

FREMTIDENS FORSTAD



INDHOLDSFORTEGNELSE

TÆTTERE OG GRØNNERE	3
tættere og grønnere	4
bæredygtighed	5
tilhørsforhold	6
persontransport	6
de ændrede familiemønstre	7
værdi	7
energi- og ressourceforbrug	8
de ældre bliver ældre	8
HVOR SKAL ÅRHUS VOKSE?	9
de nye forstæder	10
fokus	11
synergi	12
HVORDAN PLANLÆGGES EN BÆREDYGTIG BY?	13
et bysamfund vokser	14
infrastruktur	15
en grøn struktur	16
tæt på det hele	17
grønne forbindelser	18
7 kvarterer	19
OVERORDNET STRUKTUR	20
den grønne struktur	21
altid tæt på det grønne	22
byprofil	23
SUBEXPO	24
fremtidens forstad som internationalt parallelopdrag	25
DE 7 KVARTERER	27
den tætte villaby	28
seniorbydelen	28
pendlerbydelen	30
generationsbydelen	30
højt/lavt mix	32
den grønne by	32
den høje bymidte	33
OPLÆG TIL DISPONERING	34
planoplæg	35
FORLØBET	38

TÆTTERE OG GRØNNERE



TÆTTERE OG GRØNNERE

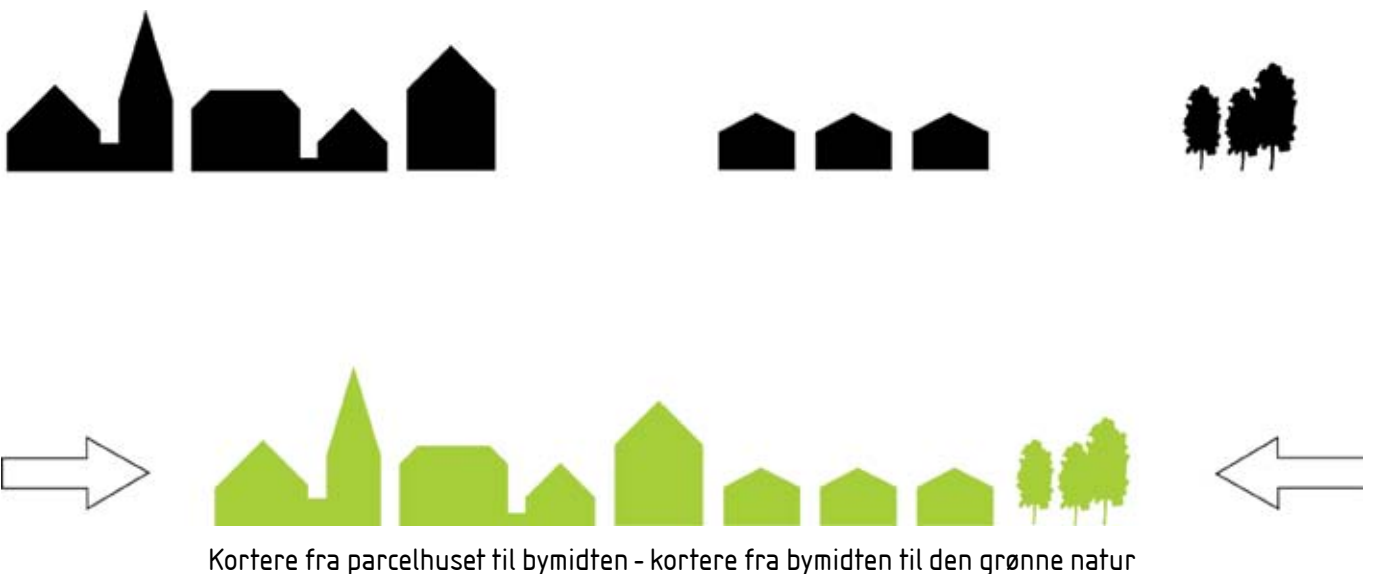
Byer over hele jorden vokser hurtigere end nogensinde. Netop i år regner man med at bybefolkningen vil overstige landbefolkningen i antal, og tendensen fortsætter. Denne urbanisering foregår ved forskellige hastigheder, men billedet er generelt, og også i Danmark flytter befolkningen fra landet til byen. Den kraftigste tilvækst sker i de større byer og prognoser viser at Århus inden for de næste 25 år vil vokse med op mod 75.000 indbyggere.

Bosætningstendenserne viser at mange gerne vil bo i og omkring de større byer. I Århus har boligpriserne inden for ringgaderne nået et niveau som ligger over mange menneskers økonomiske formåen. Mange af dem som gerne vil bo i byen har ikke råd til det. Studerende, nyuddannede akademikere, iværksættere osv., er grupper der traditionelt har bidraget til "det gode byliv", som forbrugere af de mange tilbud der findes i de større byer. Mange bevæger sig derfor langt for at benytte sig af kulturtilbud, indkøbsmuligheder og tage del i bylivet. Resultatet er bl.a. en enorm trafikbelastning med store konsekvenser for miljøet og et konstant behov for udbygning af infrastrukturen.

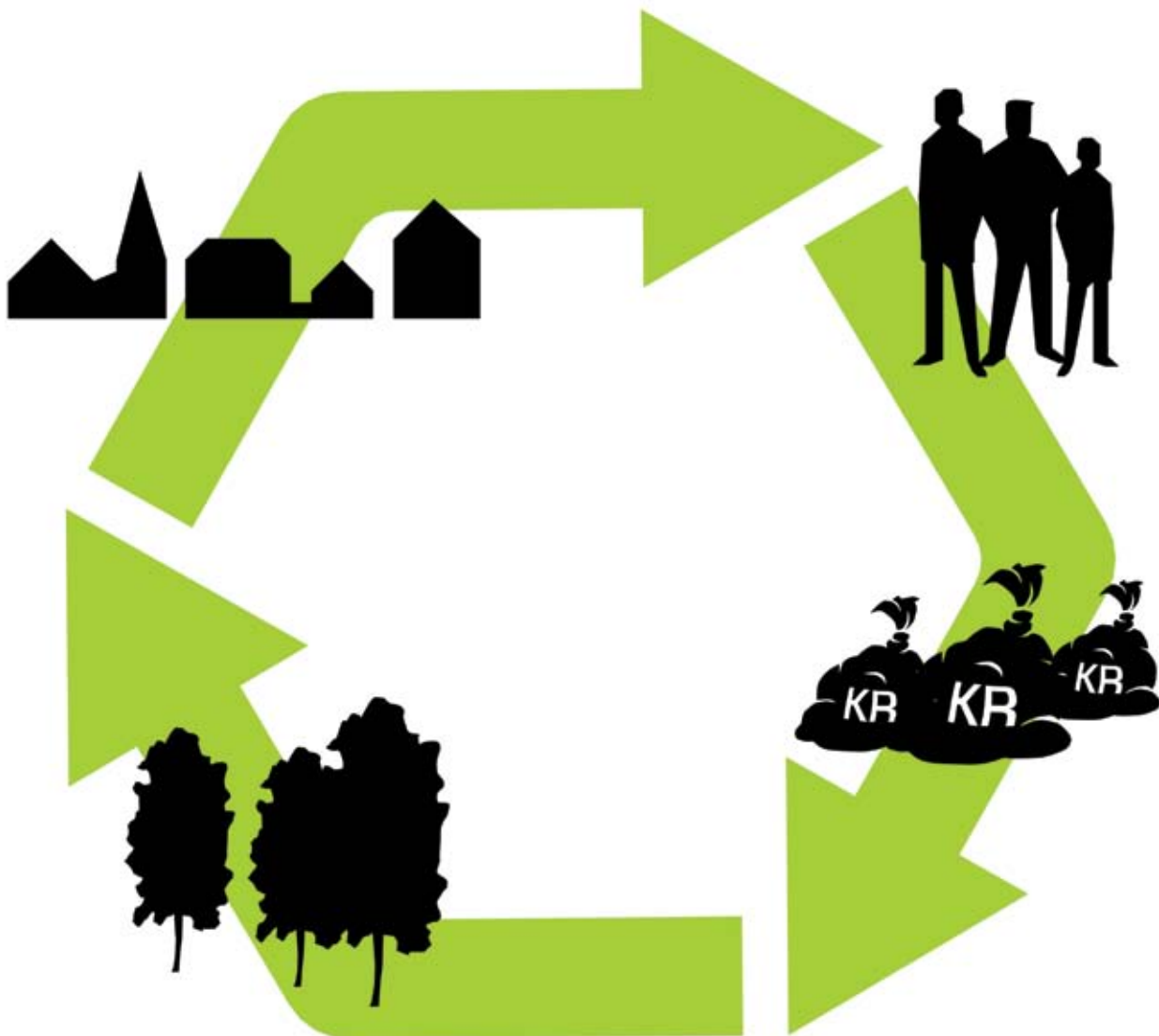
Århus Kommunes byvækststrategi opererer med to hovedprincipper: Byudvikling som dækker fortætning og byomdannelse i eksisterende byområder og Byvækst som dækker inddragelse af nye arealer. Langt den største udvikling kommer til at foregå på nye arealer i byens periferi, som udbygning af de eksisterende forstæder, og der vil blive behov for op mod 50.000 boliger i løbet af de næste 25 år.

Selvom mange gerne vil bo i byen opfylder det traditionelle parcelhuskvarter stadig boligdrømmen for mange mennesker. Men efterspørgslen og et stadigt stigende arealbehov truer med at underminere de kvaliteter parcelhuskvarteret kan tilbyde. Fællesskab med ligesindede, tryghed, den friske luft og nærheden til det grønne må tilbydes i nye rammer.

Byliv, bosætning og natur er de grundlæggende elementer, som må bringes sammen i Fremtidens Forstad. Vi må gentænke forstaden og planlægge med bæredygtighed, som en grundlæggende forudsætning! I Fremtidens Forstad skal vi derfor bo både tættere og grønnere.

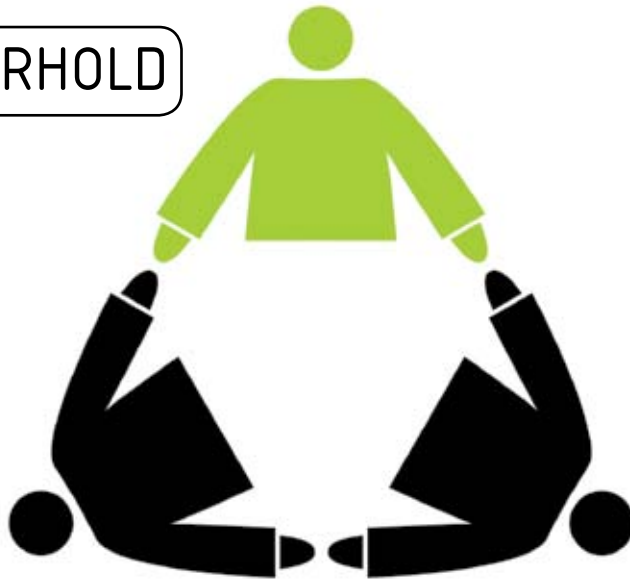


BÆREDYGTIGHED



Bæredygtig udvikling handler om at skabe betingelser for det gode liv. For at opnå bæredygtighed skal der skabes balance i samfundet; en balance der skal ses som summen af både miljømæssige, sociale, økonomiske og kulturelle forhold. Fremtidens byer må planlægges så de fordrer denne balance og indeholder den dynamik, der er nødvendig for at sikre kvalitet i udbygningen. Men hvilke konkrete udfordringer står vi overfor når vi skal planlægge Fremtidens Forstad? Og hvordan kan vi gøre disse udfordringer til operative redskaber i arbejdet med at skabe den bæredygtige by?

TILHØRSFORHOLD



Hvis vi skal trives i en by, er det vigtigt, at vores lokalsamfund har en overskuelig størrelse. Det er i nærmiljøerne at hverdagslivet udspiller sig, både hvor vi bor, hvor vi arbejder og hvor det kulturelle liv udspiller sig. Hvis vi skal føle tilknytning til et sted, må det kunne imødekomme forskellige gruppers livsstile og behov. Men det er ikke nok at skabe funktionelle boliger og gode indkøbsmuligheder. Summen af lokalsamfundets elementer skal være en meningsfuld og identitetsbærende ramme om hverdagslivet. En ramme som virker befordrende for sociale netværk og understøtter en kvartersdannelse.

PERSONTRANSPORT



Privatbilismen er en forudsætning for de forstæder vi kender i dag, men den stadig stigende bilisme er også en af de største syndere i miljøbelastningen, og den motoriserede livsstil påvirker folkesundheden. Fremtidens Forstad må udvikles så den tilgodeser den kollektive transport og virker befordrende for den lette trafik. POD (Pedestrian Oriented Development) er en værdibaseret tilgang til byplanlægning, som fokuserer på livsstil og miljø. Målet er at motivere fodgængertrafik og tilgodese de lette trafikanter. Dels som et redskab til at skabe levende og sunde byer, dels for at motivere legemlig bevægelse frem for bilisme. Fremtidens Forstad må have en størrelse og en struktur som gør bilen overflødig!

DE ÆNDREDE FAMILIEMØNSTRE



Den traditionelle kernefamilie har fået konkurrence af helt nye kategorier, som har deres egne krav og ønsker, til hvilke rammer livet skal leves i. Singles, DINKS (Double Income No Kids) og pendlere bruger alle hjemmet og byen på vidt forskellige måder og de ændrede familiemønstre stiller nye krav til vores byer og boliger. Hvis man vil imødekomme den stigende diversitet i befolkningens livsførelse må man planlægge efter den. En mangfoldig beboersammensætning kan ligeledes være med til at sikre den sociale og kulturelle bæredygtighed.

VÆRDI



Der vil i fremtiden blive behov for et stort antal boliger, der er økonomisk tilgængelige, i og omkring de større byer. Der er i dag samfundsgupper hvis økonomiske formåen gør dem ude af stand til at bosætte sig i de store byer, hvor deres kompetencer og tilstedeværelse ellers er efterspurgt. Nyuddannede akademikere, studerende og iværksættere er en vigtig ressource for den konkurrencedygtige by, men netop disse grupper er som typiske førstegangskøbere, uden friværdi, udelukket fra boligmarkedet i de større byer. I Fremtidens Forstad må der skabes billige boliger i attraktive miljøer med gode transportmuligheder til erhvervsområder og uddannelsesinstitutioner.

ENERGI- OG RESSOURCEFORBRUG



Vi bruger mere og mere energi, og den måde vi indretter vores byer og boliger på, har stor betydning for vores forbrug. Hvis vi skal nå vore egne målsætninger om at begrænse miljøbelastningen, må vi tænke nyt. Der ligger en stor udfordring i at minimere energi- og ressourceforbruget i anlægsfasen og driften af vores byer. Derfor er ressourcebevidst planlægning og design med fokus på arealforbruget centralt i udviklingen af Fremtidens Forstad.

DE ÆLDRE BLIVER ÆLDRE



I de kommende år vil de ældre komme til at udgøre en større del af befolkningen, end de gør i dag. Denne ændring i befolknings sammensætningen får konsekvenser for hele samfundet, og i forhold til bylivets tilbud og funktioner er det en vigtig pointe, at fremtidens ældre er nutidens unge! Disse temaer er relevante, da de stiller nye krav til den måde vi tænker både byer og boliger på. Fremtidens Forstad skal være en by hvor mobilitet og nærhed er vigtige kvalitetsparametre.

HVOR SKAL ÅRHUS VOKSE?

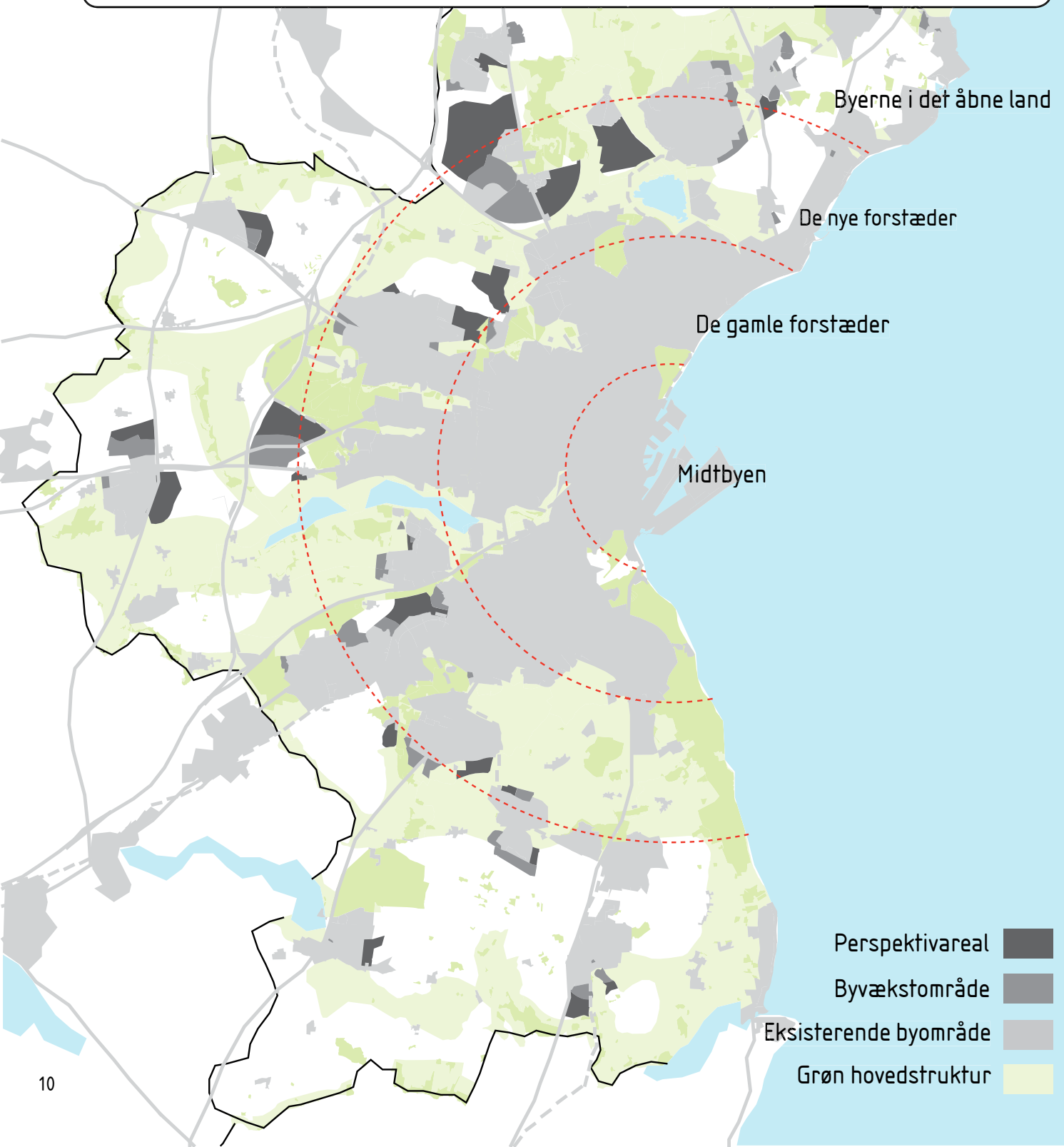


DE NYE FORSTÆDER

I løbet af de næste 25 år vil der ifølge prognoser blive behov for 50.000 nye boliger i Århus. Af disse skal op mod 35.000 opføres i nye bycentre udenfor midtbyen.

I Kommuneplan 2001 er ca. 2.100 ha udpeget til nye byvækstarealer. Størstedelen af de områder der er udpeget ligger indenfor en afstand af otte til tolv km fra midtbyen. Det er her de nye forstæder skal udvikles. Ca. 60 % af de udpegede byvækstarealer har på nuværende tidspunkt status som perspektivarealer i kommuneplanen, og vil derfor som udgangspunkt først blive rammebelagt på længere sigt.

De nye forstæder er adskilt af markante grønne træk, som en del af den grønne hovedstruktur. Strukturen tjener flere formål men de vigtigste er at sikre kommunens grundvandsressourcer og den nærhed til naturen som er et af hovedprincipperne i den overordnede bystruktur. Disse grønne træk er vitale og skal fastholdes i den fremtidige planlægning.



FOKUS

"I Århus Kommune i det 21. århundrede har Byrådet - ud fra betragtninger om bæredygtighed og specielt den trafikale bæredygtighed - udtrykt et generelt ønske om at samle en stor del af den kommende byvækst inden for nogle få arealer. Samtidig er det dog påpeget, at en samling af al byvækst i nogle få områder ikke vil kunne opfylde alle behov. Derfor skal der også i den øvrige del af kommunen kunne ske en vis byvækst, således at mangfoldigheden af bomuligheder og muligheder for placering af erhvervsvirksomheder fastholdes, selvom det ikke er en trafikalt optimal løsning." (Århus Kommuneplan 2001, Hovedstruktur, s. 37)



Den største koncentration af byvækst- og perspektivarealer er beliggende nord for Århus, med Lisbjerg som det største sammenhængende område på ca. 550 ha.

SYNERGI

Perspektivarealet i Elev ligger mellem den eksisterende by og de store infrastrukturelle tiltag; letbanen imellem Århus midtby og Skødstrup, og den nye motorvej mellem Søften og Skødstrup. Elevs nabobyer er henholdsvis Lystrup, som er næsten fuldt udbygget og Lisbjerg, der i løbet af de næste 20 år vil udvikle sig til en bydel med op mod 20.000 indbyggere og en lang række servicefunktioner. Lisbjerg er det højest prioriterede byvækstområde i Århus Kommune og de nye infrastrukturelle tiltag betjener alle denne nye by. Udfra et bæredygtigt perspektiv er det hensigtsmæssigt at samle byvæksten på færre og større lokaliteter og dele centrale faciliteter såsom vejbetjening. Det ca. 140 ha store perspektivareal ved Elev har altså en overordentlig gunstig beliggenhed i forhold til de normer kommuneplanen beskriver for de nye byvækstarealer. Desuden har arealet en unik beliggenhed i forhold til infrastrukturen og byvæksten her, som primært tænkes som en boligby, vil være med til at styrke hele området i et gensidigt givende forhold med Lisbjerg.



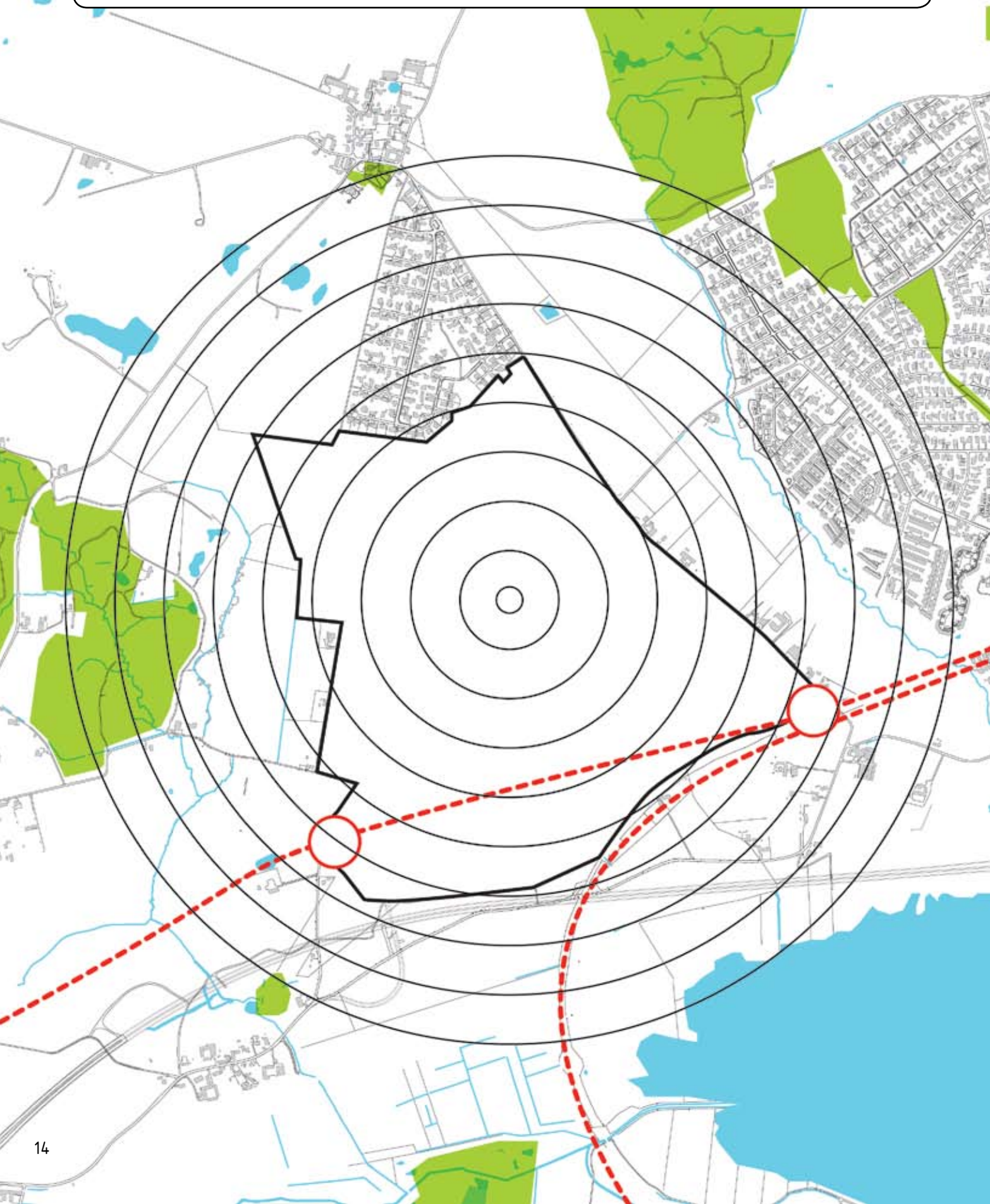
En sideløbende udvikling af de to områder vil kunne resultere i en synergi mellem kommunale og private interesser. Der vil være tale om to forskellige modeller for byudvikling hvor initiativet ligger henholdsvis hos kommunen og hos private interessenter. Et fælles erfaringsgrundlag kan danne en stærk platform for fremtidige byudviklingsopgaver.

A horizontal green banner with white hexagonal patterns. The patterns consist of several overlapping hexagons of varying sizes and orientations, some with solid outlines and others with dashed or thin outlines. The banner is centered on a white background.

HVORDAN PLANLÆGGES EN BÆREDYGTIG BY?

ET BYSAMFUND VOKSER

Perspektivarealerne afgrænses mod nord af den eksisterende by og mod syd af den nye infrastruktur og det attraktive naturområde ved Lystrup Engso. Derfor er det oplagt, at centrum for den fremtidige byvækst i Elev ligger umiddelbart syd for den eksisterende by og skaber et tyngdepunkt der kan binde hele bysamfundet sammen.



INFRASTRUKTUR

Med en ny infrastruktur forbindes Elev med de to stationer på den nye letbane. Hvor de tre ben mødes markeres det nye centrum. De tre "ben" fungerer som hovedgader i Fremtidens Forstad og udgør den primære infrastruktur.



EN GRØN STRUKTUR

Byens kvarterer og de centrale funktioner organiseres omkring en grøn struktur som slår en cirkel omkring centrum. Den grønne ring er et sammenhængende parkareal, der både fungerer som infrastruktur, friareal og som også kan danne ramme om forskellige bæredygtige tiltag i lokalsamfundet.



Central Park



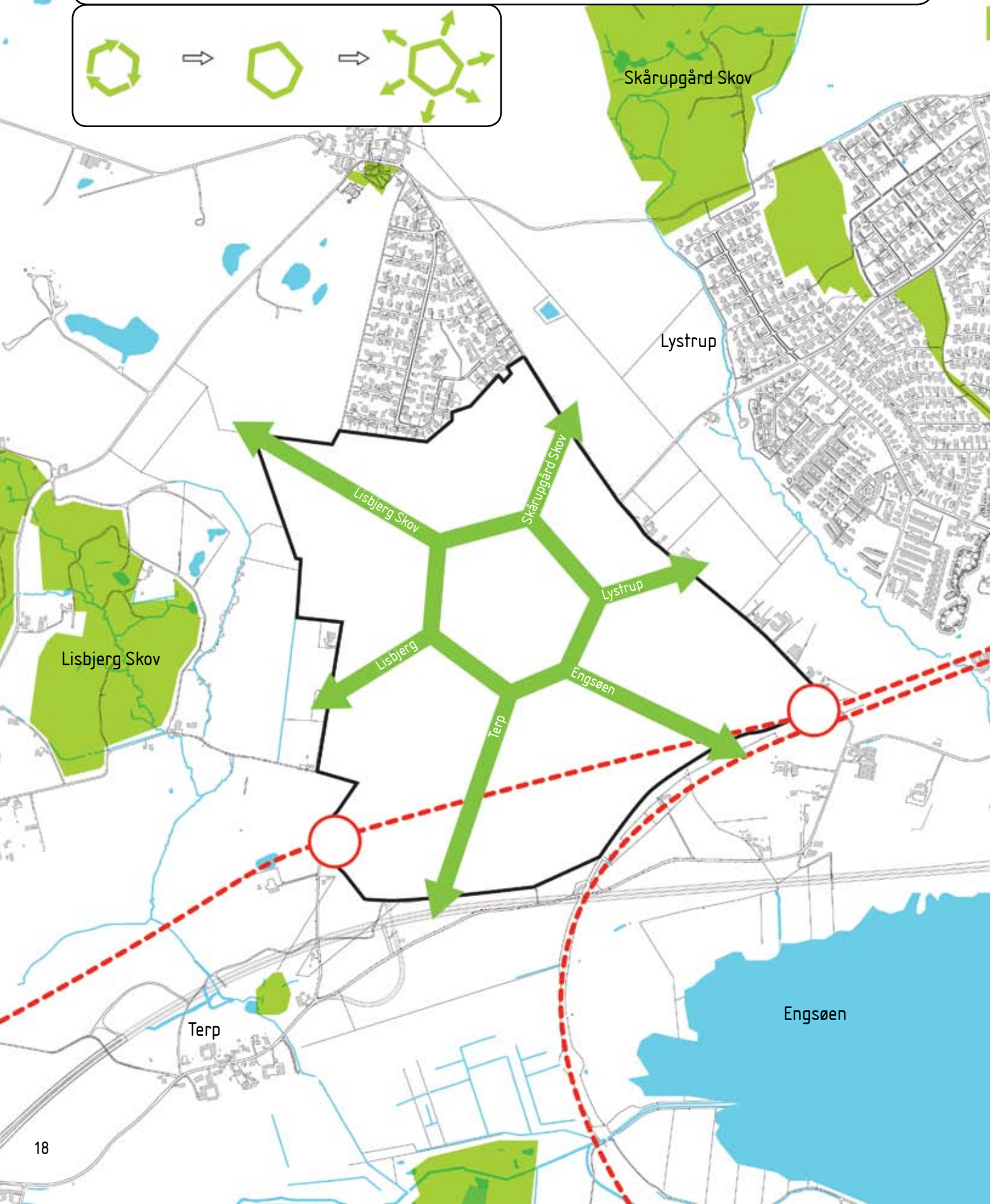
TÆT PÅ DET HELE

De omkringliggende herlighedsværdier befinder sig i gå-afstand fra det nye centrum. By, skov og vand er de nærmeste naboer til perspektivarealet.



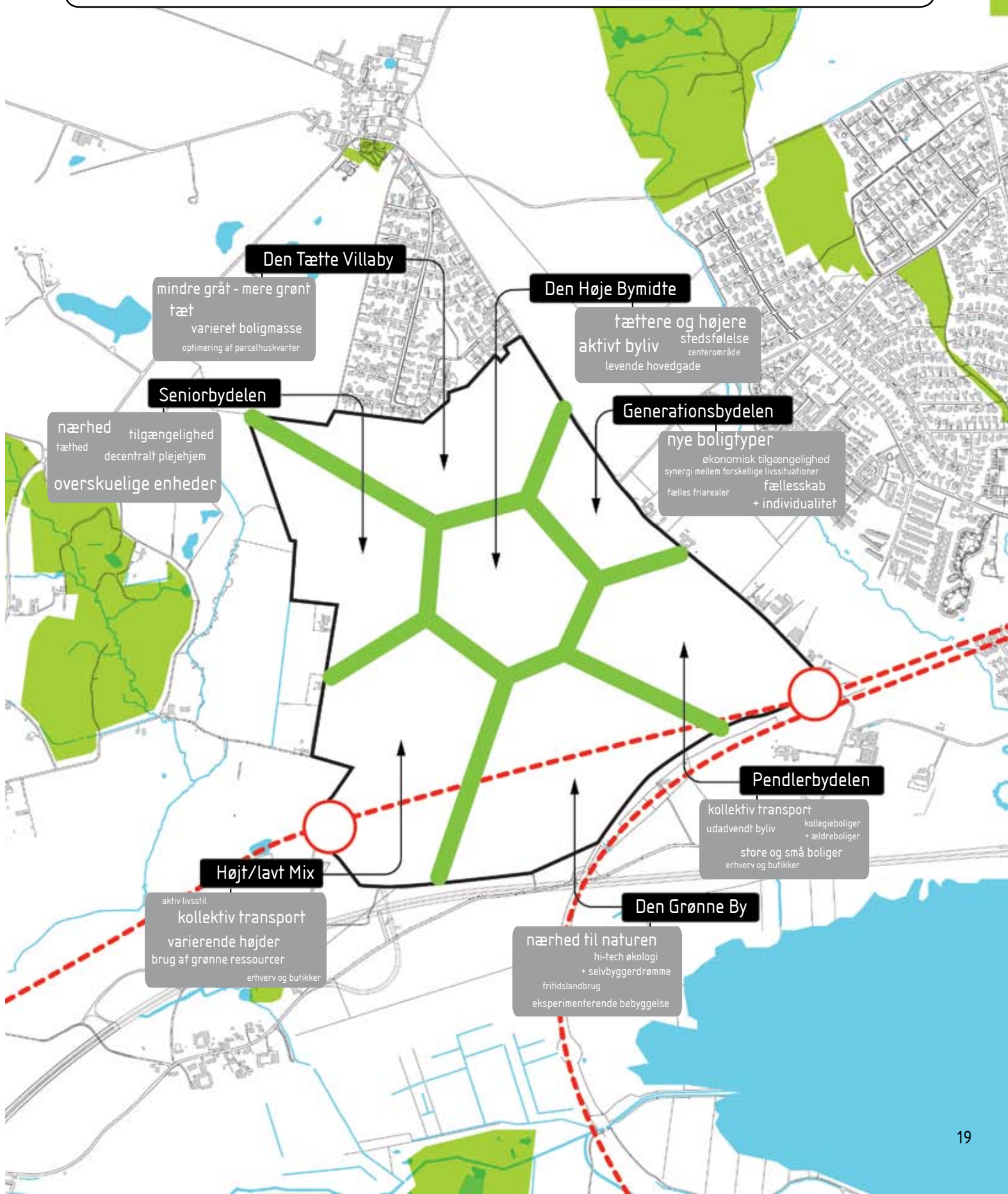
GRØNNE FORBINDELSER

Den grønne struktur rækker ud og griber fat i omgivelserne. Mod øst skabes grønne korridorer mod Skårupgård Skov og Lystrup. Mod Vest er der uhindret adgang til Lisbjerg Skov og en stiforbindelse til den nye by og mod syd rækker den grønne struktur ud mod Engsøen.



7 KVARTERER

Den grønne struktur inddeler perspektivarealet i syv kvarterer med hver deres særegne karakter. De forskellige kvarterer afspejler i deres placering og udformning de centrale temaer, og fungerer som eksemplificeringer af, hvorledes udfordringerne kan omsættes til bygninger og bymiljøer. Den grønne struktur lægger sig mellem kvarterne og danner en grøn infrastruktur som binder byens forskellige elementer sammen.



Den Tætte Villaby

mindre gråt - mere grønt
tæt
varieret boligmasse
optimering af parcelhuskvarter

Den Høje Bymidte

tættere og højere
aktivt byliv
stedsfølelse
centerområde
levende hovedgade

Seniorbydelen

nærhed
tilgængelighed
tæthed
decentralt plejehjem
overskuelige enheder

Generationsbydelen

nye boligtyper
økonomisk tilgængelighed
synergi mellem forskellige livssituationer
fælles friarealer
fællesskab
+ individualitet

Pendlerbydelen

kollektiv transport
udadvendt byliv
kollegieboliger
+ ældreboliger
store og små boliger
erhverv og bufikker

Højt/lavt Mix

aktiv livsstil
kollektiv transport
varierende højder
brug af grønne ressourcer
erhverv og bufikker

Den Grønne By

nærhed til naturen
hi-tech økologi
+ selvbyggerdrømme
fritidslandbrug
eksperimenterende bebyggelse



OVERORDNET STRUKTUR

DEN GRØNNE STRUKTUR

Den grønne struktur er en levende park som både er infrastruktur, friareal og ramme om bæredygtige tiltag. Det er her de unge spiller fodbold, mens seniorerne går stavgang og skoleklassen eksperimenterer med vindenergi. Parken skærer sig igennem byen som en grøn korridor, og fungerer samtidigt som et sammenhængende stisystem, der binder hele byen sammen og fungerer både som skolesti, promenade og motionssti, så man kan gå til skole, på arbejde eller til supermarkedet uden at skulle bevæge sig ad stærkt befærdede veje.



Skovtur

Solbadning
Trampolinhop

Tai chi

Frisbee
Lacrosse
Cricket
Gymnastik

Golf

Hockey
Ridning
Sjov for børn

Agilitybane

Temapark
Friluftsscene
Træf

Cirkus

Morgengymnastik
Træklatrning
Loppemarked

Bueskydning

Petanque

Skattejagt

Lejrbål



Biotop

Habitat

Regnvandsbassin
Rodzoneanlæg
Dyrehold
Fælleskompostering

Nyttehaven

Vindenergi eksperiment

Naturvejledning/-vandringer

Solceller



Vandretur

Løbesti

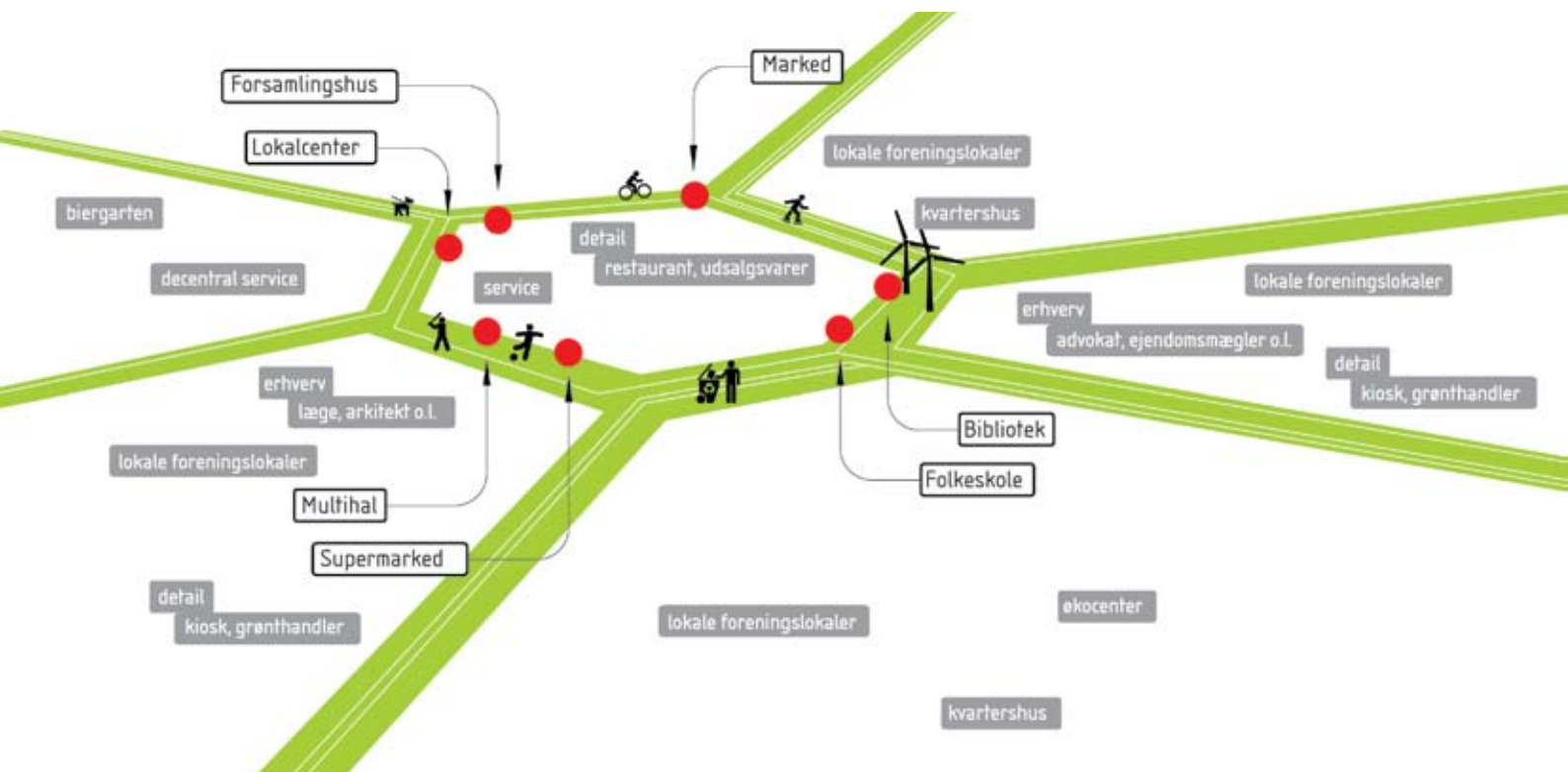
Fodgænger areal
Cykelsti
Skater/skøjte spor
Smutvej

Natursti

Pitttoresk (scenisk)
Hundeluftning

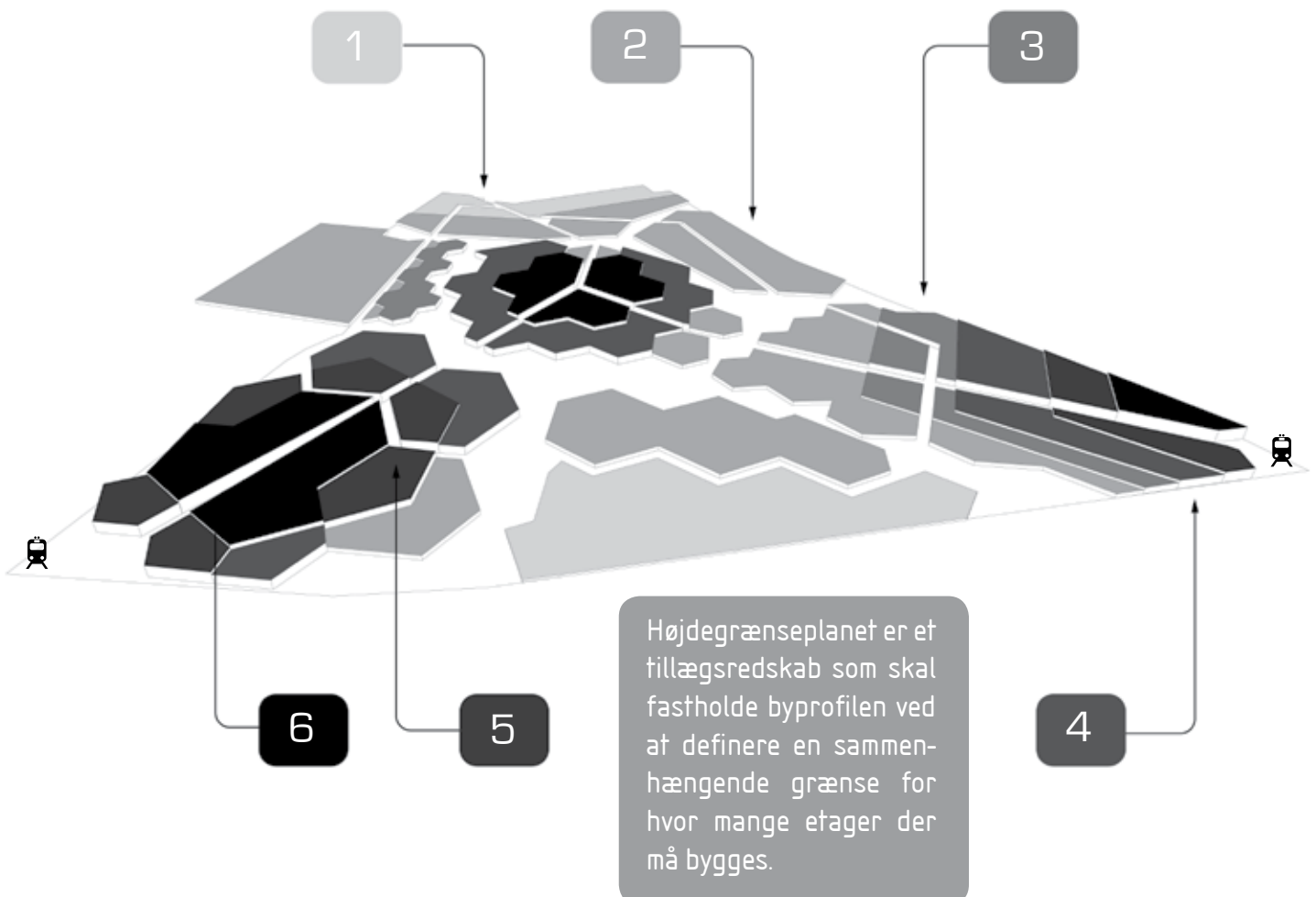
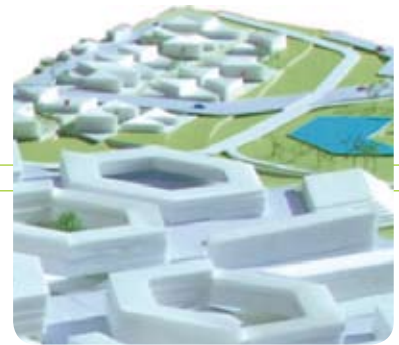
ALTID TÆT PÅ DET GRØNNE

En bæredygtig byudvikling skal planlægges, så den fordrer den lette trafik, og en vigtig kvalitet er muligheden for at kunne gå til alt. Den grønne struktur er med til at opfylde nærhedsprincippet i Fremtidens Forstad, da der er lige langt fra alle bydele til det grønne bånd, derfor placeres offentlig service og detailhandel netop her. På den måde skaber den grønne infrastruktur bedre adgang for alle til eksempelvis et supermarked eller en folkeskole, som samtidigt vil kunne nyde godt af de grønne omgivelser og faciliteter. De forskellige funktioner relaterer sig til kvartererne med deres placering, og til en udbygningstakt så de fortløbende modsvarer et stigende befolkningsantal med forskellige behov, jf. figuren side 39 nederst.



BYPROFIL

Fremtidens Forstad skal planlægges som et selvstændigt bysamfund, med alle de funktioner og aspekter man efterspørger i de historiske bycentre. Den fuldt udbyggede by kan rumme op mod 11.000 beboere og en lang række offentlige servicefunktioner, institutioner og erhverv. Diversitet er et nøgleord og en grundforudsætning for at skabe en levende by. Fremtidens Forstad indeholder forskellige kvarterer som appellerer til forskellige befolkningsgrupper. Derfor ligner Fremtidens Forstad mere de historiske byer, end de forstæder vi kender i dag. Byens kvarterer ligger omkring et veldefineret centrum, som udover boliger og butikker indeholder de vigtigste institutioner og servicefunktioner. Bymidten er høj og tæt og de omkringliggende kvarterer er lavere og bliver gradvist mere spredte mod grænsen til det åbne land. Tætheden skaber liv og intensitet og markerer samtidig "tyngdepunkterne" i byen: centrum og området omkring de to stationer på den nye letbane. Resultatet er en markant byprofil som understreger kvarterernes forskellighed og samtidig skaber gode sollys- og udsigtsforhold for den enkelte bolig. Internt i kvartererne er højdegrænseplanet et vigtigt designparameter som understøtter mulighederne i at bygge bæredygtigt.



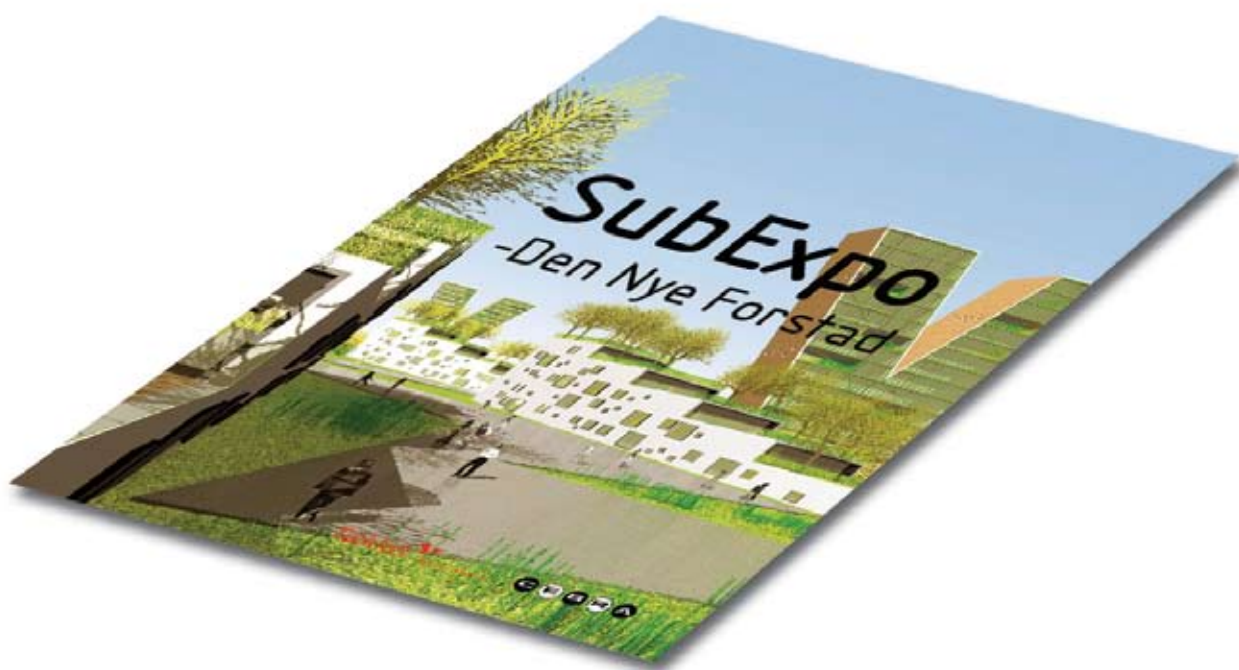


SUBEXPO

Fremtidens Forstad som internationalt parallelopdrag

Fremtidens Forstad er en vision der stiller skarpt på de udfordringer vores by står overfor.

Det kræver viden og ambitioner at realisere visionen om den bæredygtige by i Århus. Derfor vil et internationalt parallelopdrag, med deltagelse af en række anerkendte arkitektfirmaer, kunne bidrage til en frugtbar og inspirerende proces og udfolde de muligheder, som ligger i udviklingen af en bæredygtig by.



Et parallelopdrag er ikke en traditionel arkitektkonkurrence, men en åben proces hvor de medvirkende arkitekt teams arbejder sammen med opdragsgiveren og offentligheden om at skabe resultatet. Målet er at få belyst en række problemstillinger fra forskellige vinkler og derfor udpeges der ikke nødvendigvis ét vinderprojekt, men dele af de forskellige projekter kan kombineres i det endelige resultat.



Et eksempel på hvordan der kunne se ud i Den høje Bymidte

En international byggeudstilling vil bringe fokus på Århus som foregangssted og inspirator for andre byer og den internationale eksponering vil gavne byen som helhed.

+ Nye samarbejdsformer mellem offentlige og private aktører i plantægningen

+ Projekter der styrker den bymæssige mangfoldighed i Århus

+ Fokus på byvækst i Århus

+ Attraktive boligtilbud i Århus Kommune

+ Saltvandsindsprøjtning til det Århusianske vækstlag

+ National og international eksponering og markedsføring af Århus

Beskrivelserne på de følgende sider er eksempler på hvordan de forskellige kvarterer i Fremtidens Forstad kunne se ud. Beskrivelserne er en eksemplificering og et udtryk for de ambitioner, som bærer projektet. I et internationalt parallelopdrag kunne disse ambitioner omsættes til by- og bygningsdesign i en byggeudstilling, som vil sætte Århus på verdenskortet.

DE 7 KVARTERER



DEN TÆTTE VILLABY



Den Tætte Villaby ligger nærmest det eksisterende villakvarter i Elev. Kvarterets bebyggelse og disponering skal tænkes som en optimering af det traditionelle parcelhuskvarter med henblik på at styrke bæredygtigheden. Derfor er kvarterets karakteristika en synlig tæthed som bør komme til udtryk i bygningernes højde og matriklernes størrelse. I Den Tætte Villaby er det hensigtsmæssigt at åbne for en variation af boligtyper, så den traditionelle villa får selskab af dobbelt- og trippelvillaer. Den varierede boligmasse appellerer til forskellige befolkningsgrupper, så kvarteret kan huse både etablerede børnefamilier, unge par, single forældre osv. I Den Tætte Villaby skal der også udlægges små fælles friarealer til brug for kvarterets beboere. Her kan man møde sine naboer og sludre, mens man kigger på børnene der leger.

Hvordan kan "parcelhuskvarteret" i højere grad tilgodese infrastrukturen for lette trafikanter?

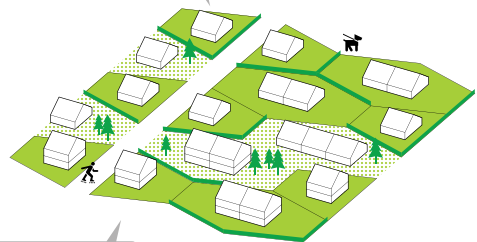
Hvilke kvaliteter kan der opnås ved at bygge villaer tættere sammen?

Hvordan kan identitet og stedsfølelse blive nøgleord for kvarteret?

Kan jeg bo på egen parcel, i gåafstand fra centrum?

Kan der være masser af luft omkring min bolig selvom jeg bor tæt på mine naboer?

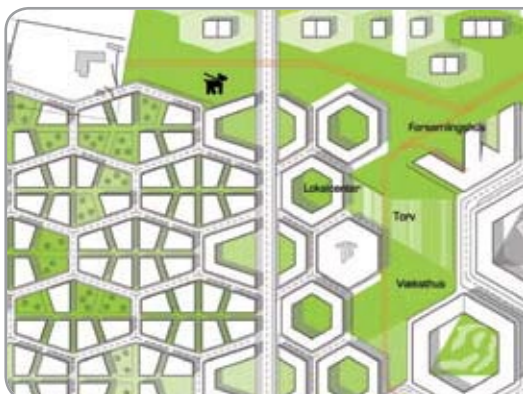
Kan vejen være en legeplads?



Kan en villa være 3 lejligheder?

Kan jeg bo i parcelhus selvom jeg er studerende?

SENIORBYDELEN



Seniorbydelen er et kvarter, der skal indrettes, så det giver de bedst mulige betingelser for seniorer i forskellige af livets sene stadier. I plantægningen er det vigtigt at lægge vægt på overskuelighed, nærhed og maksimal tilgængelighed. Her skal være mange etplans boliger med direkte adgang til små private haver og mindre boliggrupper som sammen kan dele et friareal. Der skal dog også anlægges større boliger, som f.eks. kan deles af par, hvor den ene har nedsat mobilitet. Kvarteret bør indeholde et "decentralt plejehjem", hvis boliger og service er integreret i bebyggelsen, og mindre boliger til ældre med ægtefæller på plejehjemmet eller med særlige plejehov i forbindelse med dette. Men Seniorbydelen er ikke kun for de ældre. Her skal også findes familieboliger og selvom fokus ligger på seniorerne bør kvarteret indeholde boligtilbud til mange forskellige grupper.

I Seniorbyen skal der være en række fællesarealer, udformet som små torve der kan skabe intime miljøer, hvor alle kan færdes ubesværet og mødes omkring forskellige aktiviteter.

Hvordan opnås maksimal tilgængelighed uden at miste intimiteten i kvarteret?

Hvordan sikres optimale forhold for ældre side om side med børnefamilier?

Hvordan skabes overskuelige enheder, med fokus på identitet og stedsfølelse?

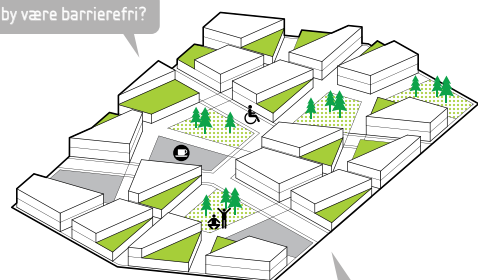
Hvilke forventninger har de ældre til boligen om 20 år?

Hvordan fastholder man sit sociale netværk hvis man bliver immobil?

Kan jeg have maksimal frihed og tryghed på samme tid?

Kan jeg bo på plejehjem derhjemme?

Kan en by være barrierefri?



Kan jeg have en nyttehøve på 1. sal?

Kan jeg bo på 1. sal selvom jeg er gangbesværet?



Seniorbydelen, som den kunne udformes.

PENDLERBYDELEN



Pendlerbydelen skal rumme en varieret beboersammensætning og en stor alsidighed i boligmassen. Her er både boliger, som henvender sig til ældre, unge og børnefamilier. Størstedelen af boligerne bør være lejligheder og en del af boligmassen målrettet brugere af den kollektive trafik, i form af Grenåbanen, Bybusserne og den nye letbane. En del af boligmassen bør reserveres til kollegieboliger og boliger, der med deres indretning og placering appellerer til mobile ældre.

Bebyggelsen tænkes som karré- og stokbebyggelse som på en klar måde adskiller gade- og gårdrum, og langs hovedgaden er det muligt at udlægge arealer til erhverv og butikker. I det offentlige rum tilgodeses den lette trafik og forskellige tiltag som små pladser og grønne lommer er med til at skabe et miljø som befordrer det udadvendte byliv.

Hvordan kan kvarterets udformning lægge fokus på den kollektive trafik?

Hvordan kan parkering blive en integreret del af kvarteret uden at optage offentlige pladser og vejareal, og ligeledes fordele brugen af delebiler?

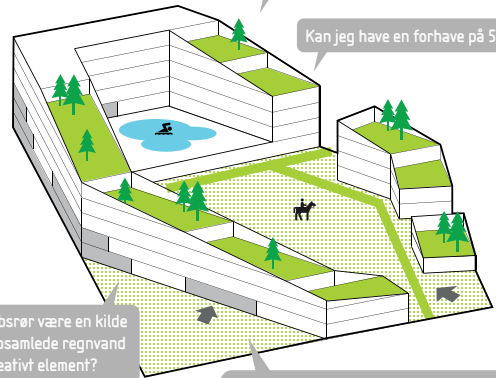
Hvilke faciliteter skal være til stede i gårdrummene for at beboerne kan nyde det uformelle liv og styrke det sociale fællesskab?

Kan jeg undvære bilen selvom jeg har børn?

Kan en facade være en solfanger?

Kan jeg være førstegangs køber selvom jeg ikke er færdig med min uddannelse?

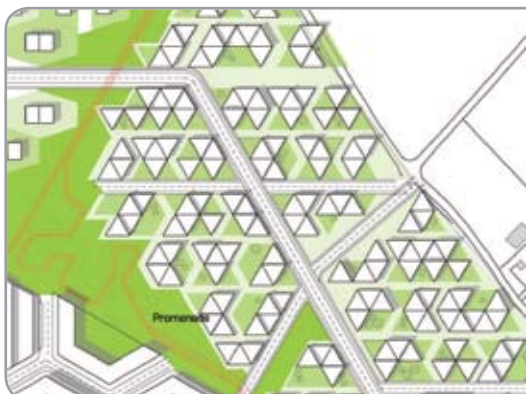
Kan jeg have en forhave på 5. sal?



Kan et nedløbsrør være en kilde og kan det opsamlende regnvand være et rekreativt element?

Kan en lejlighed være en porsche?

GENERATIONSBYDELEN



Generationsbydelen skal udformes til at imødekomme de ændrede familiemønstre og skabe grundlag for en synergi mellem forskellige livssituationer. Bebyggelsens karakter tænkes som en tæt kasba i op til to etager. Boligform og ejerforhold skal varieres således lejligheder, rækkehuse og villaer fletter sig sammen i små fællesskaber. Størrelse og udformning skal give rum for flere livssituationer: ung, familie, DINK (Double Income No Kids), single voksen, senior, og bebyggelsens udformning skal skabe mulighed for både fællesskab og individualitet i måden at bo på.

Alle skal have adgang til eget friareal, enten som terrasse, privat have eller delehave. Generationsbydelens fælles friarealer bør være både grønne og befæstede, med plads til at dyrke alle former for fritidsaktiviteter. De fælles friarealer kan tage funktion som et sammenhængende stisystem, der forbinder alle i bydelen.

Hvordan kan ung og gammel få udbytte af at bo dør om dør, og hvilke faciliteter kræver det?

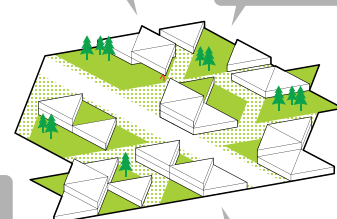
Hvordan kan kasbaen som struktur rumme flere forskellige boligformer?

Hvordan kan generationsbydelen tilbyde rumlige forhold for nye familiekonstellationer?

Kan min nabo være "reservebedste" for mine børn?

Kan en parkeringsplads være et mødested?

Kan en tagterrace være en baghave?



Kan mit hus vokse når min familie gør det?

Kan vi bo tre generationer under samme tag?

Kan en lejlighed have samme kvaliteter som en villa?

Kan jeg bo i eget hus, uden at være alene?



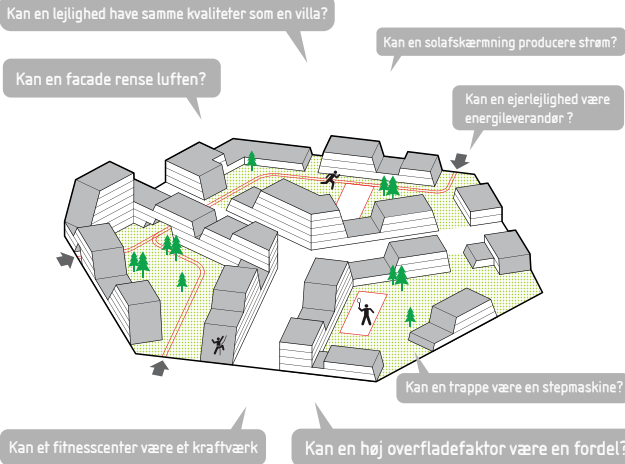
Et bud på Generationsbydelen

HØJT/LAVT MIX



Højt/lavt mix henviser til den bebyggelse som skal præge dette kvarter. Den skal tænkes som karréer, der varierer i højde og fremstår som bjergkæder med toppe og dale. Kontrasten mellem høj og lav er central fordi den gør det muligt at bygge højt og samtidig sikre udsigt og gode dagslysforskelde i boliger og friarealer. Kvarterets bygninger skal være performative, dvs. at de designses så de kan bidrage til kvarterets "miljøregnskab". Hovedparten af bebyggelsen tænkes som etagebyggeri og boligsammensætningen ligner pendlerbydelen med mange lejligheder og en mangfoldig beboersammensætning. Der skal lægges fokus på den aktive livsstil i indretningen af bygninger og offentlige rum. Kvarteret er orienteret mod hovedgaden som forbinder den vestlige station og centerområdet. Hovedgaden skal huse lokale indkøbsmuligheder og arealer til erhverv og detailhandel. Bebyggelsens gårdrum bør være offentligt tilgængelige og programmeres til forskellige aktiviteter som knytter sig til fysisk udfoldelse.

- Hvordan kan fokus på en aktiv livsstil udmønte sig i kvarteret?
- Hvordan kan varierende højder bruges aktivt i forhold til udsigt og lysindfald?
- Hvordan kan stationsområdet udnyttes til at skabe en ny type offentligt rum?



DEN GRØNNE BY

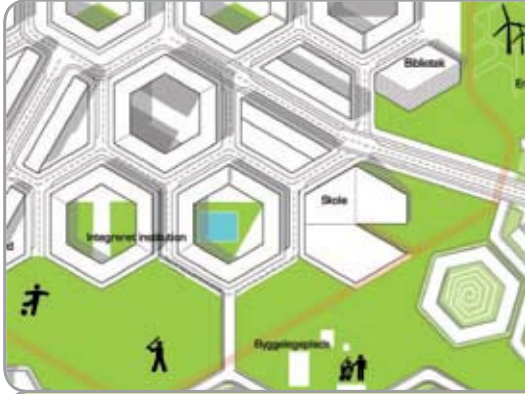


I Den Grønne By er økologien og nærheden til naturen det centrale tema. Kvarteret tænkes som tæt-lav bebyggelse, som skal åbne mulighed for at favne naturen. I dette kvarter skal der åbnes for eksperimenter i bolig og bebyggelsesform, det kan være økohuse side om side med halmhuse og jordbrugsparceller. Her er plads til både Hi-tech økologi og selvbyggerdrømme. Naturen er allestedsnærværende og friarealerne bør have en performativ karakter i forhold til miljøbeskyttelse og energiproduktion.

- Hvordan kan økologiske og miljømæssige tiltag integreres i bebyggelsen?
- Kan kvarteret blive selvforsynende mht. energi og hvordan?
- Hvordan bliver "Den grønne By" et foregangsområde for bæredygtighed?



DEN HØJE BYMIDTE



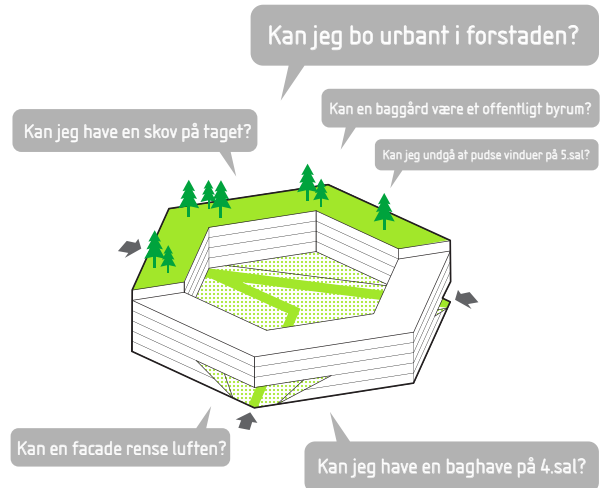
Den Høje Bymidte er Fremtidens Forstads centerområde. Her skal der bygges tættere og højere end man hidtil har gjort i forstæderne. Således minimeres arealforbruget og samtidig samles mennesker og funktioner på et mindre område. Det reducerer omkostninger ved transport ligesom tætheden skaber en bymæssig identitet og akkumulerer bylivet.

Bebyggelsen i den høje bymidte tænkes som karréer op til 7 etager. Bymidten har status af centerområde og skal derfor indeholde byens service- og handelsfunktioner i bebyggelsens nederste etage. Omfanget af butiks- og service areal varierer efter den enkelte karres beliggenhed. Bymæssigheden er i fokus og det offentlige rum omkring hovedgaden skal være et attraktivt og urbant miljø. Bymidten bør desuden indeholde lejligheder under forskellige boligformer som ejer- leje-, andels- og ungdomsboliger. Den høje bymidte er omgivet af den grønne struktur og mange af boligerne ligger med udsigt til parken. Det er også i den høje bymidte at byens institutioner og større fritidsanlæg skal ligge. Disse skal placeres i områdets yderkant med umiddelbar adgang til det grønne.

Hvordan kan man bygge både højere og tættere og samtidigt bevare forbindelsen til de grønne herlighedsværdier?

Hvorledes kan en karréstruktur med umiddelbart introverte gårdrum fungere som en aktiv, offentlig grøn del af byen?

Hvordan kan Bymidten udformes, så den bliver et levende kvarter, og det intense og udadvendte byliv bliver både realistisk og frugtbart i en forstad?






OPLÆG TIL DISPONERING

PLANOPLÆG

Illustrationen viser hvordan de forskellige kvarterer kan implementeres i den overordnede struktur.



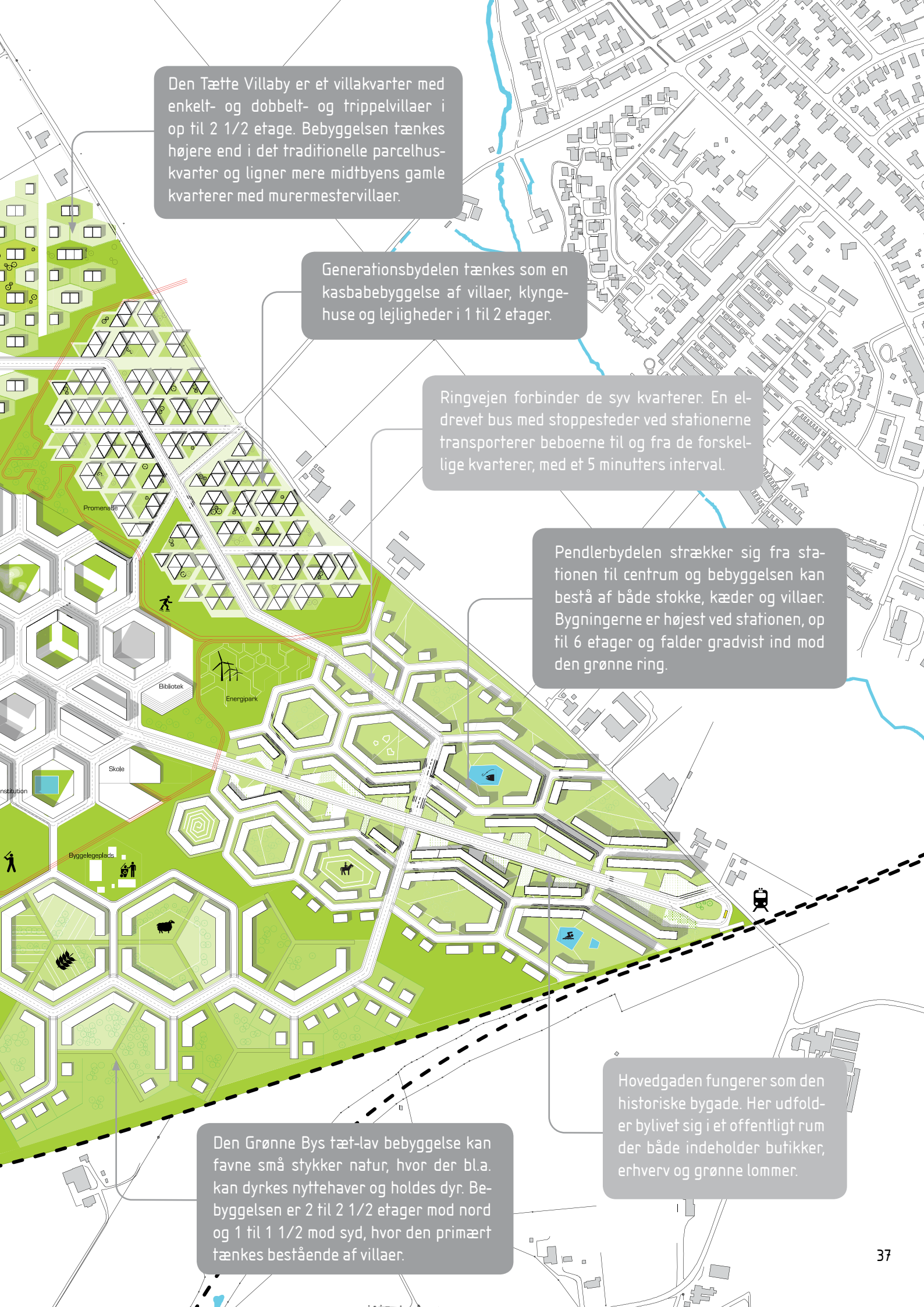


Den Høje Bymidte er byens centerområde. Her tænkes bebyggelsen som karréer, der skaber veldefinerede gaderum og intime gårdrum. I centrum, hvor hovedgaderne mødes, kan bebyggelsen være op til 7 etager. Mod den grønne ring falder bygningshøjden ned til 3 etager.

Seniorbydelen kan indeholde både mini-karréer og en kasbabebyggelse. Karréerne som ligger tættest på centrum kan være op til 3 etager og den tæt-lave kasba 1 til 2 etager.

Højt/lavt mix henviser til den karakteristiske bebyggelse, som der er mulighed for i dette kvarter. Karréerne tænkes som en lav base i 1 til 2 etager med slanke tårne i op til 6 etager. Bygningerne er højest ved stationen og lavest mod nord, hvor de møder den grønne ring.

Stisystemet er byens grønne ringvej. Det sammenhængende system forbinder de vigtigste funktioner og fungerer samtidig som løbebane, promenade, skolesti mm..



Den Tætte Villaby er et villakvarter med enkelt- og dobbelt- og trippelvillae i op til 2 1/2 etage. Bebyggelsen tænkes højere end i det traditionelle parcelhuskvarter og ligner mere midtbyens gamle kvarterer med muremestervillae.

Generationsbydelen tænkes som en kasbabebyggelse af villaer, klyngehuse og lejligheder i 1 til 2 etager.

Ringvejen forbinder de syv kvarterer. En el-drevet bus med stoppesteder ved stationerne transporterer beboerne til og fra de forskellige kvarterer, med et 5 minutters interval.

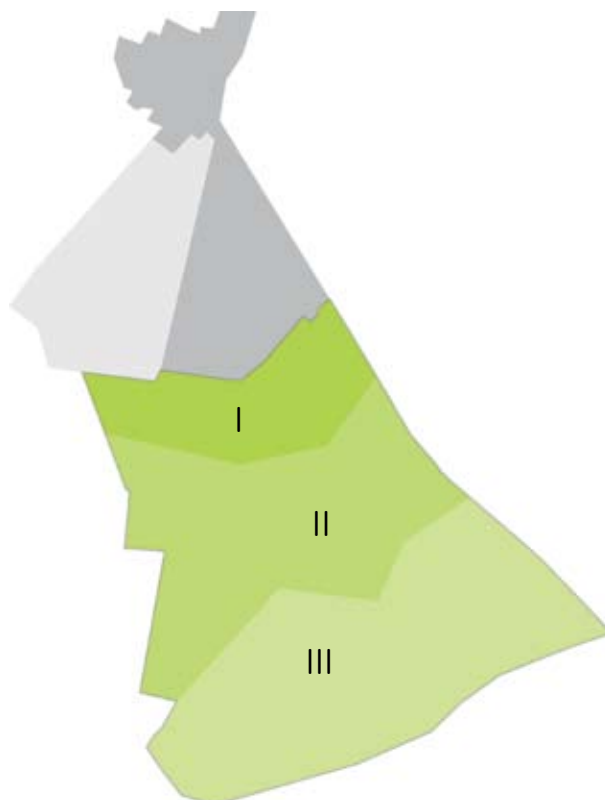
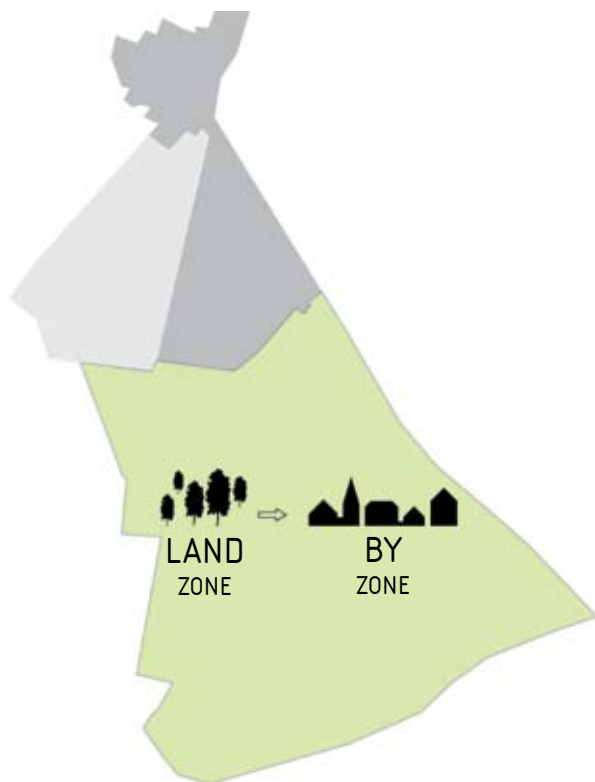
Pendlerbydelen strækker sig fra stationen til centrum og bebyggelsen kan bestå af både stokke, kæder og villaer. Bygningerne er højest ved stationen, op til 6 etager og falder gradvist ind mod den grønne ring.

Hovedgaden fungerer som den historiske bygade. Her udfolder bylivet sig i et offentligt rum der både indeholder butikker, erhverv og grønne lommer.

Den Grønne Bys tæt-lav bebyggelse kan favne små stykker natur, hvor der bl.a. kan dyrkes nyttehaver og holdes dyr. Bebyggelsen er 2 til 2 1/2 etager mod nord og 1 til 1 1/2 mod syd, hvor den primært tænkes bestående af villaer.



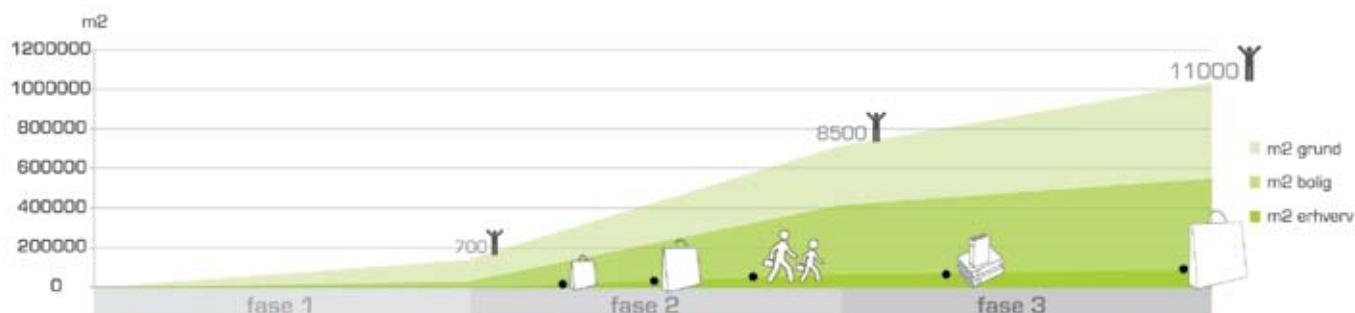
FORLØBET



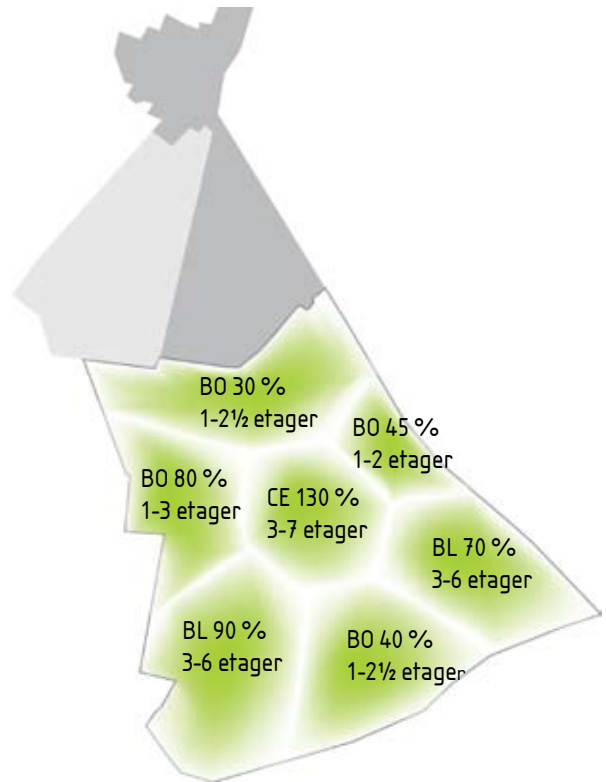
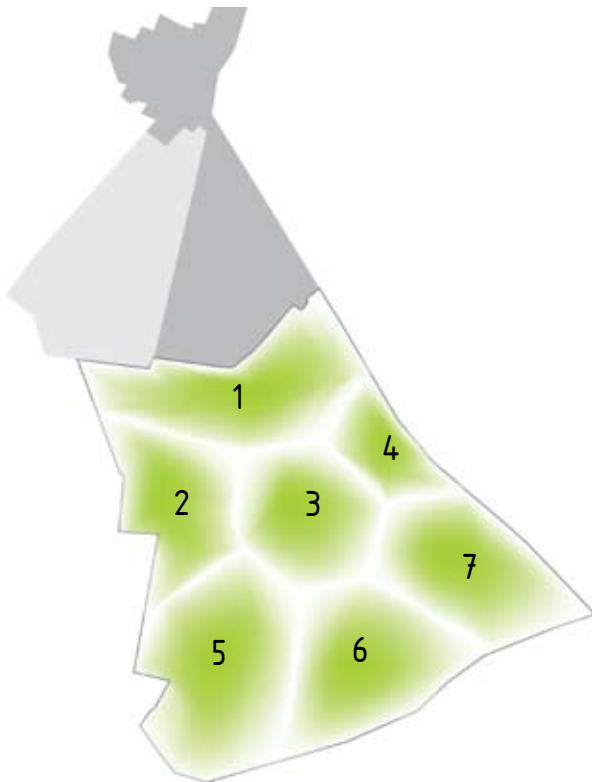
Perspektivarealet ændrer status til byzone. Dette er forudsætningen for at området kan rammebelægges i kommuneplanen, og derefter bebygges.

Som en del af en samlet udbygning af de nye forstæder kan statusændringen ske efter en fasedeling, som forholder til det foreliggende oplæg til en strukturplan.

Figuren viser udbygningens faser med udgangspunkt i det viste planoplæg sammenholdt med det befolkningsgrundlag som kræves for en række servicefunktioner.



- minimarked
- discountbutik
mindre supermarked
- udsalgsvarebutik
større supermarked
- bibliotek
- skole [4 spor]



Det foreliggende oplæg til en strukturplan består af syv kvarterer og den grønne struktur. Det viste oplæg til en etapedeling af udbygningen kan anvendes ved en fasedelt statusændring og som grundlag for en afgrænsning af projektområder i det internationale parallelopdrag.

Som grundlag for parallelopdraget tilskrives hvert område en anvendelseskategori og en omtrentlig udnyttelsesgrad i henhold til de beskrevne ambitioner for de forskellige kvarterer.

Diagrammet viser hvorledes de syv kvarterer forholder sig til andre kvarterer i den eksisterende bys profil, placeret efter etagehøjde og bebyggelsesprocenter. Generelt vil en forskydning op mod højre medføre et mindre ressourceforbrug.

