende lystbådehavn, kan evt. være hensigtsmæssig at undersøge på sigt.

Flytning af sikringen længere ud, vil betyde at alle byområder inden for og uden for Hængslet vil være sikret af den samme klimaskærm. En klimaport placeret centralt i byen med tilhørende gener under lukningen ved særlige højvandstilfælde vil være overflødig.

En sådan løsning vil være meget robust i det helt lange 50-100 årige perspektiv, hvor også permanente havvandsstigninger gradvist vil begynde at spille en større rolle. Rådgiver vurderer løsningen mere robust mht. oversvømmelse.

Løsningen giver et større bassin til at kunne håndtere regnvand i, men man skal være opmærksom på at man så også lukker mere vand ind, hvilket kan afføde større pumpeanlæg.

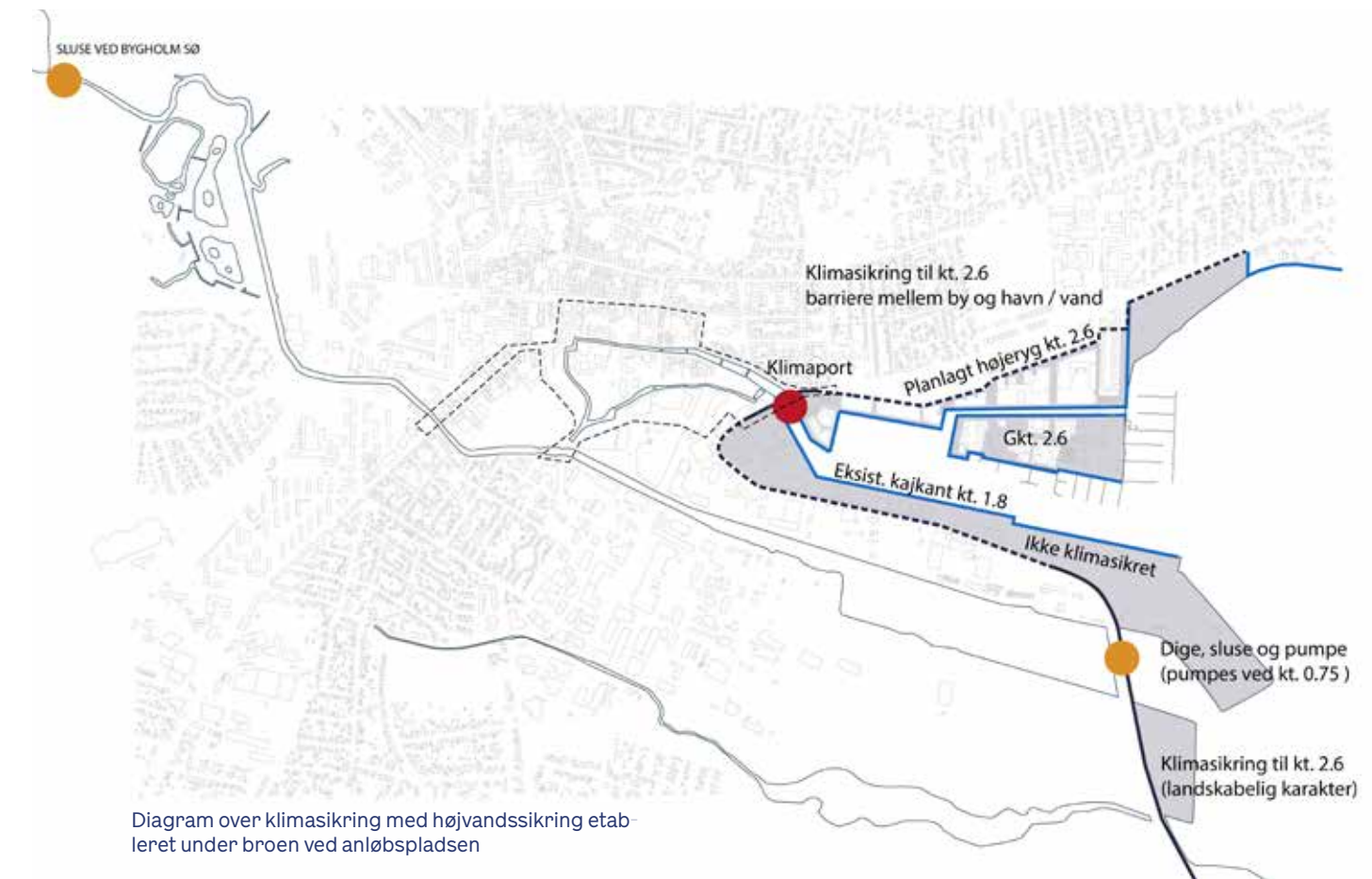


Diagram over klimasikring med højvandssikring etableret under broen ved anløbspladsen

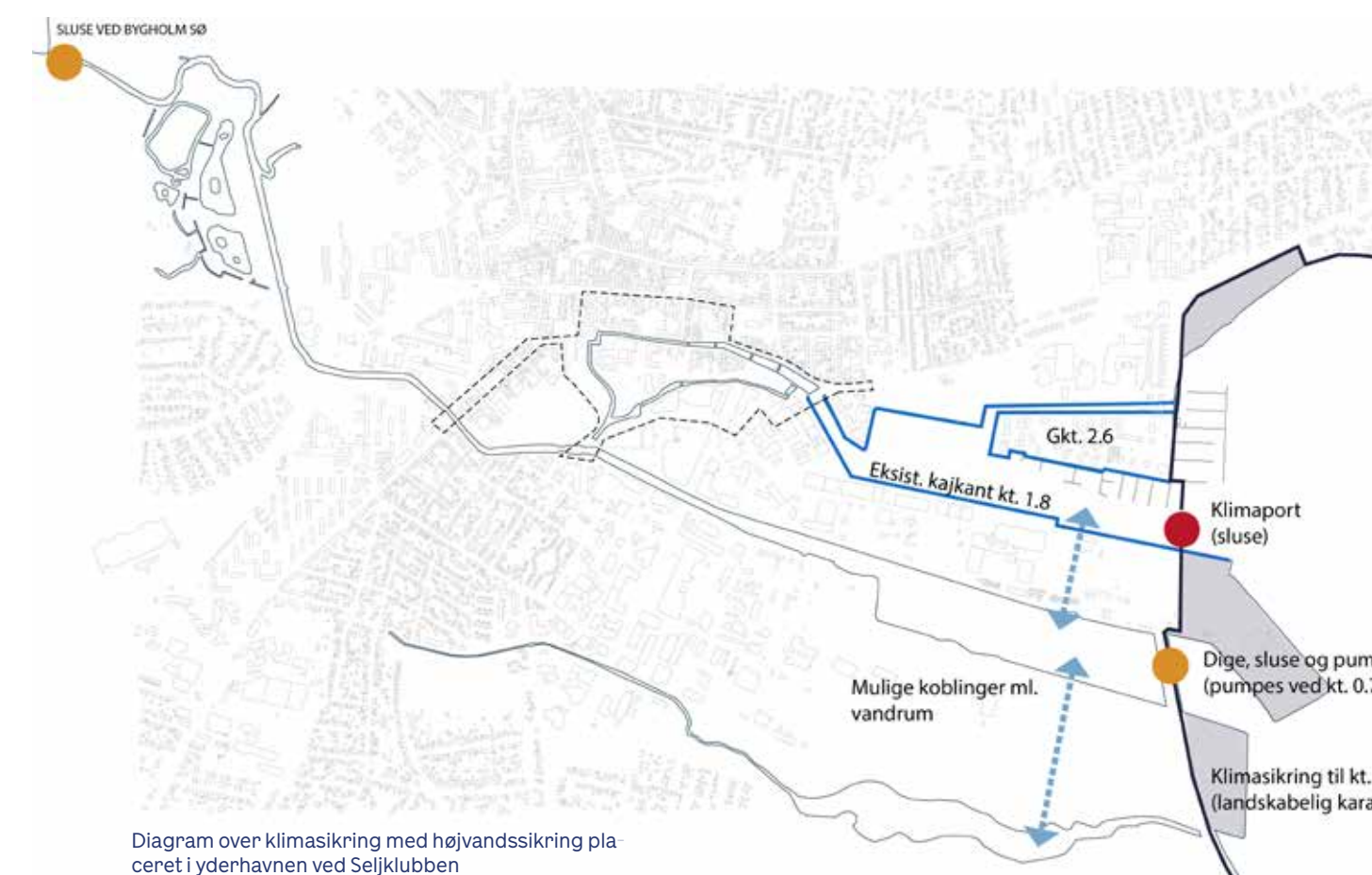


Diagram over klimasikring med højvandssikring placeret i yderhavnen ved Seljklubben

Fordele:

- Placering af højvandssikringen under anløbsbroen, muliggør en hurtig åbning af åhvanen og sikre lavt liggende bygninger langs åboulevarden mod oversvømmelser.
- Højvandssikring med porte kan udføres samtidig med etableringen af anløbsbroen og kan designes som en samlet helhed.
- Højvandssikringen laves på det smalleste sted i havnebassin.
- Placeringen påvirker ikke den aktive erhvervshavn

Ulemper:

- Stigende vandstande i fjorden øger hyppigheden af højvandslukning. Den visuelle og fysiske passage under broen vil derved blokeres oftere i fremtiden.
- Terræn på eksist. arealer syd og øst for anløbsbroen sikres ikke umiddelbart mod højvande og skal udføres med mobile løsninger eller lign.
- Placeringen sikre ikke den nord- og sydlige havnepieper mod oversvømmelser på terræn.
- Brug af mobile sikringsløsninger forekommer oftere over tid
- Ikke mobile løsninger er vanskeligt indpaset i eksist. lavt liggende områder så fysisk og visuel kontakt mellem by og vand ikke forringes.
- En fremtidig udvikling af den sydlige havnepieper som en integreret del af den eksist. lavtliggende bydel vaskeliggøres pga. manglende sikring.
- Placeringen vil udførelsesmæssigt være besværliggjort af de fysiske begrænsninger.

Fordele:

- Højvandslukning blokerer ikke for den visuelle og fysiske passage under anløbsbroen.
- Terræn på eksist. arealer syd og øst for anløbsbroen sikres uden yderligere tiltag og størrer arealer kan beskyttes mod oversvømmelser. Sikringen er uafhængig af de øvrige planlagte modningsarbejder.
- Der skabes bedre muligheder for byudviklingen af den sydlige havnepieper
- Mobile sikringsløsninger er ikke påkrævet.
- Havnebassin kan fungere som ekstra regnvandsdepot til håndtering af ekstremregn.
- Der skabes en bedre kontakt til vandet for en større del af byen.
- Slusekonstruktionen / højvandssikring ud for sejklubben vil udførelsesmæssigt være uafhængigt af broetableringen.
- Etableringen vil være anlægsmæssigt lettere på grund af de bedre pladsforhold.

Ulemper:

- En beslutning om at der på sigt skal etableres højvandssikring er påkrævet inden åbningen af åhvanen kan ske.
- Højvandssikringen skal foretages på et bredere sted og kræve et længere anlæg.
- Erhvervshavnen påvirkes og kræver evt. en flytning (øst for sluse).

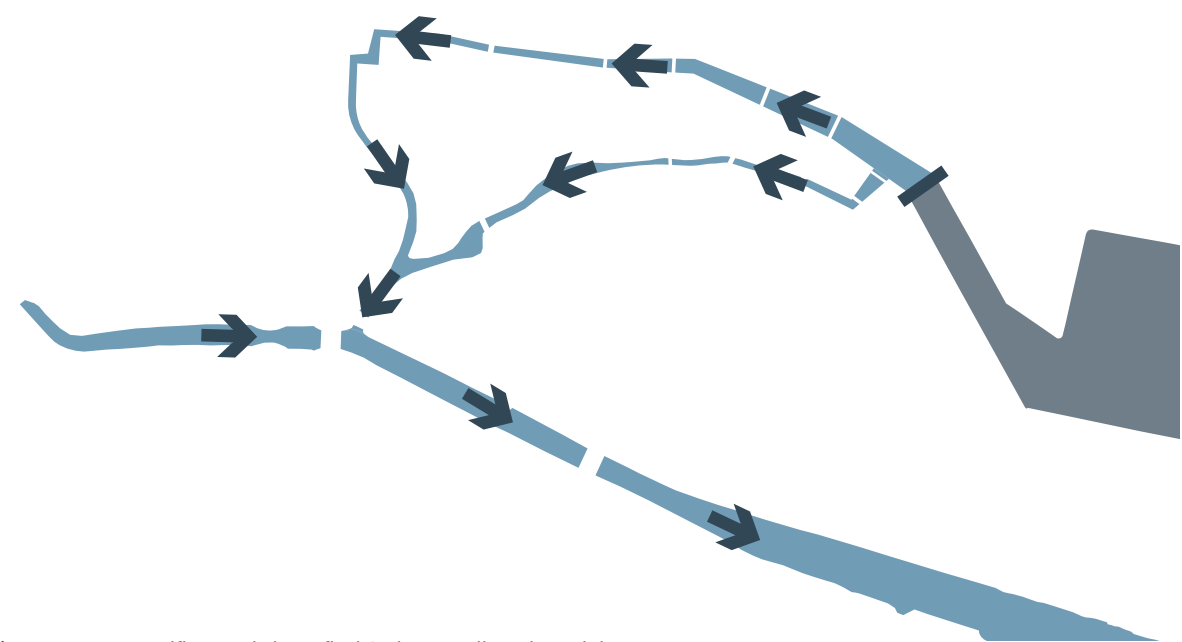


Diagram over vandflow ved stormflod + store nedbørshændelser

- Højvandport lukker ved anløbsbroen for stigende vand i loopet.
- Stigbord med udløb til Bygholm Å er dimensioneret efter maksimal vandspejl på grunden til kt. 1.25
- Pumpe ved det sydlige havnebassin pumper vand fra Bygholm Å ud mod syd (pumpen går igang ved vandspejl i kt. 0.75 ved indvendige dige)
- I den hydrauliske modellering af hele systemet skal indarbejdes / arbejdes med koter indenfor loopet, samt koter i Bygholm Å

Strategi for Klimatilpasning / Skybrud – regnvandshåndtering

Ahavnen og åloopet som har forbindelse til Bygholm Å via et overløb i kote 1.05. Overløbet kan være et stigbord eller en simpel digekant. Det vil være en meget robust klimaløsning i alle scenarier. Selv hvis scenariet indtræffer med høj vandstand i Bygholm Å (op til kote 1.00 når slusepumpen kører) og med en lukket højvandsikring ved Hængslet, vil det være muligt at lede alt regnvand fra skybrudshændelse via loopet og over overløbet til Bygholm Å og videre til slusepumpen. I den hydrauliske modellering af hele systemet skal der indarbejdes / arbejdes med koter indenfor loopet, samt koter i Bygholm Å, og slussen ved Hængslet.

Ahavnen og Åloppet er den første store recipient hvortil alt overskydende overfladevand fra de tilhørende byområder ender, og hurtigt udlignes i de store forbundene kar. Regnvand frem til recipienten tænkes håndteret på overfladen. Loopet i sig selv kan rumme meget vand og grove beregninger på nuværende detaljeniveau viser at loopet har en overkapacitet i forhold til en T100 hændelse. I det nye byområde "grønland" skal alt overfladevand gøres til en resurse, hvor vandet bliver et vigtigt led i en visionær plan om at skabe og gro en helt særlig grøn karakter i gader, byrum og gårdrum. Her ledes regnvandet i et system til regnbede til glæde for planter, dyr og mennesker.

Udviklingsplanen peger på at gader og smøger med eksisterende smukke rustikke belægninger omprofileres til at kunne lede mere vand. Mere saneringsmodne gader opgraderes til ønsket kvalitetsniveau, suppleres gerne med træer og profileres til at kunne lede den nødvendige mængde på overfladen. Søndergades østlig del gøres til en skybrudsvej hvorfra vandet ledes direkte til Bygholm Å. Omkring Grønlandsvej ved Bilka er der i dag udfordringer med opstuvning af vand på overfladen ved skybrud. Der er mulighed for at dette også kan ledes til åloopet i fremtiden.

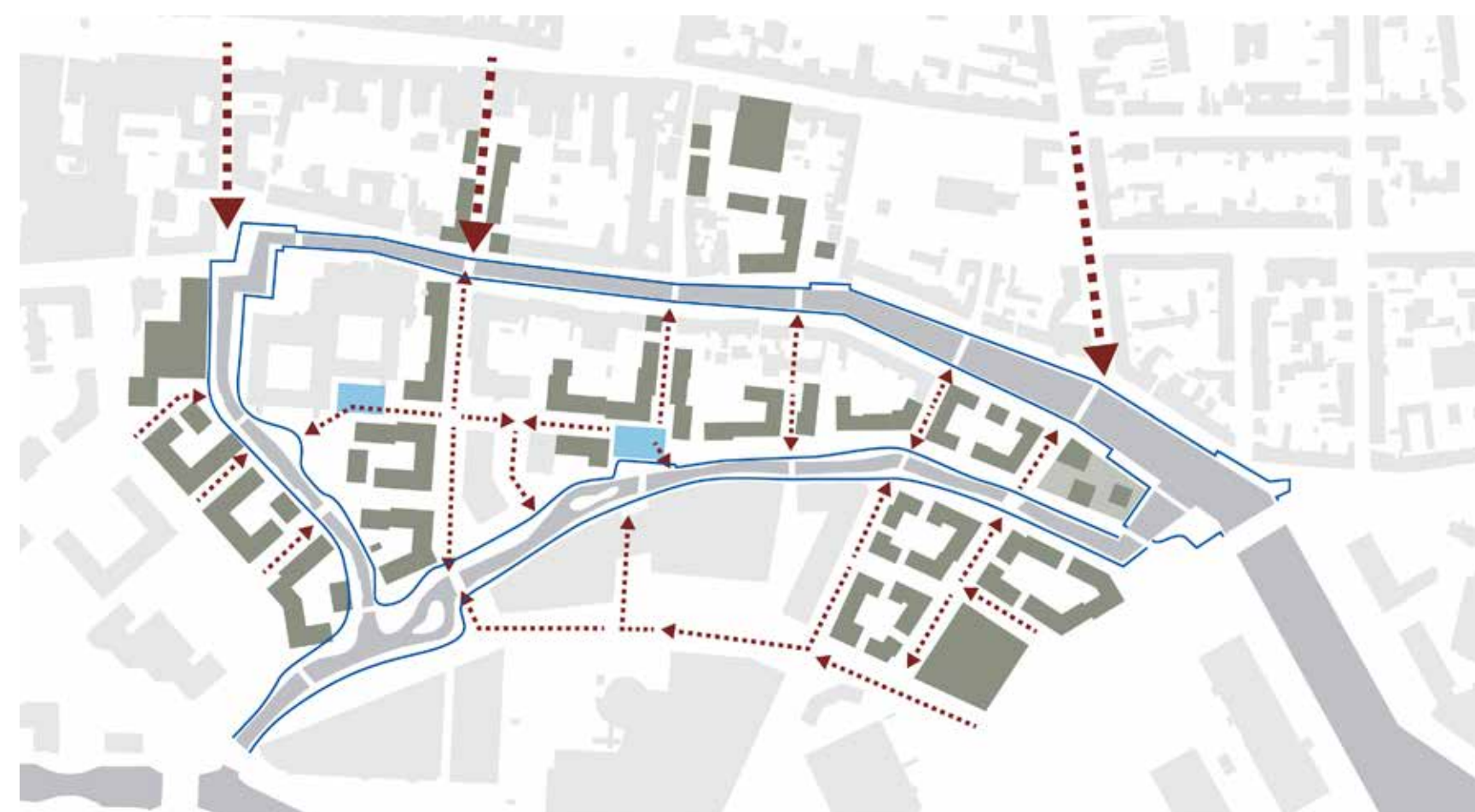
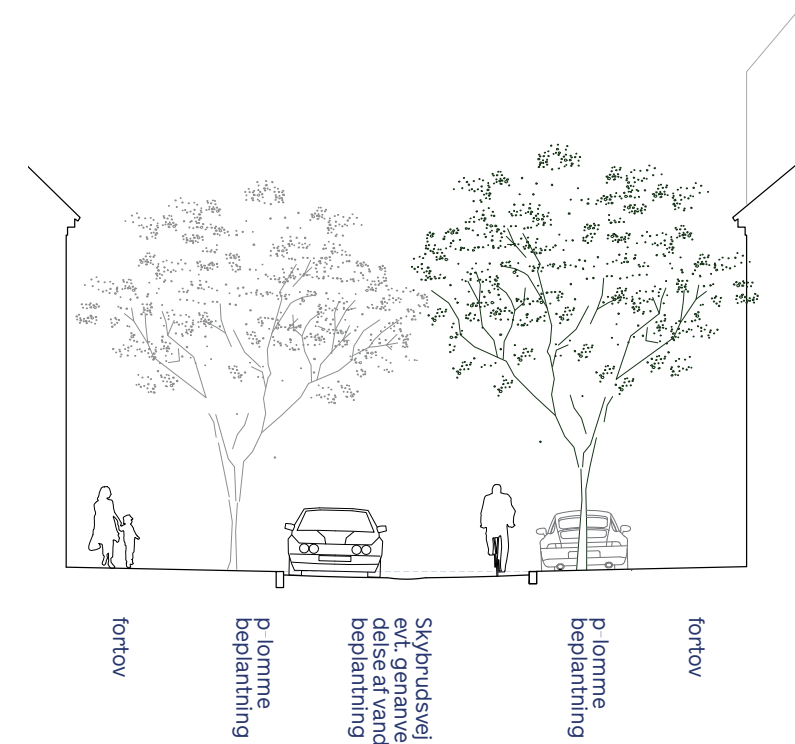


Diagram over vandstrømninger ved skybrud

Sønderbrogade



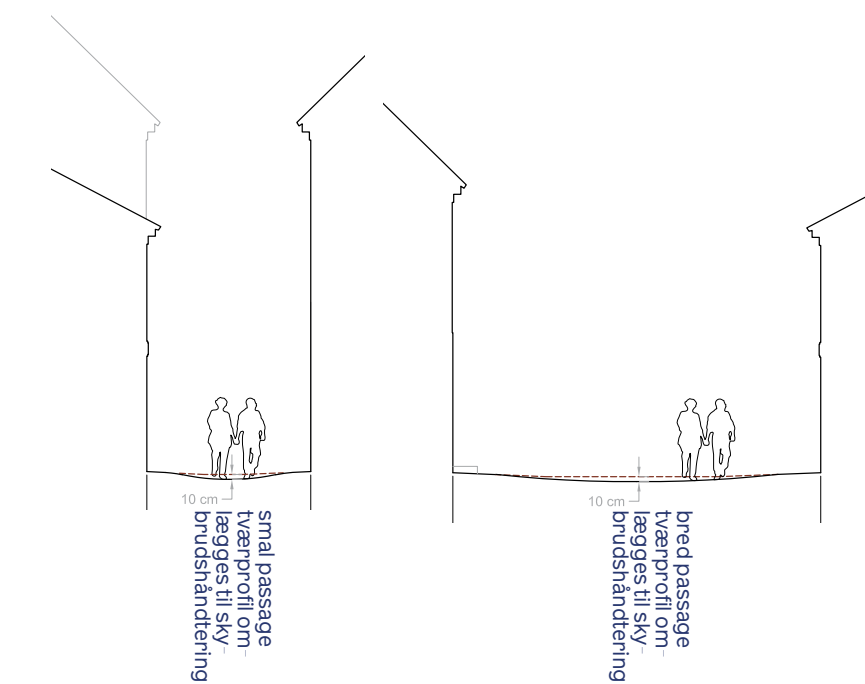
Diagramoversigt skybrudsveje

Grønlandskvarteret



Reference på klimahåndtering i nyt boligområde i Paris

Eksist. gader mod nord



Eksist. gade (genbrug af belæg.)

Eksist. gade (ny belægning)



Strategi for Klimatilpasning / Strømning og vandskifte

Vandkvalitet og cirkulering
Vandkvaliteten er ekstremt vigtig at have fokus på, idet det er altafgørende for forslaget senere drift. For at sikre en god vandkvalitet er det nødvendigt at kunne styre denne i perioder, hvor det naturlige vandskifte er udfordret.

Udviklingsplanen indeholder derfor en pumpe-løsning udformet som en Archimedes skrue, hvor der kan pumpes store vandmængder med små løftehøjder med et lavt energiforbrug. Med denne løsning vil det være muligt aktivt at styre vandcirkulationen og dermed sikre, at der ikke vil være perioder, hvor vandet står stille, med deraf følgende lugtgæner, algedannelser mm, og at der kan etableres en strømning gennem loopet, således at slamaflejninger kan minimeres.

Overløb ved højvande og ekstremregn
I loopets sydvestlige hjørne mod åen etableres et overløbs-stigbord, foreslået med en kote på 1.05, idet Bygholm Å kan have en vandføring, der stiger til kote 1.00.

Stigbordets længde dimensioneres således, at det maksimale vandspejl bliver 1,25, som er den kritiske kote langs de lavtliggende bygninger.

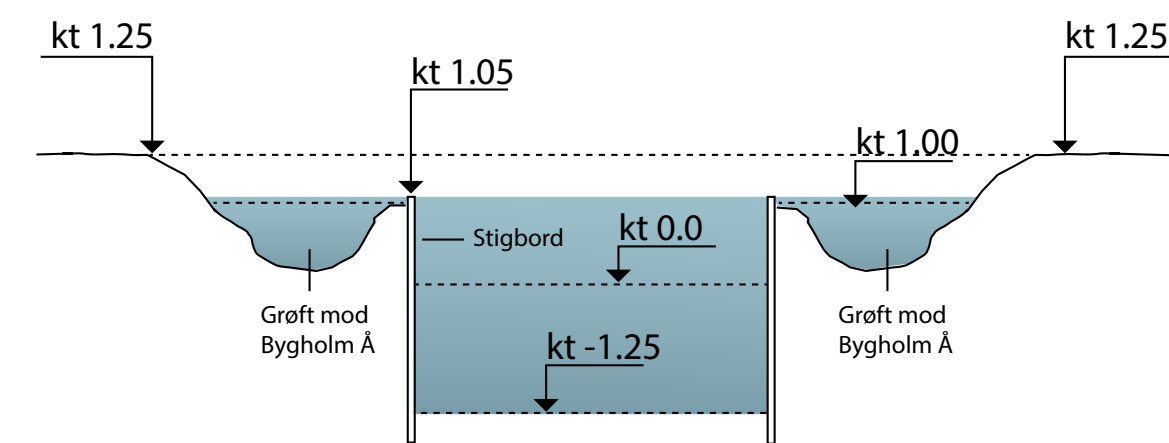
Stigende grundvandsspejl
Med etablering af det åbne vandløb mod syd, der vil have en bundkote på ca. -1,00, forventes det at grundvandspotentialet vil blive påvirket i positiv retning.

Der foreslås, at der ved byggemodning af området nedlægges dræneledninger i bunden af ledningsgrøfter; uafhængig af spildevands- og regnvandsledninger; og med udløb i det åbne vandløb og sikret med kontraktklapper / ventiler.

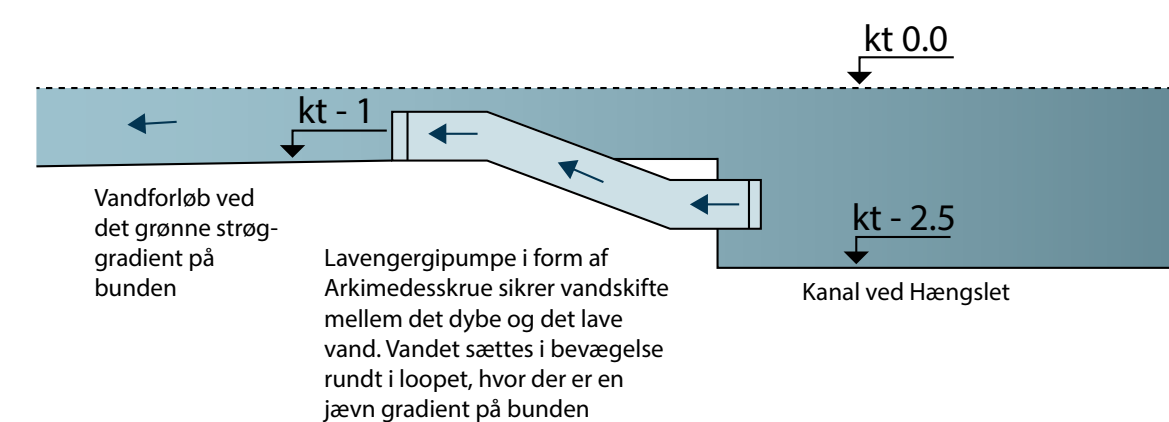
Det forventes at grundvandsspejlet kan "styres" med denne løsning, der naturligvis også kan monitoreres ved etablering af pejlerør i området.

I forbindelse med etablering af spunsen til kanalen foreslås etableret langsgående dræn med forbindelse mod syd til vandløbet, og dermed muliggøre en fortsættelse af systemet mod nord.

Stigbord - principdiagram (skal viderebearbejdes)



Pumpe (lavenergi) - principdiagram



- Bygholm Å (Ferskvand)
- Havneindløb (Saltvand)
- Loop (Saltvand)
Fald på bunden af kanaler sikre vandudskiftning
- Stigbord
Sikre overløb til Bygholm Å ved ekstrem nedbør
- Pumpe (lavenergi) i overgang ml. dybt og lavt vand
Iltet vandet i loopet, sikre vandskifte og vandkvalitet i loop

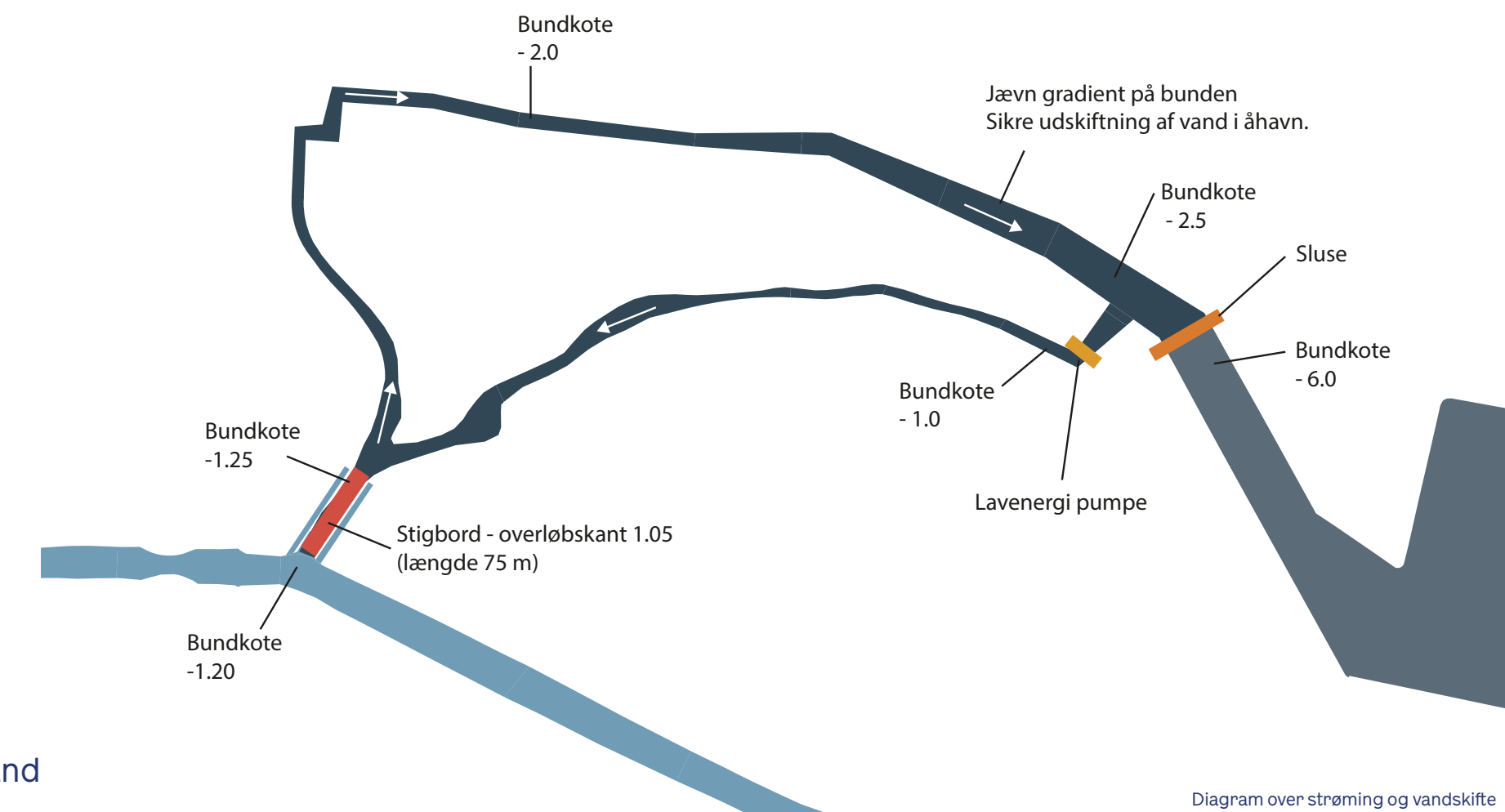


Diagram over strømning og vandskifte

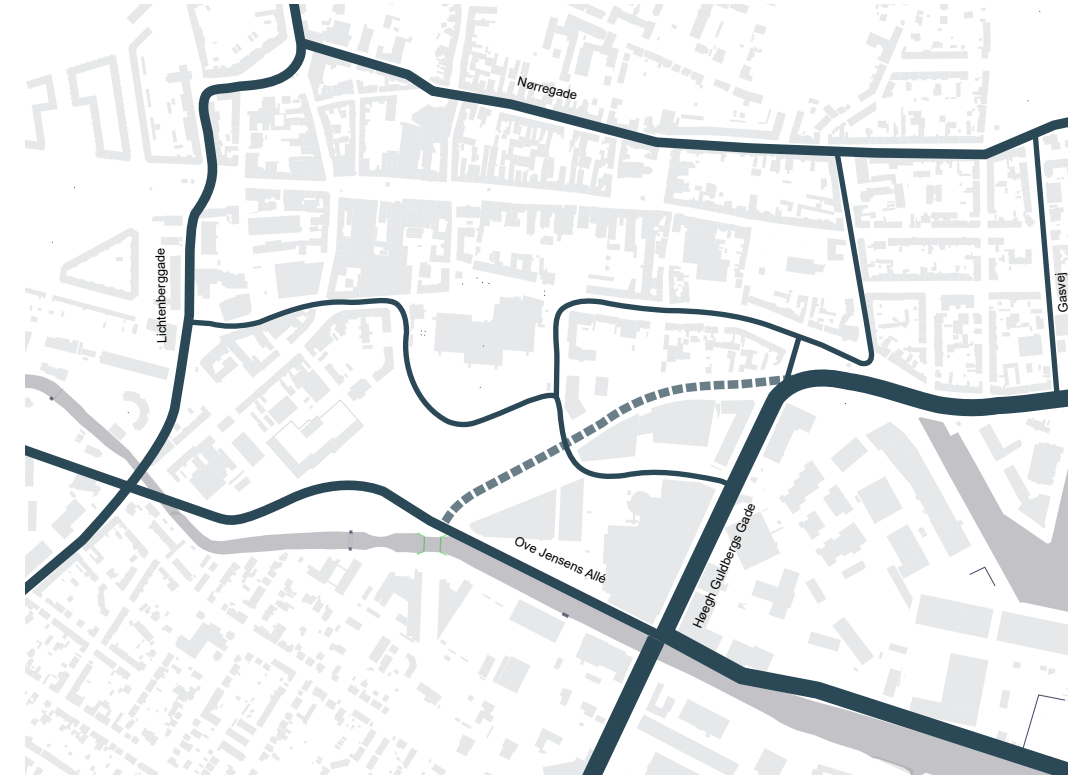


God vandkvalitet i loopet giver mulighed for mange rekreative aktiviteter på og ved vandet

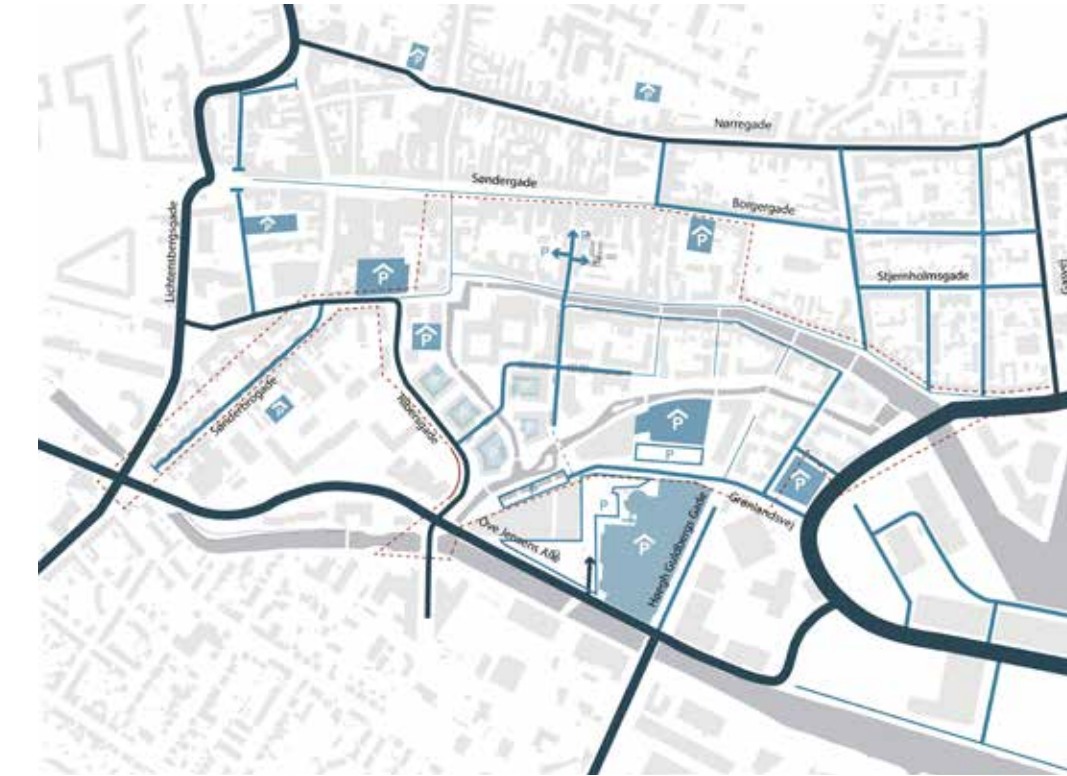


Det planlagte overordnede trafikvejs tracé
Trafik 2030- planen

Strategi for den overordnede trafikvejsstruktur tracé
den overordnede trafikvejsstruktur føres langs midtermolen,
ad Grøndlandsvej for at optimere vejens tracé.

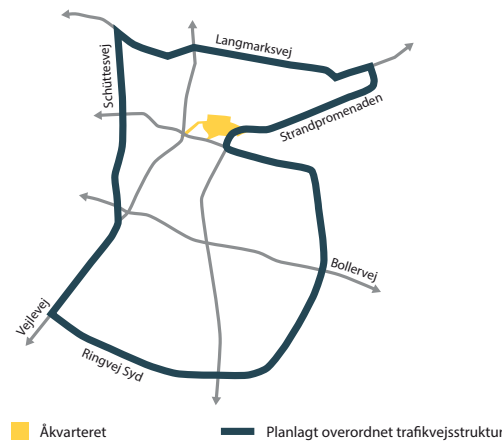


Trafikplan 2030
Planlagt tracé for den overordnede trafikvejsstruktur, samt nedlæggelse Niels Gyldings Gade. 1:10.000



Strategi for Veje 1:10000
Området serviceres primært fra syd. 1:10.000

Strategi for Infrastruktur/ Veje



Udviklingsplanens fremtidige trafikale struktur i bymidten tager afsæt i kommunens planer for trafikken som angivet i den gældende trafikplan. Størst betydning er i denne forbindelse planerne om en overordnet trafikvejsstruktur øst om byen og nedlæggelse af Niels Gyldings Gade mellem Ove Jensens Allé og Høegh Guldbergs Gade. Ikke mindst nedlæggelse af Niels Gyldings Gade er en forudsætning for udviklingsplanens overordnede mål om at skabe et attraktivt Åkvarter i Horsens.

Overordnet trafikvejsstruktur
Den overordnet trafikvejsstruktur foreslås i Trafik 2030 planen, med et tracé ad Ove Jensens Alle langs erhvervshavnen fra en ny dæmning i øst og frem til Høegh Guldbergs Gade, hvor den fortsætter langs bymidtens østside mod nord til Niels Gyldings Gade og herfra mod øst ad denne og videre ad Strandpromenaden mod øst.

Nedlæggelse af Niels Gyldings Gade, som besluttet i trafik 2030, medfører i den foreliggende plan at vejnettet nord for Ove Jensens Allé består af Ribersgade, Jens Christian Juliussens Vej, Åboulevarden og Grønlandsvej.

Udviklingsplanen fastholder planerne om en overordnet trafikvejsstruktur rundt om byen og i forhold til bymidten med en placering så den forløber langs østsiden.

Udviklingsplanen foreslår en linjeføring hvor den overordnede trafikvejsstruktur sker ad Grønlandsvej i stedet for ad Ove Jensens Allé. Den primære årsag er muligheden for på sigt at nedklassificere Ove Jensens Allé øst for Høegh Guldbergs Gade, langs vandet og dermed skabe grundlag for en byudvikling langs vandet. En sidegevinst er at den overordnede trafikvejsstruktur kan få et enklere og mere direkte forløb mellem Ringvej Syd og Strandpromenaden, og dermed give mulighed for et bedre flow i den gennemkørende trafik å det overordnede vejnet.

I de to T- kryds i den overordnede trafikvejsstruktur buede forløb mod vest (to gange Grønlandsvej / Grønlandsvej) udformes krydsene så den overordnede trafikvejsstruktur udgør hovedretningen. Dette for at understøtte vejens overordnede trafikale funktion.

Der er dele af den overordnede trafikvejsstruktur der er eller anlægges 4- sporet mens andre dele er 2- sporet. Tæt ved bymidten bør den overordnede trafikvejsstruktur være to- sporet af hensyn byens skala og fremkommelighed for de bløde trafikanter. Krydsene bør til gengæld være få og kapacitetsstærke, da en vejs kapacitet som oftest er bestemt af krydsene på strækningen.

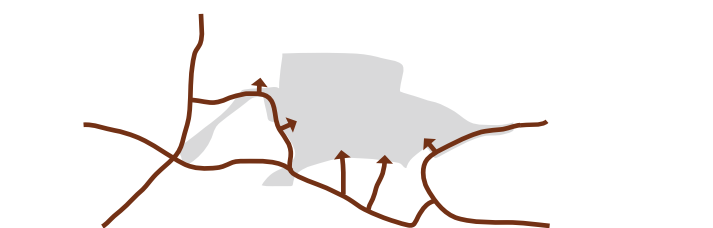
Der er derfor ikke foreslået overkørsler eller kryds på broen over åen mellem det nordlige T- kryds i vest og til krydset ved Gasvej. Det er en strækning på ca. 400 meter, der med de rigtige krydsudformninger vil sikre en 2- sporet vejbro en høj kapacitet.

Strategi for veje
En bymidte skal opfylde mange behov og mange ønsker. I forhold til handel skal den tilbyde let adgang for alle trafikarter; herunder også for biler så det er attraktivt at køre til og fra bymidten for at handle og funktionelt at foretage varelevering. Samtidigt skal bymidten være seværdig, hyggelig, fredelig og med mulighed for at færdes til fods og på cykel ugeneret af biltrafikken.

Udviklingsplanen favner bredt. Mod syd hvor bigboxforretningerne ligger er biltrafikken fortsat prioritet højt og selv tættere på den gamle bymidte og de nye nedskalerede byudviklingsområder, er der fokus på at det skal være let at handle, også med bil.

På den anden side er de bæredygtige transportformer i andre området prioriteret højest. Det gælder fx på nordsiden af åen, hvor der er begrænset ærindetrafik og

delvist også på sydsiden, hvor vejen er nedklassificeret til en mindre ensrettet vej med begrænset trafik. Det gælder i vis udstrækning langs det landskabsrum der skabes når Niels Gyldings Gade nedlægges og i hele Grøenlandskvarteret hvor bilen kun må være gæst og ikke dominere byrummene.



Vejplanen understøtter den forskel der er i bymidten mellem de store enheder (trafikgeneratorer) i den sydlige del af byen og den noget mindre skala der nord for Åboulevarden. Det er en forskel, der fortsat vil være i bymidten også med den planlagte byudvikling.

Vejplanen understøtter dette med den overordnede trafikvejsstruktur, Ove Jensens Allé og Lichtensbergsgade som tre overordnede og kapacitetsstærke veje mod øst, syd og vest. Fra dette vejnet foreslås Løvenørngade og Ribersgade at udgøre en fordelingsvej i den sydvestlige del af bymidten, både med busstrafik og som adgangsvej til parkeringsanlæg.

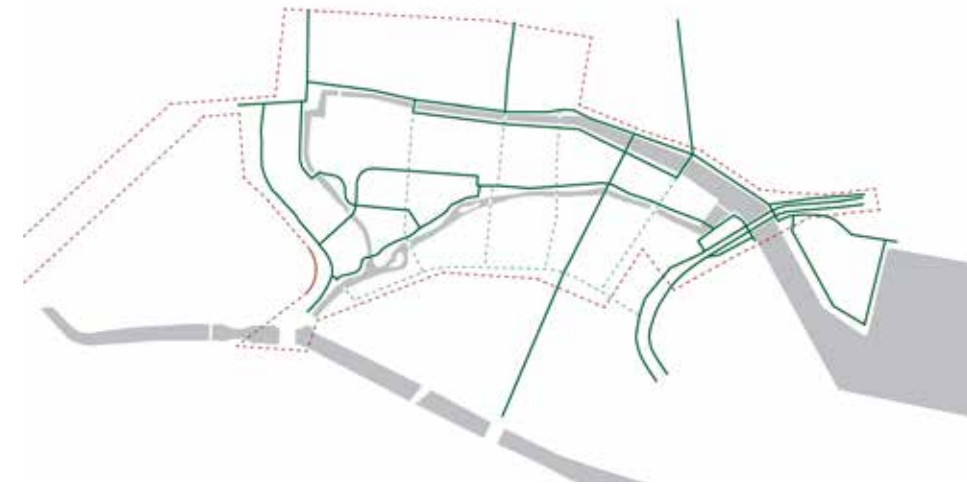
Tilsvarende foreslås Grønlandvej at få samme funktion i den sydøstlige del af bymidten. Her er vejnettet lidt mere kompliceret, idet der også er adgang til Bilka og de øvrige butikkers parkeringsarealer fra Ove Jensens Allé. Det ændrer dog ikke ved, at området er indrettet så der er kort afstand fra det overordnede vejnet til de største parkeringsanlæg, således at den interne trafik i området om end den er betydelig er mindst mulig.



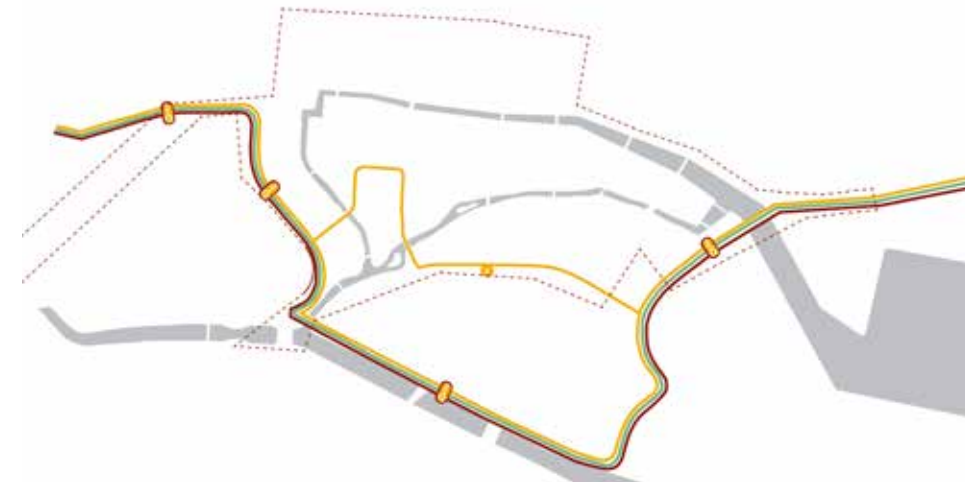
Vejanlæg og parkering er i dag meget dominerende i området.



Strategi for gang og stisystem 1:14.000
3 hovedforbindelser binder midtbyen sammen, understøttet af nordvestgående passager.



Strategi for cyklister 1:14.000
Primære og sekundære cykelforbindelser.



Strategi for Busruter 1:14.000
En busrute kører som en øst-vest gående forbindelse igennem området.

Strategi for Infrastruktur/ Fodgænger, cyklister og busser

Strategi for gående

Kerneværdierne i planlægningen af forhold for de gående er at skabe et tætmasket net af stier i hele bymidten, udformet så de er tilgængelige for alle, trygge og sikre.

Stinetet omfatter tre primære øst-vestgående ruter, ad Nørregade, Søndergade og Borgergade, og langs Åboulevarden som er lette at følge, som skaber overblik over bymidten. Det er let at orientere sig, og ruterne leder naturligvis forbi en række centrale mål. De tre ruter har forskellige kvaliteter: Ruten ad Nørregade - Sundvej (mv.) sker langs vej, ruten i midten følger gågaden, og ruten ad Åboulevarden vil udgøre en attraktiv rute langs åen og videre ud i havnen og vil dermed også få en rekreativ værdi.

De primære ruter sys sammen af mange nord-sydgående forbindelser og hertil yderligere en række smutveje gennem karreer og gennem passager, der øger oplevelsen af en bymidte som det er spændende at udforske.

Mange af ruterne er uden biltrafik eller ad ruter hvor biltrafikken er minimal og hvor den afvikles på de gåendes præmisser. Det er dog uundgåeligt at gangruterne også krydser vejnettet i området. Krydsningen tilstræbes at ske sikkert i signalregulerede kryds, eller via sikrede krydsninger, hvor en midterhelle fx kan sikre, at krydsningen kan ske i to tempi. Særligt bør fremhæves krydsningen mellem den primære gangrute ad Åboulevarden og Niels Gydings Gade, der ske ude af niveau, idet stien føres under

bil-broen.

Strategi for cyklister

Der er allerede et godt cykelnet i og omkring Horsens bymidte og der er fremskredne planer for hvordan det til stadighed kan udbygges med supercykelstier, fjernelse af Missing Links i stinetet og gennem tiltag der skal øge tryghed og sikkerheden for cyklisterne.

I planen er der peget på en række ruter, hvor cyklisternes forhold skal være i fokus i den videre detaljering og som har til formål dels at ledes cykeltrafikken gennem bymidten ad udpegede ruter, og dels skabe bedre forhold for cyklister med ærinde i bymidten. Det sidste bør understøttes med gode parkeringsfaciliteter placeret decentralt mange steder i bymidten.

Strategi for busser

Den nye udformning af området medfører at der ikke bliver gennemkørende biler mellem Løvenørngade og Niels Gydings Gade, som der er i dag. Denne biltrafik henvises i stedet til ruter syd om bymidten ad Ove Jensens Allé. For at fastholde busser tæt på bymidten og dermed undgå for lange gangafstande opretholdes mulighed for at busser fortsat kan køre dobbeltrettet af en rute, der fra vest forløber ad Løvenørngade - Ribersgade og herfra via en ny bro/vej til Jens Christian Juliusens Vej - Grønlandsvej til den overordnede trafikvejsstruktur.

Der vil fortsat være busser der kører ad den lidt hurtigere rute via Ove Jensens Alle. Hvilke ruter der kører hvor fastlægges i den videre detailplanlægning. Regionalruter, der eventuelt påvirkes af den ændrede struktur forventes fortsat afvikles via det overordnede vejnet. Da Horsens vokser omkring havnerummet/ fjordrummet, og det både har et byudviklings, men også et rekreativt potentiale, kunne det være interessant med en vand/havnebus. Den kan have holdeplads inden for højvandslukket med hyppige forbindelser mellem midtbyen, havnebadet, lystbådehavnen, langelinje og den sydlige del af fjordlandskabet. Der ligger et større udviklingspotentiale her.

Strategi for affaldsløsninger

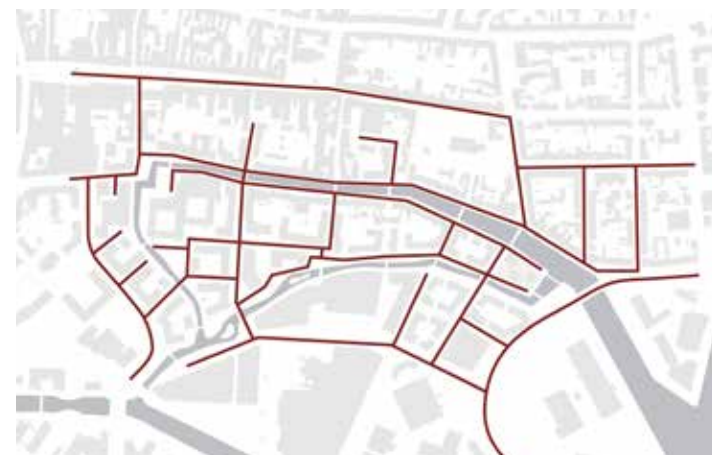
I planen er der indtegnet nedgravede affaldsøer til 4-5 fraktioner. Yderligere fraktioner skal håndteres i konstruktion for at undgå at affaldsøerne bliver så store at de dominerer byrummene. Diagrammet viser øernes dækning med en distance på 75m.

Strategi for brand

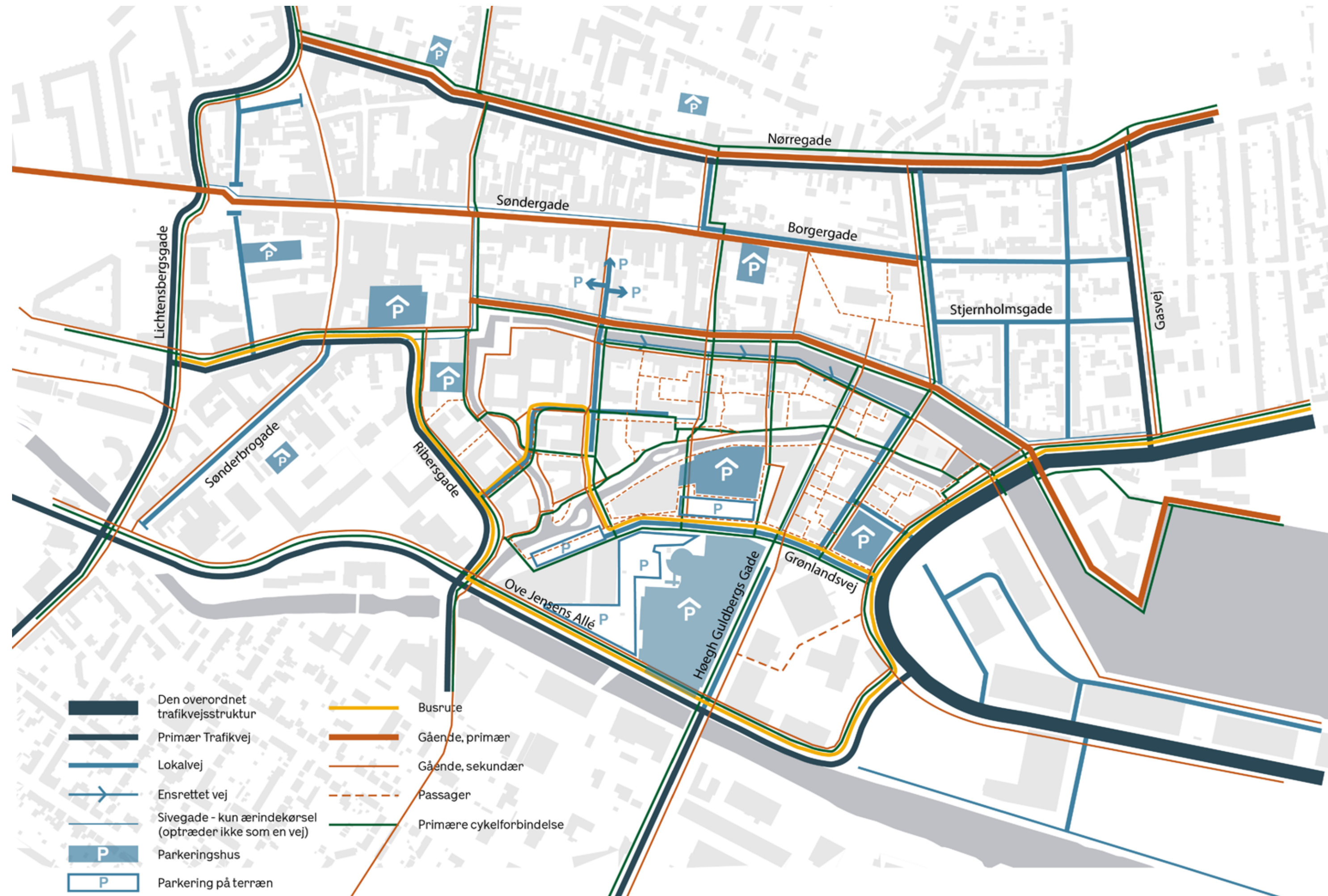
I udviklingsplanen er der tegnet brandveje så hele området kan betjenes med en kombination af håndstiger og kørbare stiger. De smalle smøger i Gammelhavn betjenes med håndstiger og der etableres en sti til brandredningskøretøjer langs åen i det gamle Niels Gydings Gade. Indretningen og disponeringen af redningsarealer præciseres senere i processen.



Strategi for nedgravede affaldsløsninger 1:14.000



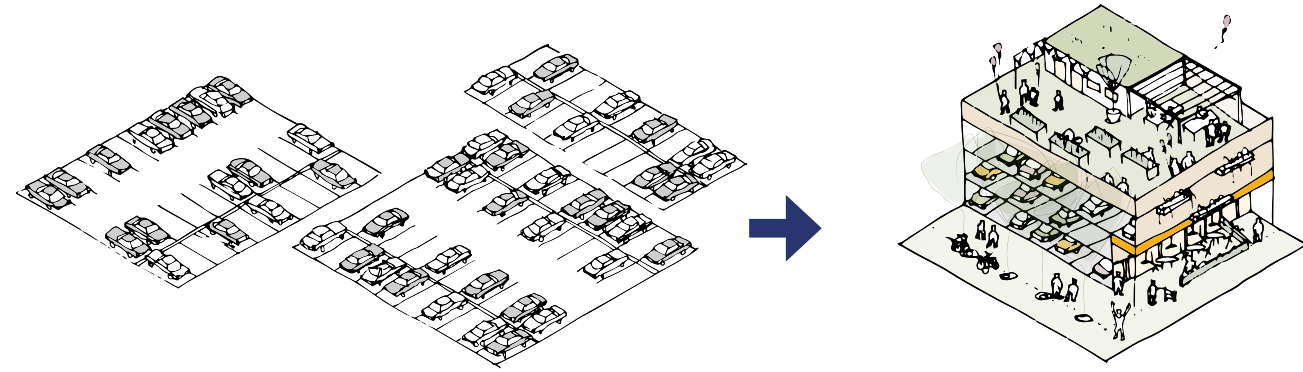
Strategi for brandveje 1:14.000



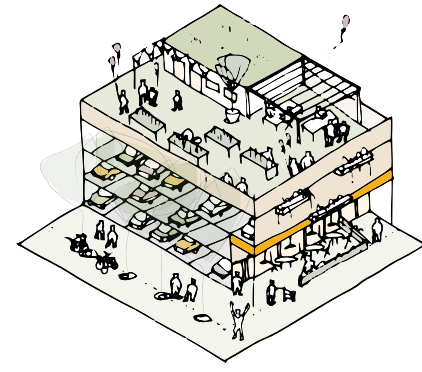
- | | | | |
|--|--|--|--------------------------|
| | Den overordnede trafikvejsstruktur | | Busrute |
| | Primær Trafikvej | | Gående, primær |
| | Lokalvej | | Gående, sekundær |
| | Ensrettet vej | | Passager |
| | Sivegade - kun ærindekørsel (optræder ikke som en vej) | | Primære cykelforbindelse |
| | Parkeringshus | | |
| | Parkering på terræn | | |



Infrastruktur



Fra tomme byrum / fra pladskrævende, mennesketom og grå flader i byen



Til rum til byudvikling / til pladsoptimerende parkering som giver rum til byudvikling



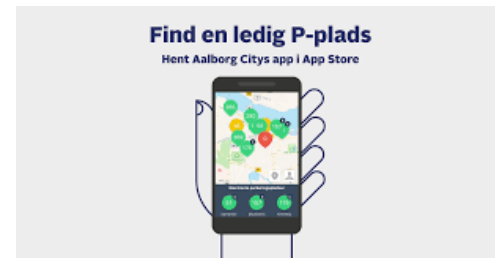
erhverv i stuen

Udadvendt erhverv i stuen / Blandt andre steder i planen, aktiveres P huse med udadvendte erhvervsarealer

Strategi for Infrastruktur / Parkering

Planen omfatter etablering af 3 nye parkeringshuse der placeres i periferen af midtbyen, så de understøtter en fredeliggørelse af Nørregade men fortsat med kort gangafstand til hele bymidten og gågaderne. Der anlægges dog ikke nye parkeringshuse i Grønlandskvarteret for at sikre skalaen i disse områder. Det er et helt bevidst valg og det er vitalt for planens overordnede målsætning om at skabe en attraktiv bymidte i menneskelig skala og ikke domineret af biler. Præmissen er her, at beboere og gæster positivt får intimitet og ro, på bekostning af bilen helt tæt på.

En anden og væsentlig effekt er, at det mindsker søgningstrafikken når parkering samles i større enheder. For det første er der større chance for at finde parkering når mange mindre anlæg samles i et stort, og for det andet et det lettere at informere bilisterne på forhånd om der er ledig plads. Det kan dels være med dynamisk parkeringsinformation fra det overordnede vejnet, men udviklingen vurderes i højre grad at gå i retning af, at det er en information der modtages via telefonen. Alt i alt vil en realisering af udviklingsplanen således medføre flere ærindretafikanter, men mindre ærindretafik i bymidten.



Parkeringshuse og andre store aflukkede parkeringsanlæg rummer endvidere potentiale for at udnytte parkeringsanlægget efter det konkrete behov.

Ønskes trafikken til et parkeringsanlæg, der primært er til boligparkering, kan anlægget forbeholdes denne brugergruppe, hvorved trafikken minimeres, og er der modsat ønske om at udnytte pladserne optimalt kan parkeringsanlæg, som både skal betjene erhverv, boliger udformes / administreres så dobbeltudnyttelse øger antallet af parkanter pr parkeringsplads. Der ligger et potentiale for dobbeltudnyttelse af det eksisterende p hus i Sundhedshuset, som har en overkapacitet. Det skal afklares i den videre detaljplanlægning. Det er tiltænkt at de tre nye p huse alle har erhverv i stuen, som vist i ovenstående diagram, så de bidrager til bylivet med åbne og 'aktive' facader.

Parkeringsplinte på Rådhusgrunden

Grundet en høj tæthed på Rådhusgrunden, skal et p hus her suppleres af parkering delvist under terrænen i plinte. Det er afgørende at gårdrummende maksimalt er 1,4m over det omkringliggende terræn for at undgå store og stejle skrænter mod det offentlige kanalrum. Plinte skal være tilbagetrukket fra facader, så boliger og fælles funktioner møder byen tættere på terrænen. Det skal undgas at parkeringen kommer helt ud i facaden og skaber livløse stueetager. P huset skal have en udadvendt facade mod kanalen, evt. med små serviceerhverv .

Parkeringskapacitet

Som hovedregel reetableres eksisterende parkering der fjernes som følge af byudvikling. En undtagelse er Rådhusgrunden hvor de eksisterende funktioner fjernes. Omkring Løvbjerg centeret, hvor nuværende bebyggelse fjernes, fratrækkes 75% af eksisterende behov da funktionerne fjernes eller erstattes af nyt byggeri med dertil parkering.

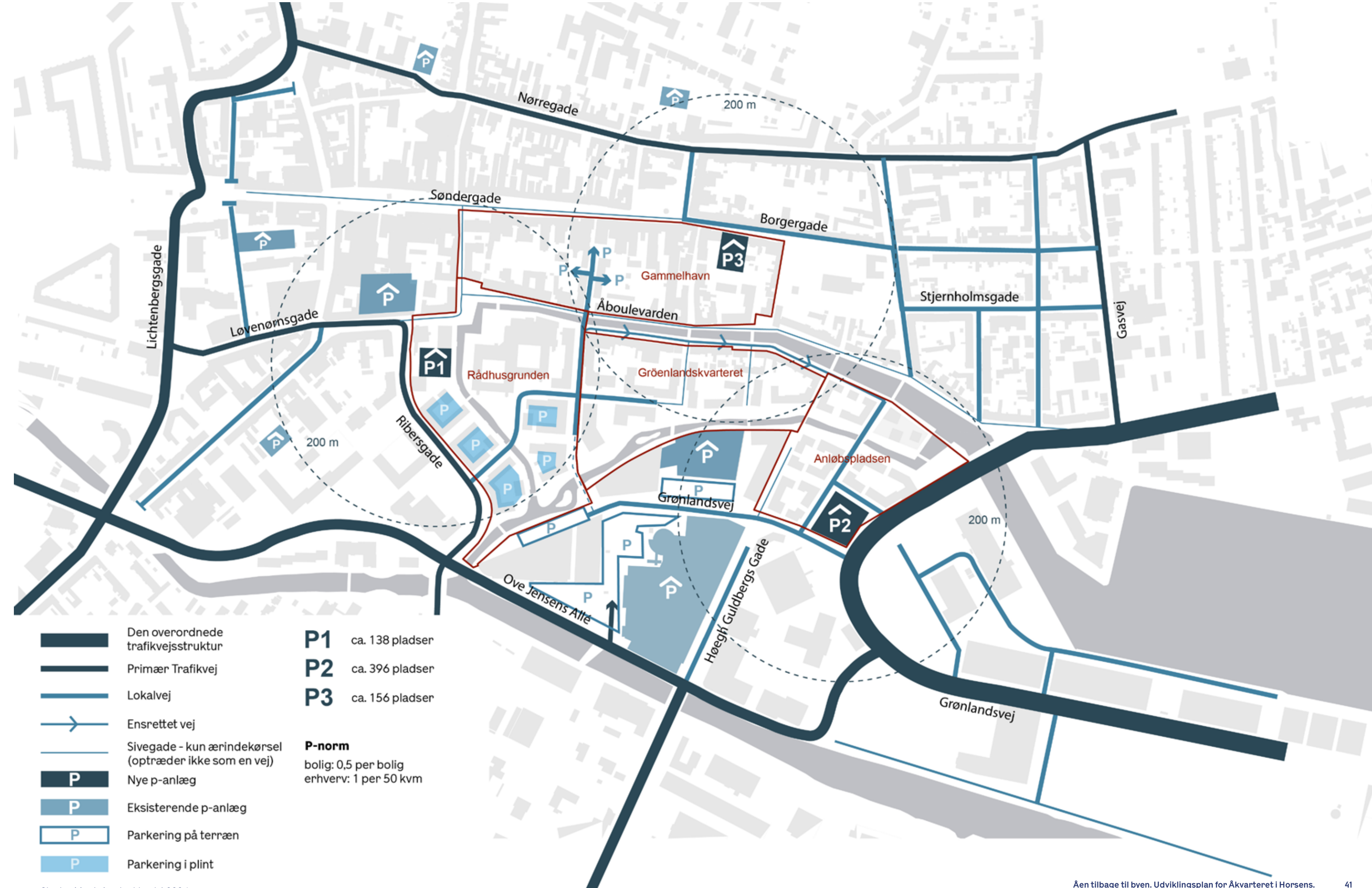
Der er lavet en parkeringsopgørelse, inddelt efter kvarteren, som angiver over- og underskud af p pladser. Samlet set er der et lille overskud af pladser.

Rådhusgrunden	
Eksist. fjernes:	221 pp.
P-krav fra nye byg.:	330 pp.
Indtegnet:	330pp.

Anløbspladsen	
Eksist. genoprettes:	54 pp.
P-krav fra nye byg.:	175 pp.
Samlet behov:	229 pp.
Indtegnet:	427 pp.
Overskud:	+198 pp.

Grønlandskvarteret	
Eksist. genoprettes:	186 pp.
P-krav fra nye byg.:	68 pp.
Samlet behov:	254 pp.
Indtegnet:	48 pp.
Underskud:	-206 pp.

Gammelhavn	
Eksist. fjernes (Løvbjerg P):	140 pp.
25% genoprettes:	35 pp.
Øvrige eksist genop.:	52 pp.
P-krav fra nye byg.:	61 pp.
Samlet behov:	148 pp.
Indtegnet:	156 pp.
Overskud:	+ 8 pp.



- Den overordnede trafikvejsstruktur
- Primær Trafikvej
- Lokalvej
- Ensrettet vej
- Sivegade - kun ærindekørsel (optræder ikke som en vej)
- Nye p-anlæg
- Eksisterende p-anlæg
- Parkering på terræn
- Parkering i plint

P1 ca. 138 pladser
P2 ca. 396 pladser
P3 ca. 156 pladser

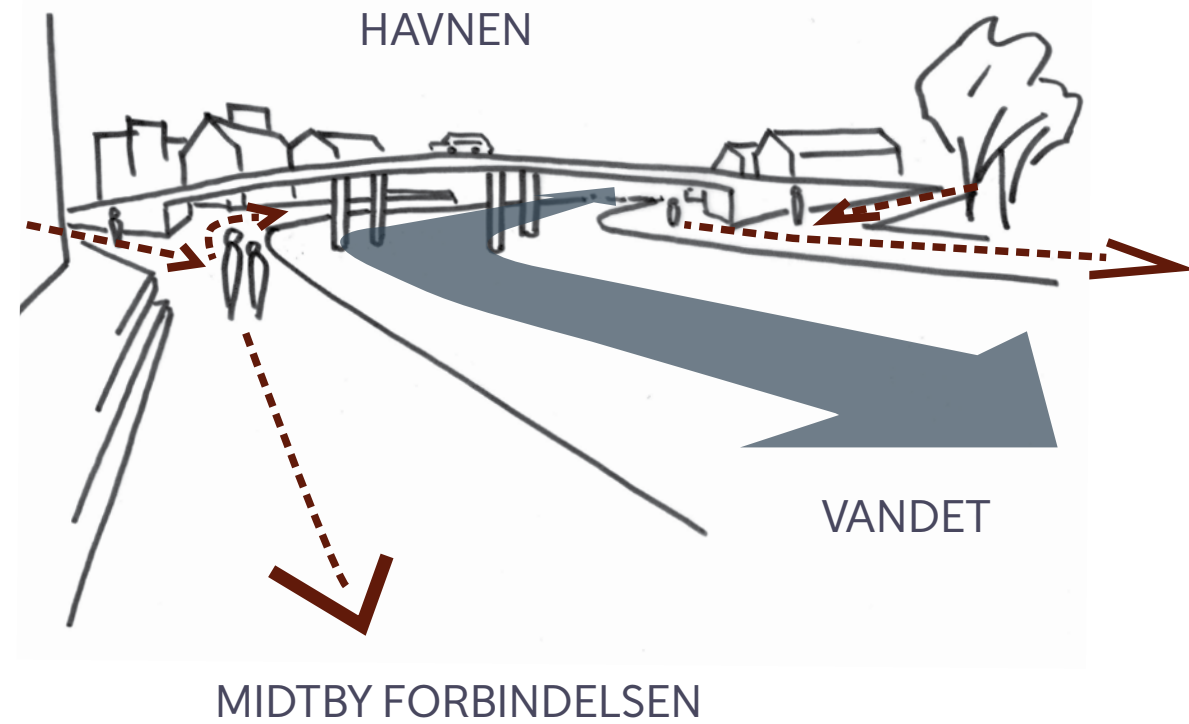
P-norm
 bolig: 0,5 per bolig
 erhverv: 1 per 50 kvm



DELOMRÅDE A / HÆNGSLET
ANLØBSPLADSEN



Plandiagrammet angiver spændet af etageantal i bebyggelsen. Inden for hvert byggefelt skal etageantallet være varieret.



Delområde A Hængslet/ Anløbspladsen

Området ved Hængslet er et centralt sted i den fremtidige udvikling af Horsens – her kobles byen med havnen. Det var her skibene engang anløb til byen og her de forhåbentlig kommer til det igen – deraf navet Anløbspladsen.

En klar forudsætning for at skabe en stærk sammenhæng ved Anløbspladsen, hvor by og vand igen bindes sammen, er gode byrum med tydelig visuel og fysisk kontakt til vandet. Trapper og ramper glider uproblematisk ned mod den nye kanal og skaber uhindret adgang til vandet og mulighed for ophold på solbeskinne trapper, både i morgen- og aftenlyset. Trapperne er vinklet så vandet åbner sig i ankomsten fra gadeniveau, og hvor åhavnen har sit indløb løfter den nye overordnede trafikstruktur i en bro, så der skabes et frit kig mellem by og havn. Sejlbåde uden høje master kan frit passere under broen og langs kanalen skabes der plads til en naturlig passage for de bløde trafikanter. Passagerne nær vandet udformes med træbelægning og binder sig naturligt sammen med de

allerede eksisterende forløb, nyligt etableret langs havnen. Et forløb der knytter Horsens bykerne med byudviklingen på havnen.

På dette sted i byen ligger flere af de eksisterende bygninger lavt. Kajakter og trappeanlæg er udformet med henblik på en beskyttelse til kt. 1.25 inden en lukning af højvandsporten er påkrævet. Men udformningen af trappeanlæggene tager også højde for, at der skabes nærhed til vandet, når vandstanden i fjorden er lav.

Byrummet på den nordlige side af åhavnen hæfter sig fast på middelalderbykernen med de fine granitbelagte passager og tænkes udformet med en ensartet bund af nordisk granit. Facaderækken flankeres af en række egetræer, der giver et let løvtag for udeservering langs promenaden. Den nordlige side er friholdt for kørende færdsel, undtagen ærindekørsel, og danner således gode betingelser for de bløde trafikanter og tankerne for den sammenhængende midtbyforbindelse gennem Horsens fra banegård til havn.

På spidsen af Anløbskajen bør der placeres et særligt publikumsorienteret hus, som kan være endnu et ikon for Horsens.

"Anløbspladsen" - udsnitplan 1:500





Kig mod byen fra havnepromenaden



Delområde A Hængslet/ Anløbspladsen

Hvor åhavnen og det sydlige åloop kobles sammen, dannes en lille ø, her bør der placeres et særligt hus. Et publikumsorienteret hus kan blive en motor for byudviklingen i området. Sådant et hus kan være en generator for liv og aktivitet.

Lette gangbroer sikrer en god sammenhæng på kryds og tværs og et netværk af stier i det grønne skaber rekreative oplevelser langs med vandet. Stierne er etableret ovenfor den indre sikringskote i 1.25, men på udvalgte steder skabes der siddetrin helt ned til vandkanten.



Tværsnit i 1:200, Anløbspladsen



Eksisterende situation.
 Åboulevarden i dag med kig mod havnen. Her fremgår det tydeligt at havnen er afkoblet fra bykernen. Området er domineret af veje og parkeringspladser. Hvad der før var byens møde med åen er blevet til en grå bagside.



Bykernen forbindes med havnen
 Fremtidig situation men den genoprettede åhavn og den nye bro og promenade der sikrer en visuel og fysisk forbindelse mellem havn og by. Åboulevarden har generobret sin rolle som vigtig forbindelse i byen. Til højre i billedet ses Anløbspladsen med det publikumsorienteret hus, som markør for området.



DELOMRÅDE B. / NIELS GYLDNINGS GADE
GRÖENLANDSKVARTERET



Plandiagrammet angiver spændet af etageantal i bebyggelsen. Inden for hvert byggefelt skal etageantallet være varieret.



Delområde B Niels Gyldings Gade/ Gröenlandskvarteret

Niels Gyldings Gade transformeres fra et gråt vejrum til et nyt attraktivt kvarter, hvor den tætte kontakt til vandet og landskabet igen bliver områdets identitetskabende faktor. Det rekreative landskab fletter sig ind mellem både nye og eksisterende bebyggelser og bliver derved en integreret del af hele kvarteret.

I parkrummets solside, parallelt med vandet, skaber stier adgang for byens brugere til den blågrønne naturpark med opholdsmuligheder både nær stien og med afstikkere tættere på vandkanten. Sejler man i kano eller kajak på vandet er det også muligt at ligge til ved små trædæk placeret på udvalgte steder. I takt med tidevandets ændringer vil vandet bevæge sig op og ned ad de bløde skrænter og de lavest beliggende stier vil periodevis stå under vandet. Når vandstanden til gengæld er lav, tilbyder disse stier en meget direkte kontakt til vandet.

Der fortættes i eksisterende bebyggelse for at danne overgang mellem karrebymen til bigboxforretningerne. Den nye bebyggelse indskriver sig i eksisterende bygninger, med rytme, taghældninger og med frem- og tilbagetræk. Dette skaber spændende byrum i en menneskelig skala.



Historiske spor 1858
Området ved Niels Gyldings Gade ligger lavt i byen og var engang en del af kystlandskabet. De landfaste arealer mellem Åhavnen og kystlinjen var et kystnær englandskab som fik betegnelsen Gröenland

"Gröenlandskvarteret" - udsnitplan 1:500 →



Delområde B Niels Gyldings Gade/ Grønlandskvarteret

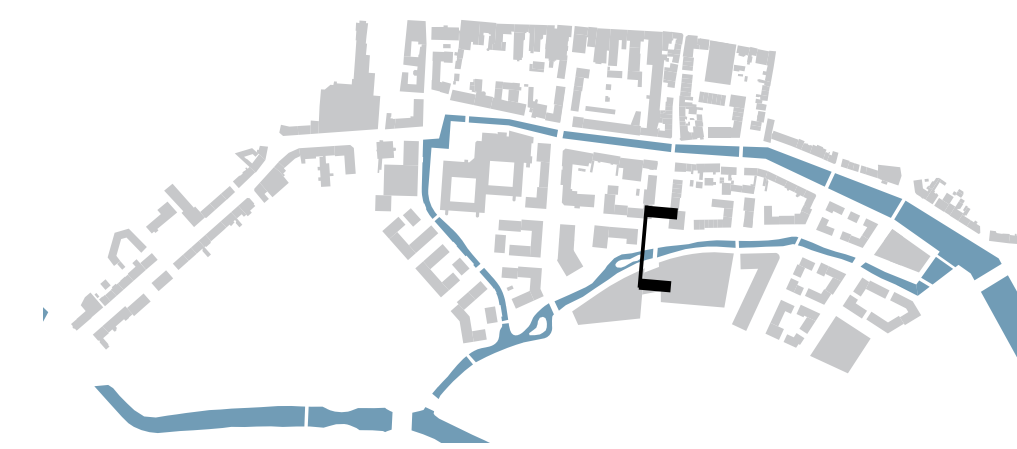
I samspil med eksisterende bygninger mod Aboulevarden danner de nye bygninger et finmasket system af karrestrukturer med baggårde og nordsyd-gående gader, der knytter sig til bymidtens skala og bystruktur.

Mindre pladsdannelse opstår i strukturen og skaber samlingspunkter i kvarteret. Som et bindeled til handelsbutikkerne mod syd, ligger Emilie Plads og tilbyder et pauserum med kontakt til den blågrønne naturpark. Her skaber en let gangbro adgang over vandrummet og giver samtidigt et flot kig over den sydlige del af åloopet.

Den blågrønne park danner ligeledes en blød overgang mellem det nye Grønlandskvarteret og den store skala i bigboxforretningerne mod syd.



Tværsnit i 1:200, Grønland



Parkstrøget langs Niels Gyldings Gade

Parkstrøget

Et blå og grønt parkstrøg fletter bykernen, den nye bebyggelse og boksbyggeriet sammen. Her skabes et grønt og frodigt byrum hvor åen snor sig forbi. Niels Gyldings Gade transformeres fra gråt trafikalt areal til et nyt attraktivt byområde, hvor man for lyst til at bo, promenerer eller opholde sig ved.

Parkstrøget bredde varierer fra cirka 26 meter på det smalleste led til cirka 50 meter på det bredeste. Dette giver det rig mulighed for at blive indrettet som offentligt parkrum. Der skabes forskellige grønne byrum, som er relativt smalle, men stadig fungerer som attraktive offentlige byrum.

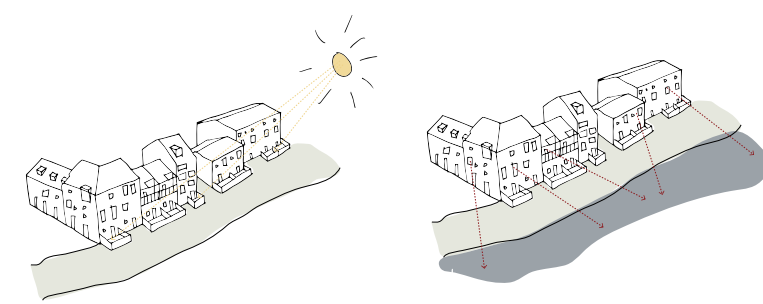
Hvis parkstrøget bliver for bredt vil det kunne blive en barriere mellem bigboxforretninger og byfortætningen ved Emilies Plads. Den snævre afstand gør at der sker et sammenspil mellem de to verdener.

Kantzonen

Ud fra bebyggelsen etableres der en 1,5-3 meters havezone, hvor beboeren kan trække ud og nyde nærheden til park og vand. Der etableres en lav hæk, så det klart defineres hvad der er privat og offentlig. Et grønt mellemareal skaber afstand mellem den offentligt sti og den private have.

Ved at parken tilføres en havezone, opleves parken også mere tryk i natte- og aften timerne, da der er "flere øjne" på parken.

Havezonen er orienteret med gode solforhold mod syd og bebyggelsen tilbyder attraktive kig til vand, som også gør området særligt attraktivt.



Sydvendte solrige havezoner

Alle boliger har udsyn til vandet



Parkstrøg med attraktive kantzoner

Langs den nye bebyggelse etableres der private havezoner, orienteret mod syd og med udsigt til åen.



Leg og opdagelse lige udenfor døren.



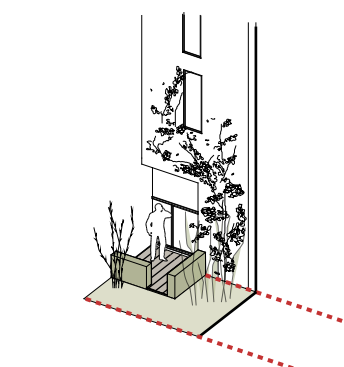
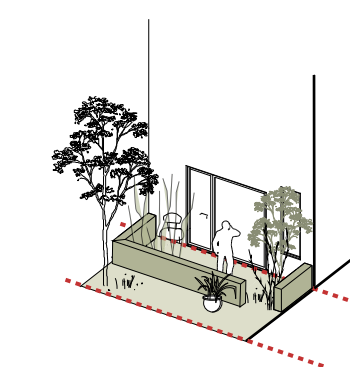
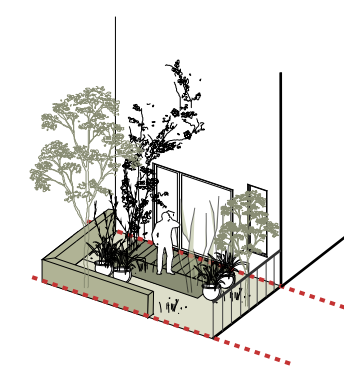
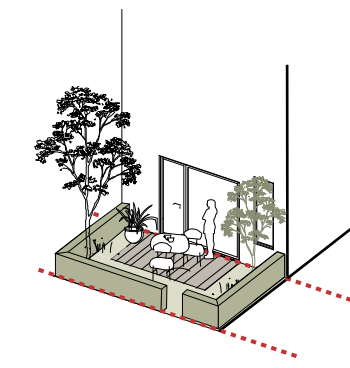
Kantzone



Kantzone, Havnevigens Islands Brygge



Havnevigens, Islandsbrygge. Semiprivate kantzone ud til sti.



Havezoner

Eksempler på indretning af havezonen langs parkstrøget, med variation mellem 1,5-3 meter.



Parkrum ved Areana Kvarteret i Ørestad, København. Bredde: 25-40 meter.



Urbant parkrum ved Superkilen Nørrebro København. Bredde: 30-40 meter.



Urbant parkrum ved Aarhus Åboulevard. Parkrummets bredde: 30-40 meter.



Åstien i Odense. Boligbebyggelse grænser op mod begge sider af parkrummet. Bredde: 30-60 meter.

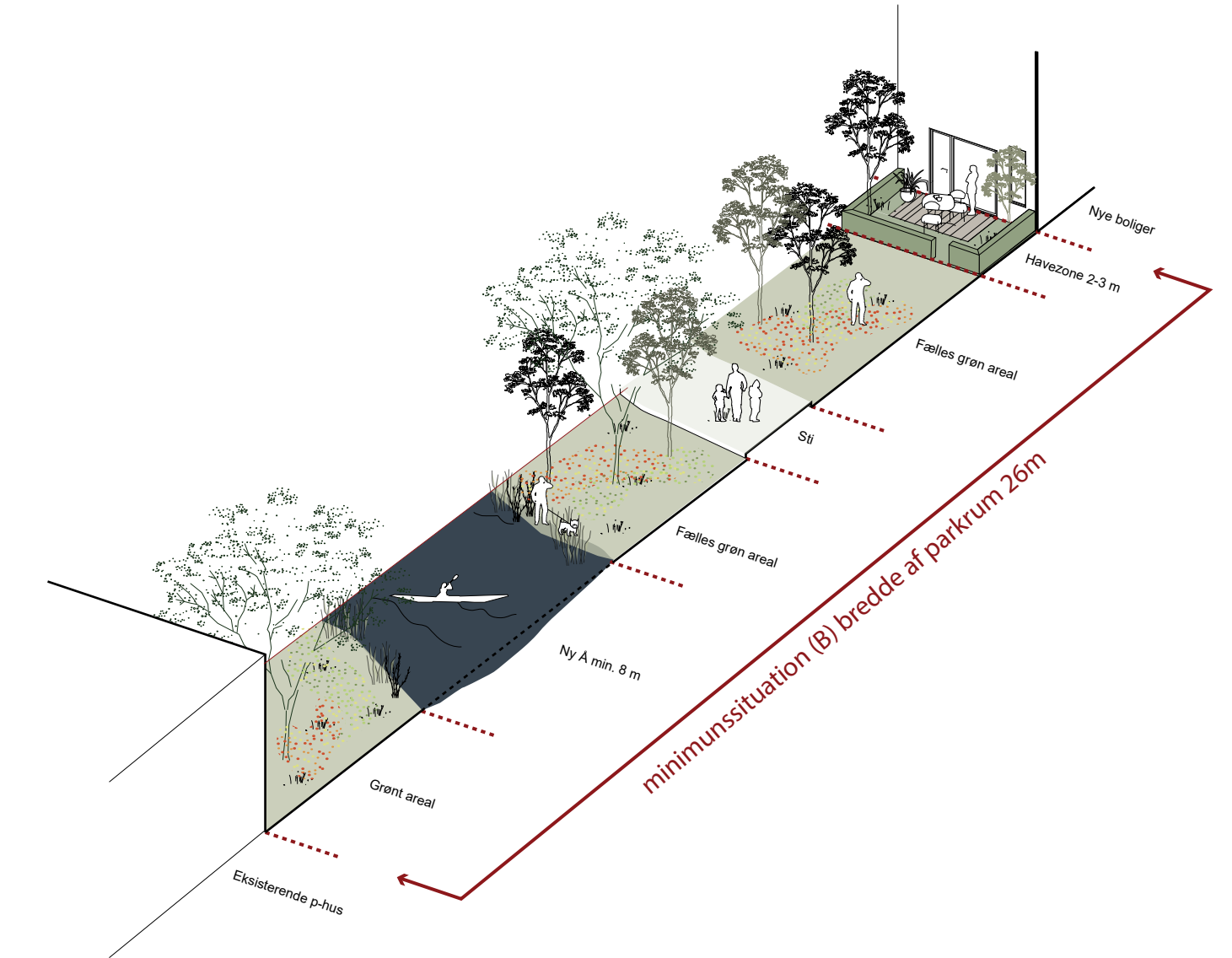


Diagram som viser parkstrøget smalleste profil.

I minimumssituationen er parkstrøget 26,2 meter bredt. Her er der stadig plads til at indrette byrummet med private kantzoner til boligen, et semiprivate grønt areal, der virker som buffer mellem privat og offentlig, samt med stier, å og parkkarakterer.



Eksisterende situation.
Niels Gyldings Gade i dag med kig i østlig retning. Til venstre i billedet ses Emilies Plads, hvor der til højre ses p-huset ved Sundhedshuset. Her fremgår det tydeligt at området er domineret af store vejanlæg og parkeringspladser. Bebyggelsen er usammenhængende og rodet ned mod Niels Gyldings Gade.

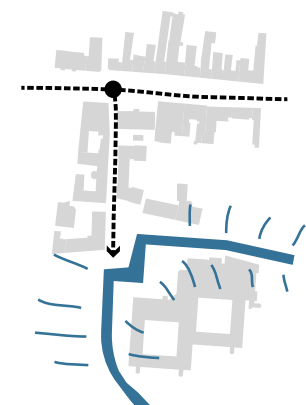


Et grønt og blåt parkstrøg
Fremtidig situation med det nye parkstrøg hvor åen løber igennem. Den grå gade er blevet til et frodigt parkrum. Her er det både interessant at promenerere og bo. Den nye bebyggelse skaber overgang mellem bykerne og big boksbyggeriet. På billedet ses Emilies Plads, med p-huset ved Sundhedshuset til højre.



DELOMRÅDE C
RÅDHUSTORVET

"Byens første møde med Åen"



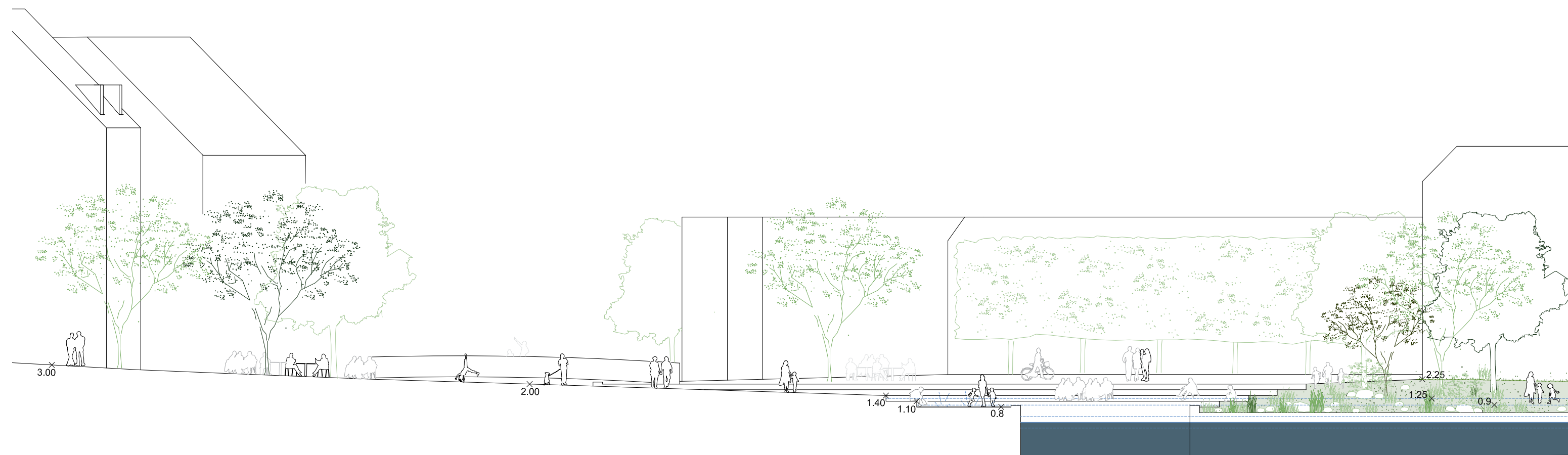
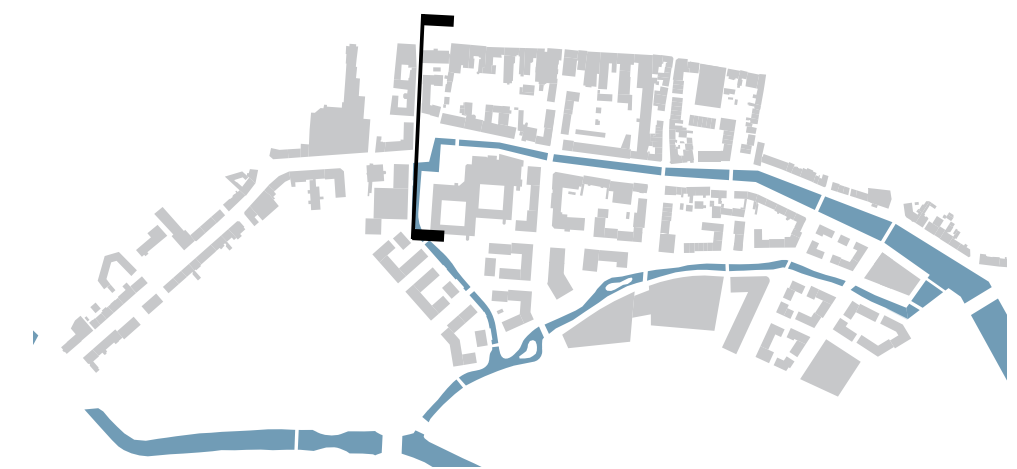
Kig ned af Rådhusgade



Fremtidig kig ned ad Rådhusgade med trappelandskab og parkrum hvor man igen får mulighed for at opleve og fornemme at Horsens er en fjordby. Vandet bliver igen et aktiv for byen - ligesom det har været i et historisk perspektiv.



Plandiagrammet angiver spændet af etageantal i bebyggelsen. Inden for hvert byggefelt skal etageantallet være varieret.



Tværsnit i 1:200, Vandtorvet



Eksisterende situation.
Rådhusstorvet med kig mod Rådhusgade. Torvet er tæt på gågaden, men er ikke et vigtigt sted at opholde sig i byen. I dag er der midlertidige tiltag i form af skate eller skøjtebane.



Rådhusstorvet, et nyt mødested i byen
Fremtidig situation med et sydvendt trappelandskab, hvor åen løber igennem. Nedtrappingen til åen skaber et uformelt mødested langs åen, hvor man kan trække sig fra gågaden og sætte sig ned, gøre ophold, mens folk promenerer og kanoer sejler forbi.

