

Projektforslag

Nørre Snede Områdefornyelse



Udarbejdet af
Ikast-Brande Kommune

i samarbejde med

Go'Proces

INDLEDNING OG FORMÅL	5
PROCESFORLØB	7
PROJEKTBEKRIVELSE	10

Indledning og formål

Maj 2009 igangsatte Ikast-Brande Kommune i samarbejde med eksterne rådgivere og 40 lokale borgere områdefornyelsen i Nørre Snede. Den tidligere centerby var efter kommunesammenlægningen den tredje største by i den nye kommune og Nørre Snede borgerne beskrev deres by som reduceret til at være bindestregen i Ikast-Brande. Det var nødvendigt at finde en ny identitet som kunne fremhæve bl.a. byens iværksætterånd og store handlekraft, og ikke mindst tydeliggøre byens kvaliteter som bosætningsby.

I 2008 søgte Teknisk Område Indenrigs- og Socialministeriet om ramme til Områdefornyelse, i den overbevisning at dyb lokal forankring af byfornyelsen og høj grad af borgerengagement var vigtig i Nørre Snede. Byen havde historisk ry for at have svært ved at løfte større opgaver i fællesskab, og mistilliden til den nye Ikast-Brande Kommune betød at et tæt og åbent samarbejde imellem borgere i Nørre Snede og kommunen var nødvendigt.

En langsomt nedadgående spiral med spidsen i en negativ selvforståelse skulle vendes til tro på fremtiden, tro på egne ressourcer og tro på kommunen som konstruktiv samarbejdspartner.

Den organisationsform som samarbejdet mellem Teknisk Område, de eksterne rådgivere og byens frivillige, skulle folde sig ud i, blev døbt Borgerpanelet. I løbet af 2009 og 2010 er Borgerpanelet vokset til 50 aktive deltagere i alderen 14 - 70 år. Der er områder i byen som har underbygget den negative udvikling og som Borgerpanelet derfor har udpeget som arbejds punkter:

- Det meget trafikerede kryds, som deler byen op i 4 dele og som vanskeliggør etablering af sociale rum i byen, både fysisk og mentalt.
- Rutebilstationen som er placeret et utrygt og usikkert sted i byen, og som udover at være utryk, giver den rejsende et negativt førstehåndsbillede af Nørre Snede
- De grønne områder i byen som findes, men som ikke har identitet eller formål

- Et medborgerhus som kunne danne ramme om et nyt fællesskab
- Byens unge som manglede kreativ tilstedeværelse i deres egen by

Hele sidste år arbejdede Teknisk Område, Borgerpanelet og de eksterne rådgivere intensivt med at finde gode løsninger på disse 5 punkter og det følgende materiale er resultatet af det samarbejde. Vi er stolte af at kunne sige at vi er nået frem til et resultat som samtlige involverede parter har kunnet bifalde. God fornøjelse!



Resumé

På baggrund af et ambitiøst procesforløb, har borgerne i Nørre Snede indkredset fire områder, hvor byfornyelsen for Nørre Snede skal sættes ind: Krydset, Rutebilstationen, De Grønne Områder og et Medborgerhus.

Krydset er primært udpeget med henblik på at løse et trafikalt problem og ses samtidig som et sted der kan være med til at sikre fællesskabets udfoldelse ved at der skabes samling mellem de fire bydele, der grænser op til det. Dertil kommer, at Nørre Snede i fremtiden ikke længere skal identificeres med et grimt vejkryds.

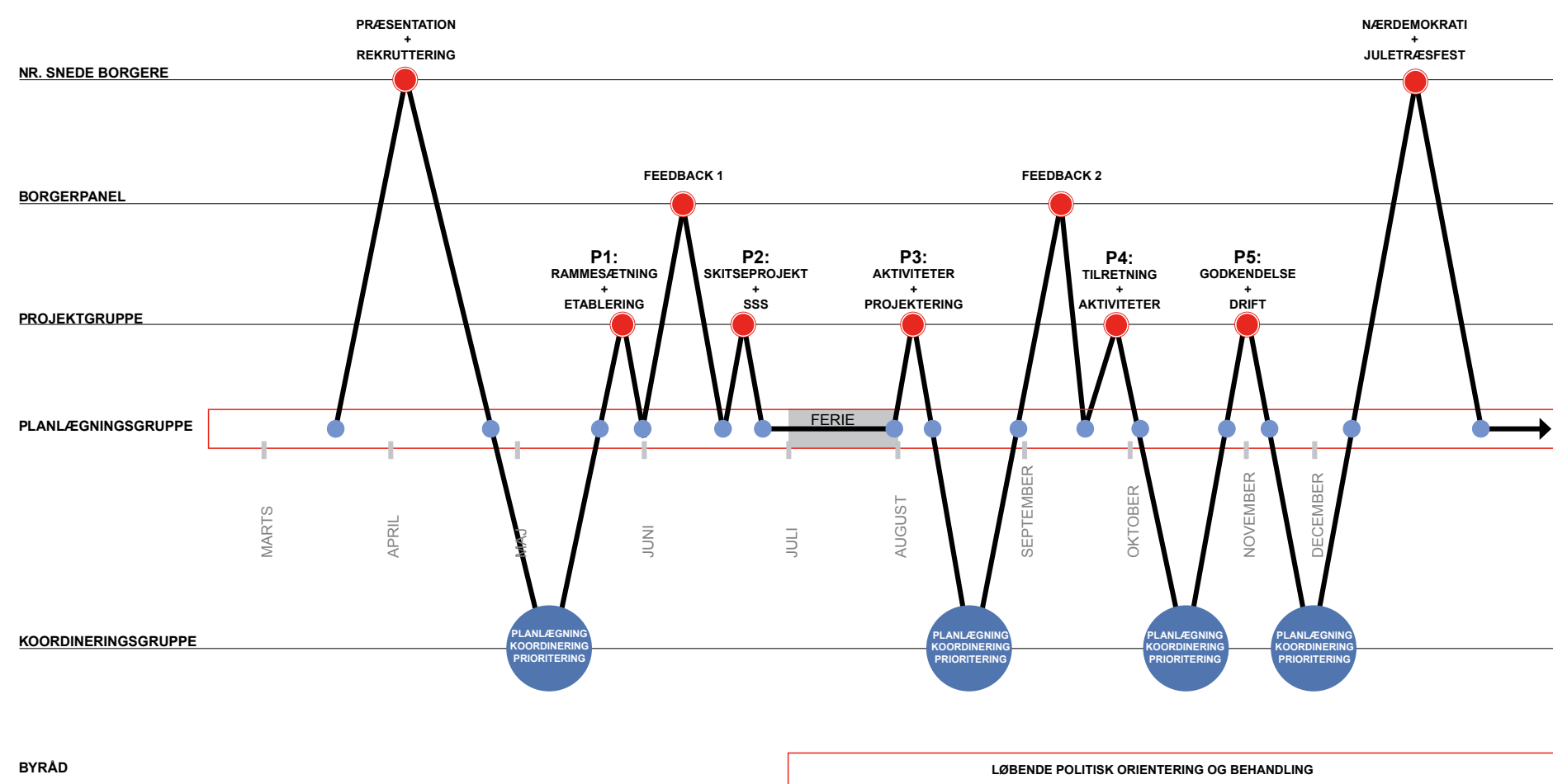
Med projektforslaget omdannes Krydset til en unik slags byplads (et såkaldt shared space), der både giver mulighed for trafik, ophold, aktiviteter og ikke mindst giver den gennemkørende/besøgende en særlig oplevelse og et indtryk af en by med særlige kvaliteter.

Området for den nye rutebilstation – SPAR-pladsen - er udpeget dels med henblik på at flytte den eksisterende busterminal til en mere central og tryk beliggenhed i byen, dels med henblik på at omdanne et forsømt og øde område til en levende og langt mere præsentabel og udfoldet side af byen. Med projektforslaget skal pladsen i fremtiden både fungere som en oplevelsesrig busstation, der omfatter grønne, multifunktionelle og opholds- og ventesteder, der i sin landskabelige bearbejdning og designmæssige detalje giver besøgende som borgere en særegen oplevelse af Nørre Snede.

De Grønne Områder er udpeget primært med henblik på at give de bynære og unikke landskabelige grønne områder omkring Nørre Snede en ny identitet, så de bliver synlige, tilgængelige, imødekommer behovet for mødesteder og rum for aktiv udfoldelse, leg og fællesskab og ikke mindst får brugsværdi i borgernes bevidsthed. Med dispositionsforslaget defineres og identificeres de grønne områder og der etableres en såkaldt ydre og indre 'hjertersti', der udgør nye grønne interne forbindelser etableres på tværs og omkring byen.

Medborgerhus er udpeget som indsatområde med baggrund

PROCESDIAGRAM FOR FASE 2 OG 3_ BYFORNYELSE NR. SNEDE



Processen er gennemført som en vekselvirkning mellem udviklingsaktiviteter i projektgrupperne, feedback i borgerpanelet og overordnede beslutninger i Koordinationsgruppen. To store åbne borgermøder indleder og afslutter fase 2 og 3. Det sidste borgermøde er udskudt til efter Byrådets endelige godkendelse af projektet.

i ønsket om et samlingssted, der kan danne ramme om aktiviteter, der henvender sig bredt til byens borgere, med særligt henblik på at stimulere tværgående samarbejde og kommunikation. Et nyt medborgerhus skal rumme funktioner, der kan supplere de nuværende tilbud og understøtte de nye tiltag og initiativer Medborgerhuset er ikke konkret omfattet af projektforslaget..

Procesforløb

Borgerpanelet har i 2010 været den organisatoriske ramme omkring de mange møder på forskellige beslutningsniveauer, som er blevet afholdt i løbet af året. Borgerpanelet som blev oprettet ved processens start i 2009, blev ved et stort åbent borgermøde, der i foråret 2010 indledte projektets anden fase, udvidet til at omfatte godt 50 lokale borgere i alderen 14 til 70 år. Det nuværende Borgerpanel består altså både af "gamle" frivillige fra udviklingen af byfornyelsesprogrammet og helt nye deltagere.

Borgerpanelets deltagere har været involveret på forskellige niveauer og haft forskellige roller:

Det samlede Borgerpanel har mødtes 2 gange og givet feedback på projektet og taget stilling til principper for del-projekternes vægtning og udformning.

Fra Borgerpanelet er nedsat 4 projektgrupper hver med 8 - 10 medlemmer. Projektgrupperne har fordybet sig i hver deres delprojekt fra områdefornyelsesprogrammet nemlig: Krydset, Rutebilstationen, De Grønne Områder og et Medborgerhus. Projektgrupperne har mødtes ca. en gang om måneden og i intenst samarbejde med arkitekt, ingeniører og Teknisk Område kommenteret, kvalificeret og godkendt vedlagte skitseprojekter. Samarbejdet har sigtet efter "højeste fællesnævner" i balancen mellem både at opnå enighed i en mangfoldig gruppe OG sikre et samlet projekt med et maksimalt teknisk og æstetisk niveau.



Borgerpanelmøde

Som en femte projektgruppe i byfornyelsen, parallelt med de voksne projektgrupper, har vi haft en stor del af overbygningen på Nørre Snede skole involveret i områdefornyelsesrelaterede projekter. Skurvogn for X, Cykelkælderistandsættelse, Kursus i kreativt entreprenørskab har været aktiviteter, hvor de unge har skabt egne rum i Nørre Snede, samtidig med de har tilegnet sig praktiske og udviklingsmæssige kompetencer. To elever er desuden medlemmer af Koordinationsgruppen. Senest har 40 elever vurderet og givet karakterer til nærværende projekt skabt af deres voksne medborgere og resultatet var overraskende positivt.

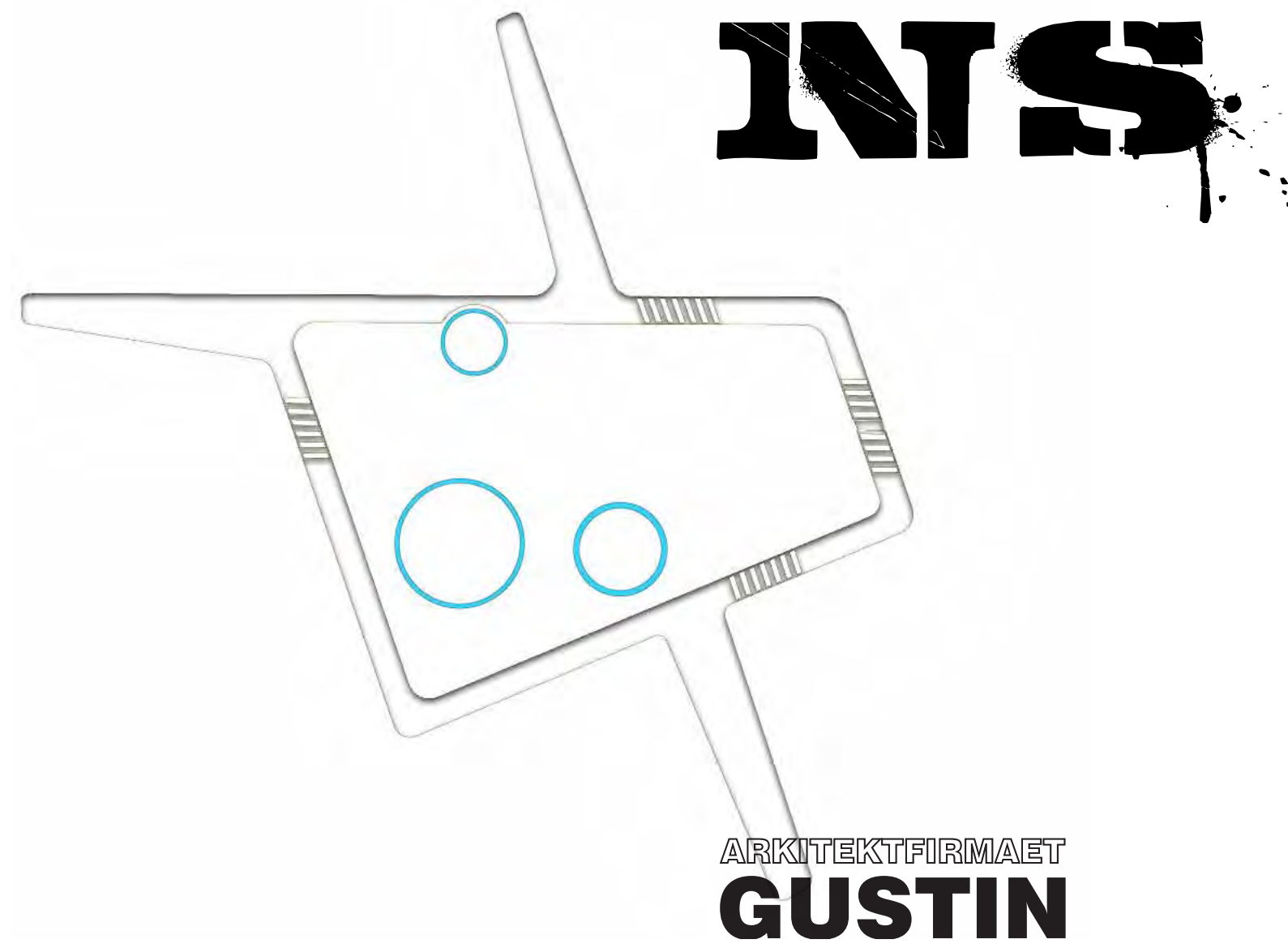
Koordinationsgruppen er nedsat med 2 medlemmer fra hver af de 5 projektgruppe samt deltagere fra Borgerpanelet, der bl.a. repræsenterer LAG og lokalrådet, og Ikast-Brande kommune. Koordinationsgruppen har været ansvarlige for sammenhængen mellem del-projekterne og har som ovenfor nævnt haft beslutningskompetencen til at foretage prioriteringer i mellem disse.



Fra kursus i kreativt entreprenørskab

For at støtte dette arbejde har Koordinationsgruppens medlemmer deltaget i "uddannelse af lokale byudviklere". Under uddannelsen har gruppen trænet både kommunikative og processuelle kompetencer. Koordinationsgruppen vil fortsat være kommunens samarbejdspartner i Nørre Snede i forhold til projektet. Der arbejdes aktuelt på at udvikle en ramme for Koordinationsgruppens fremtidige arbejde.

Projektbeskrivelse

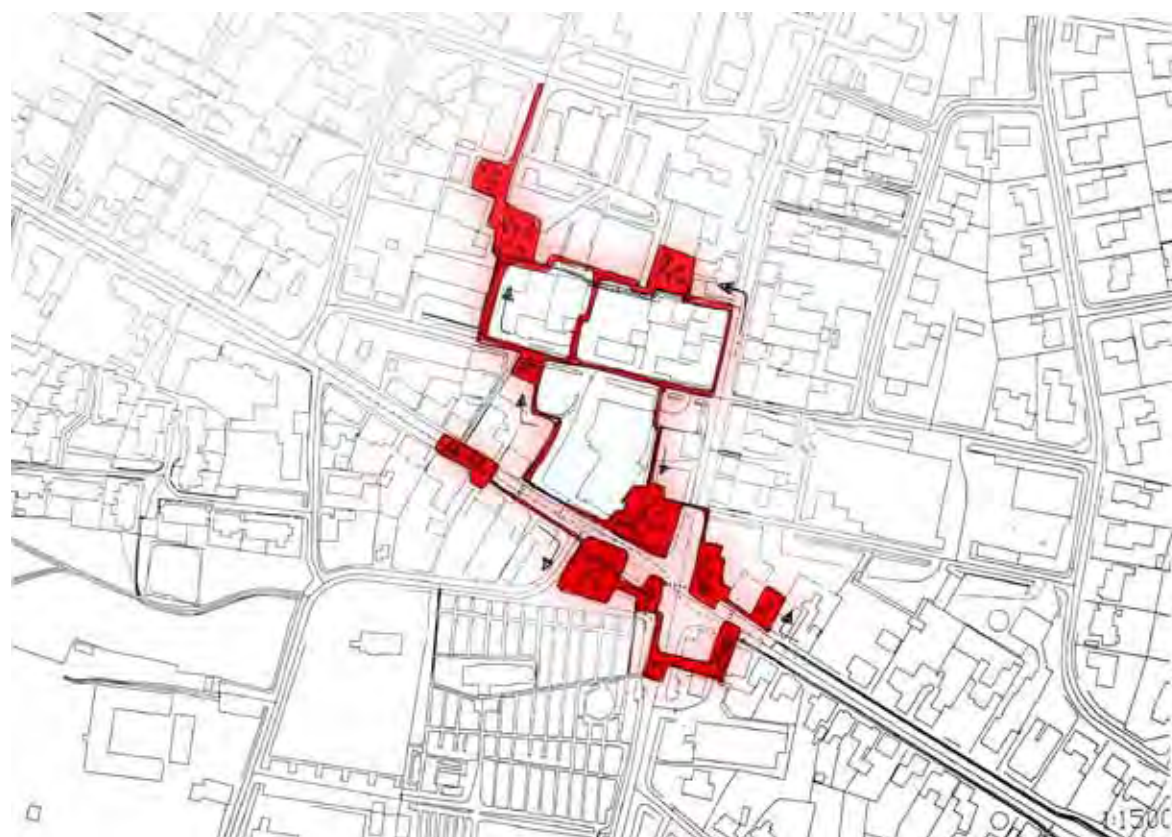


Tanker om byens rum og muligheder

Et kort resume af dialogen mellem arkitekt, kommune og borgere.



Figur 1



Figur 2

To tilgange til byens rum

I tæt dialog mellem byens borgere har der været diskuteret to forskellige tilgange til de bynære arealer.

På den ene side kan områderne åbnes op og indtages i hele fladens udstrækning (figur 1). Herved skabes en visuel og fysisk kontakt mellem områder, der bindes meget direkte sammen. Dette vil kræve en markant indgriben i det eksisterende miljø og vil arealmæssigt andrage en større økonomisk udskrivning. På den anden siden kan man gå mere subtilt til værks og arbejde ud fra de allerede eksisterende rumligheder der findes på stedet (figur 2).

Herved opnås en mere fragmenteret sammenhæng, der vil skabe en mere oplevelsesbaseret tilgang, hvor ikke alt bliver serveret på én gang og hvor der er mulighed for at blive overrasket, når man drejer omkring et hjørne og finder en nybearbejdet plads. Fordelen ved denne model er også at man samler den økonomiske udskrivning på et mindre areal, hvorved kvaliteten kan blive noget højere. Samtidig kan planen løbende udvides og nye rum indtages og indarbejdes i helheden. I sidstnævnte model har borgerne også mulighed for selv at udbygge de fysiske sammenhæng mellem områderne, efterhånden som behovet melder sig.

Skalamæssigt er der også en stor forskel på de to tilgange, hvor den ene skaber en stor fysisk rumlighed der stiller store krav til indarbejdelsen af mindre skalaobjekter tilpasset en menneskelig størrelse. I den anden tilgang (figur 2) er skalaen tilpasset de enkelte rum, der hermed vil variere fra rum til rum, og i alle tilfælde forholde sig mere til den lille menneskelige skala end til den store helhed.



Figur 3

Vægtning og prioritering

Under udarbejdelse af planmaterialet stod det tidligt i processen klart at der skulle træffes nogle helt overordnede valg, der klart prioriterede de enkelte områder i en fælles sammenhæng.

I tæt samarbejde mellem kommune, arkitekt og borgere blev der peget på en løsningsmodel (figur 3) hvor hovedvægten er lagt på byens nye torv ved krydset. Sekundært arbejdes med en byplads ved busholdepladsen. Herudover kan der indarbejdes mindre bynære rum hvor behovet opstår. Denne prioritering syntes oplagt set fra flere vinkler – dels fremstår krydset i dag som byens største knudepunkt for både gennemrejsende, handlende og den daglige nærtrafik.

Det har været et klart ønske fra byens borgere at pladsen skal signalere liv og stemning. Samtidig har det også været et stort ønske at opgradere buspladsen til en bymæssig foyer for de mange busrejsende, der dagligt ser byen fra bussens ruder.



Figur 4

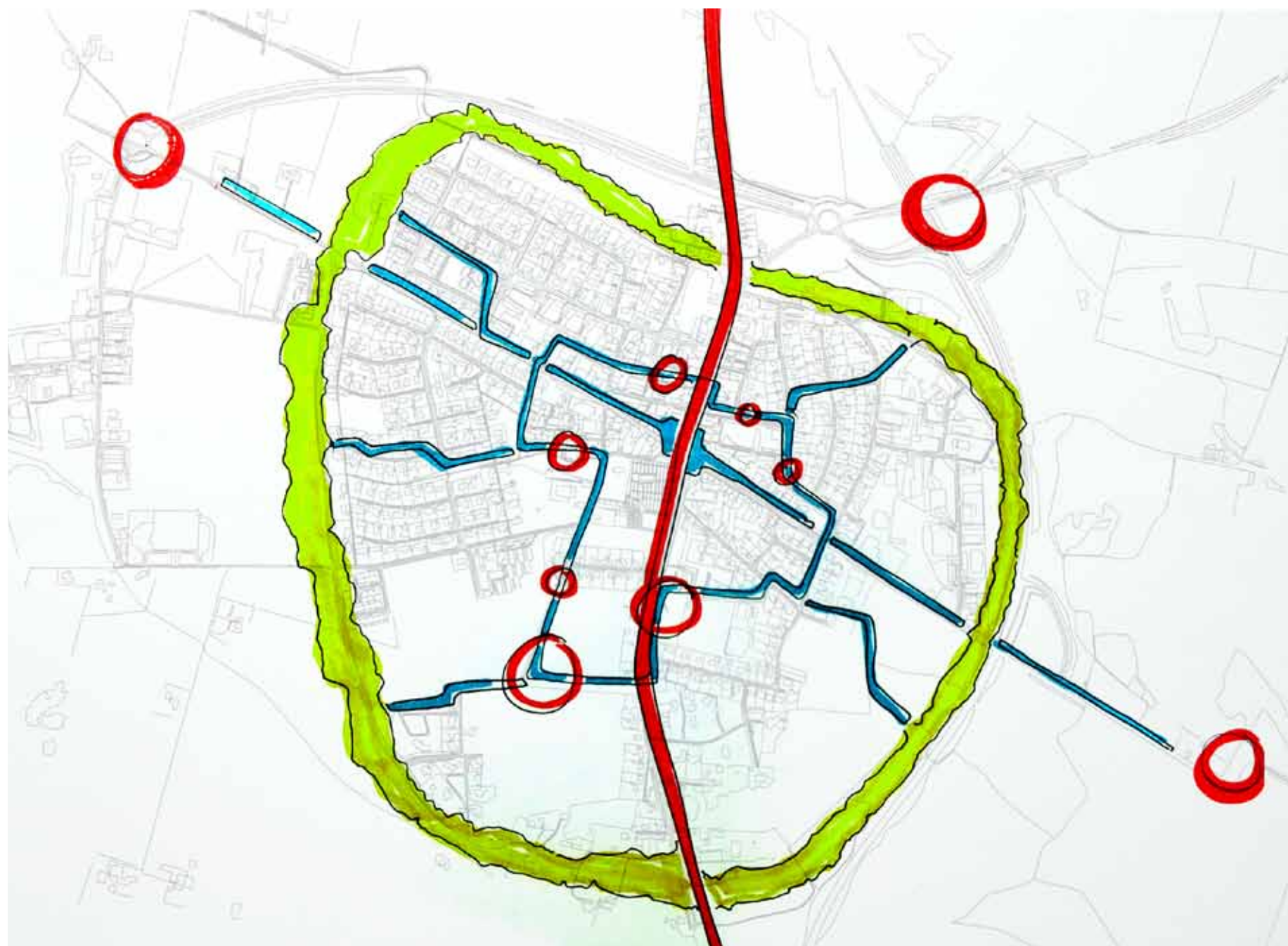
Hovedgaden

Gadens nuværende tracér henvender sig udelukkende til den trafikale gennemkørsel af byen, og det er helt oplagt at arbejde med ophold og oplevelse som et designmæssigt parameter. I tæt samarbejde mellem borgere, kommune og arkitekt har der været drøftet to primære tilgange, der henholdsvis udbreder (figur 4) og fortætter (figur 5) et oplevelsesrum i gadens forløb.

I forhold til den tidligere prioritering mellem byens pladser vil det være oplagt at lave en klar intensivering ind mod byens hovedplads ved det nuværende kryds. Denne fortættelse harmonerer godt med byens skala og eksisterende liv, og giver mulighed for at lave en gradvis fartsækning ind mod bymidten.



Figur 5



Figur 6

De grønne områder

Nuværende fremtoning:

Nørre Snede har en usædvanlig smuk natur i og omkring byen. Med både bakker, dale, skove og åbne landskaber rummer området en stor variation og er et oplagt udflugtsmål for mange mennesker. Samtidig har området flere historiske henvisninger, med bl.a. cykelhærvejsruten der går tværs gennem byen, pilgrimsruten der fører tusinder af vandrere tæt omkring byens centrum, Sct. Knuds Kilde der menes at danne grundlag for byens eksistens og ikke mindst de geologiske aflejringer jorden naturligt har skabe igennem de sidste millioner af år.

Nørre Snede har også flere bynære parkanlæg der også rummer et stort potentiale, med bl.a. Egekrattet, Anlægget, Søen og Overdrevet.

I sin nuværende fremtoning fremstår de bynære parker dog dårligt vedligeholdte og uden nogen egentlig vision. Græsset bliver slået, mens resten har fået lov til at gro til og forfalde.

Stisystemet omkring byen er usammenhængende og bruges fragmentarisk af lokalbefolkningen. Der er en meget dårlig skiltning, hvilket gør det vanskeligt at finde de smukke områder og parker i byen. Dette gælder både for besøgende, gennemrejsende, vandrende og lokale – ingen grupper er blevet tilgodeset når det gælder rekreative ophold i naturen.

Ligeledes er der en stor mangel på informationstavler der henviser til historiske spor, skaber interesse for naturens gang og oplyser om hvad man kan opleve i og omkring byen.



Shared space

I det nuværende kryds anlægges et såkaldt shared space - hvor man blander bilister, fodgængere og cyklister. Og resultatet bliver færre ulykker viser forsøg.

Trafikulykkerne bliver færre og mindre alvorlige, hvis vejskilte, lysregulering, fodgængerfelter og cykelstier i byerne fjernes – så trafikanterne i højere grad selv skal finde ud af at omgås hinanden.

Det er erfaringen fra en række europæiske byer, efter at et flerårigt EU-forsøg i syv kommuner i fem lande – herunder Danmark – nu er slut.

Forsøgene med såkaldt shared space, d.v.s. fælles plads, er ganske vist ikke evalueret endnu af EU. Men af en rapport fra ingeniørfirmaet Rambølls norske afdeling om en række norske, danske, svenske og hollandske eksperimenter med vejskryds i byerne fremgår det, at forsøgene ikke bare har ført til færre ulykker:

Omgivelserne er efter borgernes opfattelse blevet smukkere, hastigheden er lavere, og trafikanterne har fundet ud af at få øjenkontakt med hinanden.

Også fodgængerne er blevet tryggere – selv om traditionelle fortove og fodgængerfelter er afskaffet.

Som eksempel på en bedre ulykkesstatistik nævnes Skvallertorget i den svenske by Norrköping, hvor der tidligere skete 5-6 ulykker pr. år, heraf én alvorlig årligt. Efter ombygning til blandet hård og blød trafik i år 2000 er der sket mindre end en ulykke pr. år – ikke én af dem var alvorlig.

Rapporten fastslår, at der især i starten af forsøgene har været en vis utryghed med den blandede trafik, men den er klinget af. Mogens Sørensen fra Vejdirektoratet fastslår at utrygheden er

en del af hele filosofien, så trafikanterne jo netop i højere grad holder øje med hinanden i stedet for bare at suse af sted i hver sin afgrænsede verden.

På den nye torv i Nørre Snede skabes en hævet flade, så man med det samme ved at farten skal sænkes.

Endvidere fastsættes hastighedsbegrænsningen til 30 km/timen, svarende til hastigheden i Bredgade. Samtidig lægges en række rekreative rummeligheder tæt op ad kørearealet. Bl.a. anlægges en vandkunst, en græshave og et aktivitetsbjerg, der alle skaber liv og gode muligheder for ophold. Målet er ikke blot at skabe stemning og ophold, men også at arbejde med nogle elementer der i sig selv signalerer liv og "menneskerum". F.eks. vil græsser i græshaven stå og svaje smukt i vinden, vandet fra vandkunsten vil variere hen over dagen og aktivitetsbjerget vil i sit formsprog udtrykke liv og bevægelse.

Ud over de oplagte fordele ved at skabe et shared space i Nørre Snede, vil pladsen også stå som en ny bymæssig foyer for folk på gennemfart – og det vil ikke mindst gavne byens handelsliv der er en vigtig aktør i byens dagligdag.



Krydset

Fra trafikkrøds til oplevelsestorv

Nuværende fremtoning:

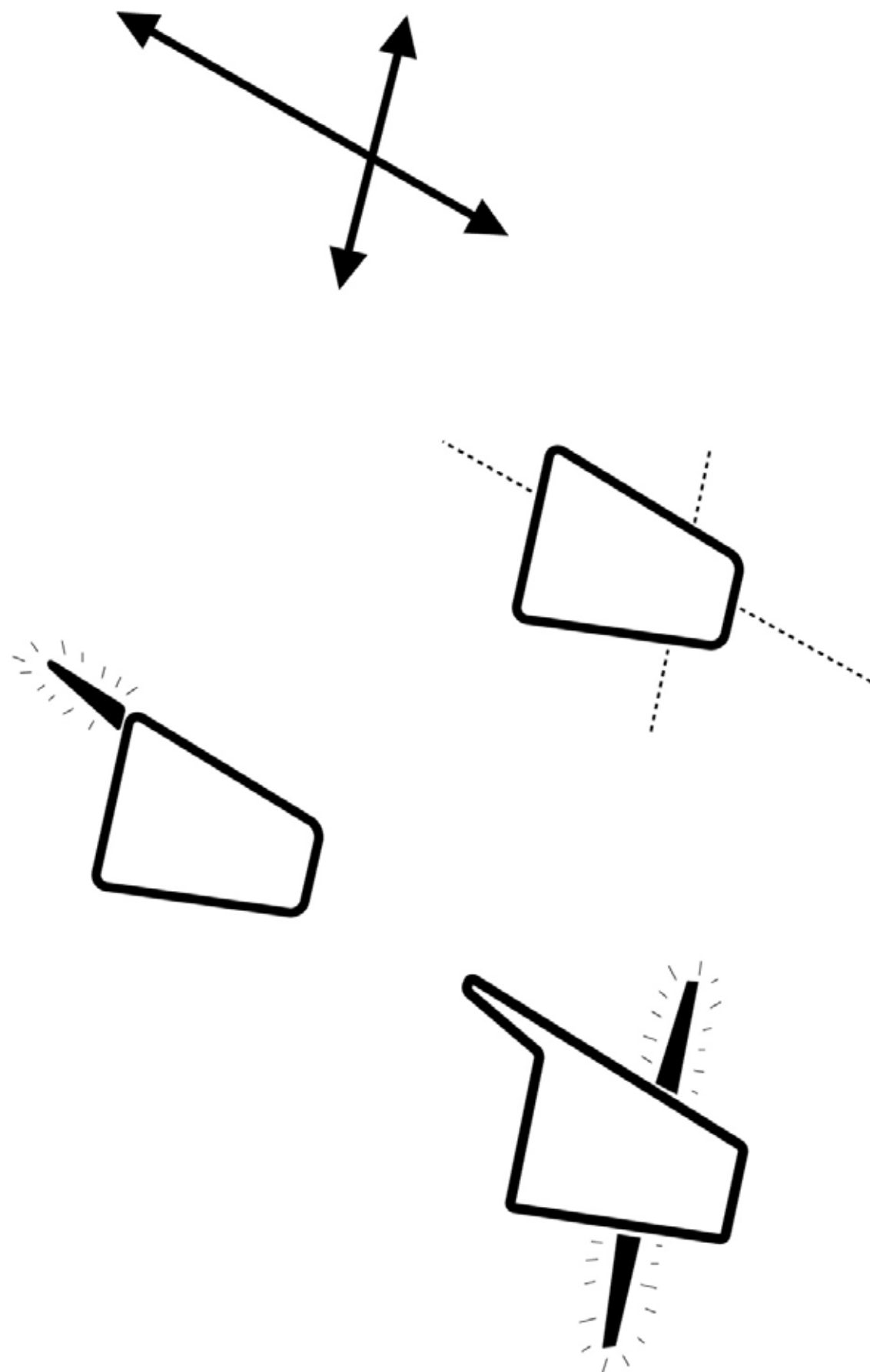
Krydset fremstår i dag som et kedeligt og nedslidt lyskryds, der næsten udelukkende henvender sig til de hurtige trafikanter. Vejforløbet er lige og vejprofilen er gjort bredest mulig, hvilket naturligt øger hastigheden på strækningen i og omkring krydset. Krydset og vejen gennem byen skaber en trafikal barriere for byens bløde trafikanter og bruges af mange som en hurtig genvej, så man slipper for omfartsvejen. I forhold til de gående og cyklisterne i byen, giver krydset og gadens gennemskæring ikke meget til byen – hverken i forhold til ophold, rekreative arealer eller en social interaktion.

Vision for området:

Målet er at ændre krydsets karakter fra trafikkrøds til et "oplevelsestorv", der forstærker oplevelsen af en by med plads til mennesker. En by med rekreative opholdsmuligheder, med liv og med plads til at tænke anderledes.

Den nye torv vil tilgodese både hårde og bløde trafikanter. Når man kommer som bilist, vil man på den nye byplads kunne opleve både springvand, græshave og aktivitetsbjerg i tæt visuel kontakt til kørefladen. Som gående vil der blive lavet plads til ophold, fysisk aktivitet og leg og ikke mindst en god og sikker forbindelse på tværs af byen og torvet. Området spiller i høj grad på de poetiske og historiske islæt som danner ramme for byen, ved bl.a. at inddrage motiver fra hærvejen, den internationalt berømte døbefond og ikke mindst den hellige Sct. Knuds Kilde der menes at have dannet grundlag for byggeriet af en af Danmarks ældste kirker, Nørre Snede Kirke, og hermed også selve byens opståen.

Farten sænkes: Ved at etablere hævede flader, et smallere vejprofil og en række af vejtræer sænkes hastigheden markant. I det nuværende kryds skabes et "shared space" hvor de bløde og hårde trafikanter ligestilles, uden lysregulering og uden en præcis optegning af kørebanen. Denne type af byrum spiller på en ganske simpel og effektiv logik: Når man skal se sig for, og dele vejbanen med andre, så sænker man farten og bruger sin sunde fornuft i stedet. Undersøgelser har flere steder peget på at denne type af rum er betydeligt mere sikre end de traditionelt regulerede områder.

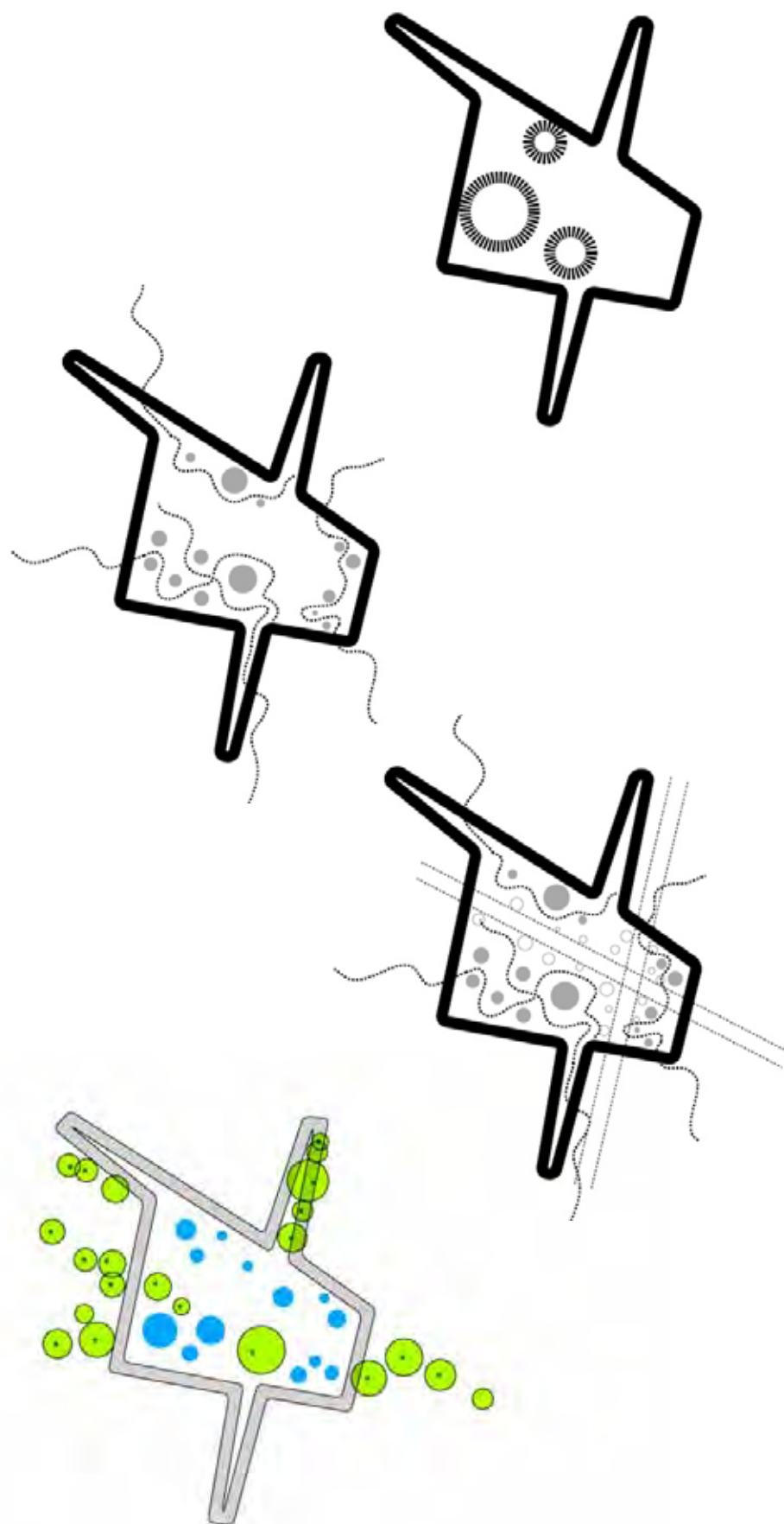


På nuværende tidspunkt fremstår området som et trafikalt knudepunkt.

Målet er at skabe en mental omdannelse til et bytorv

Et naturligt samlingspunkt ved brugsen indarbejdes i torvets formsprog

Hævejen, der går tværs gennem torvet markeres i formsproget



Nye aktiviteter og oplevelser tilføjes

En menneskelig skala introduceres

En naturlig afgrænsning af kørearealet etableres

Materialer og farver skaber en unik markering



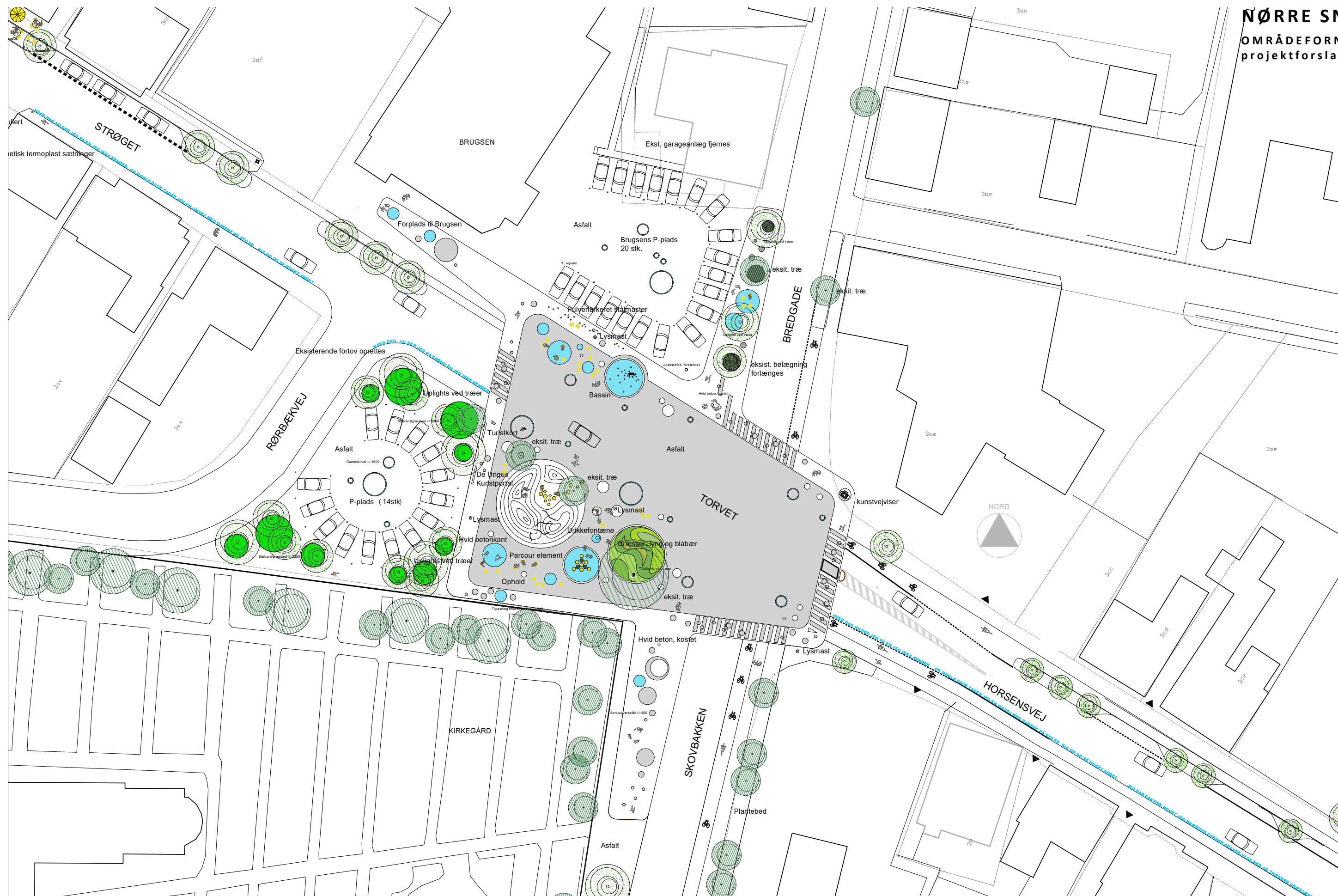
Tovets rummelige struktur er bygget op omkring 3 grundelementer:

Vandet Et bassin med flere markante skumstråler (op til 3 meters højde), står som et vertikalt fokuspunkt på pladsens nordlige side. Dels skaber vandet et åbent og transparent element ind mod Brugsens areal og dels skaber vandets lyd i sig selv en rummelighed, der er behagelig at færdes i. Lyden fra vandet vil oplevelsesmæssigt dæmpe lyden fra bilerne og den gennemkørende trafik. I bassinets mosaikbeklædning er indarbejdet en reference til en af byens historiske kulturelementer (se beskrivelse ved bassinet).

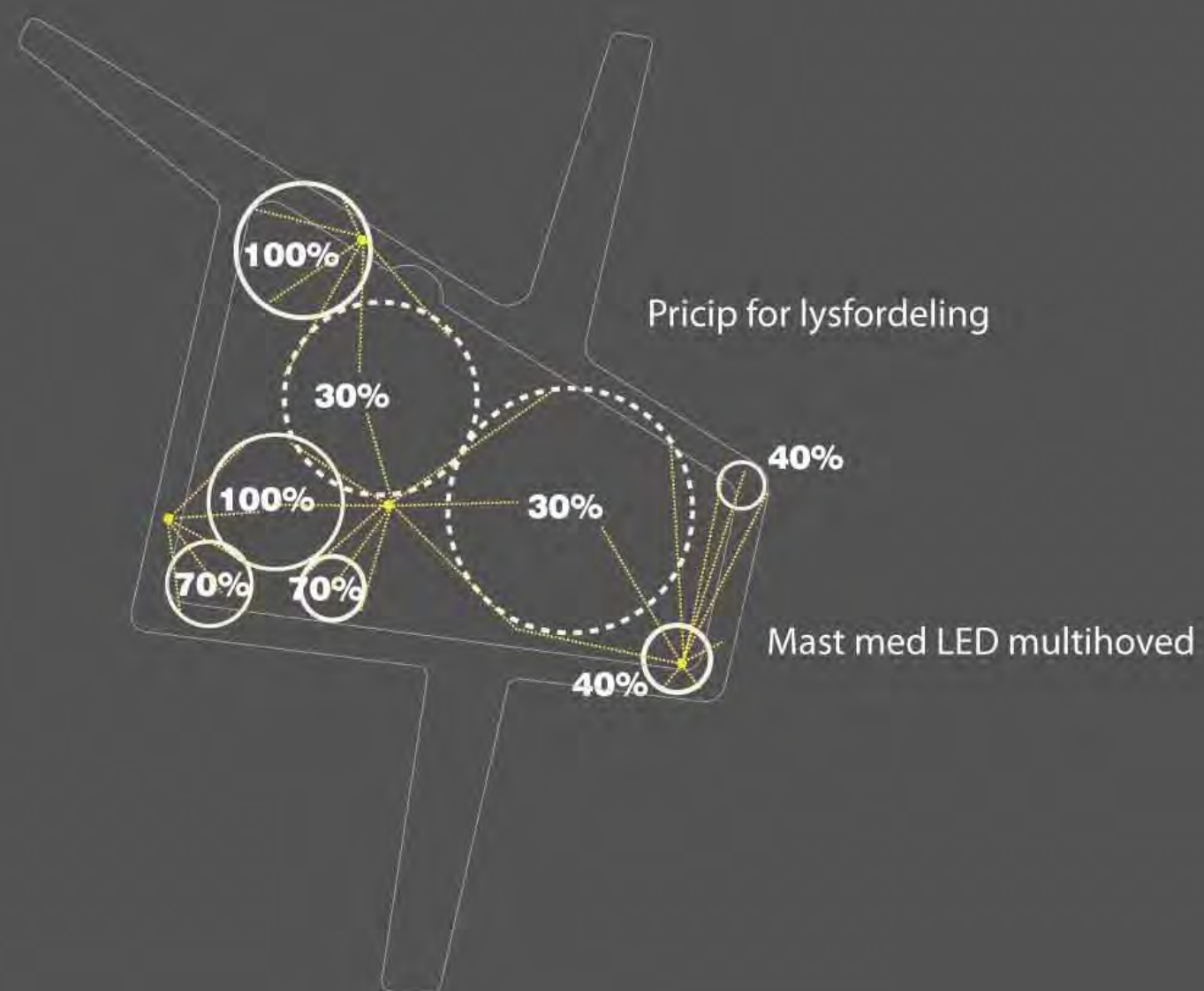
Vinden De smukke græsser i græshaven står og svajer i vinden og vidner om pladsens placering og områdets karakter. Beplantningen trækker et historisk spor ud til heden og hærvejen, og skaber samtidig et element der vil variere med årets gang.

Aktiviteten Der etableres et område specielt dedikeret til aktivitet og fysisk udfoldelse. Et stort gummibjerg med indbyggede parcourelementer, rejser sig fra pladsen. Indskrevet i den cirkulære sammenhæng er også et nedgravet plateau med en æstetisk legeskulptur, der indbyder til en kravletur.

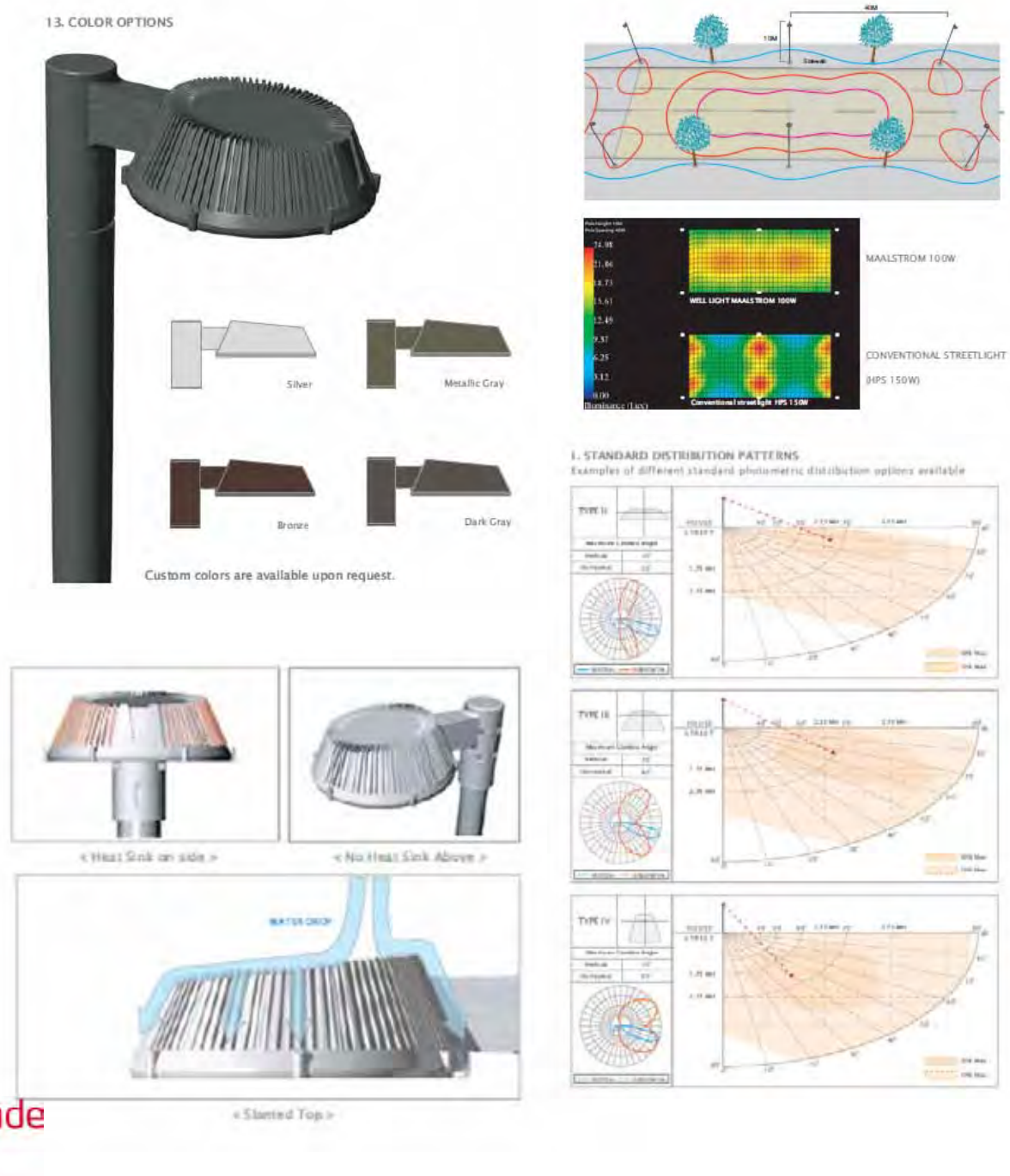








PRINCIPIEL BELYSNINGSPLAN / LED belysning, mast

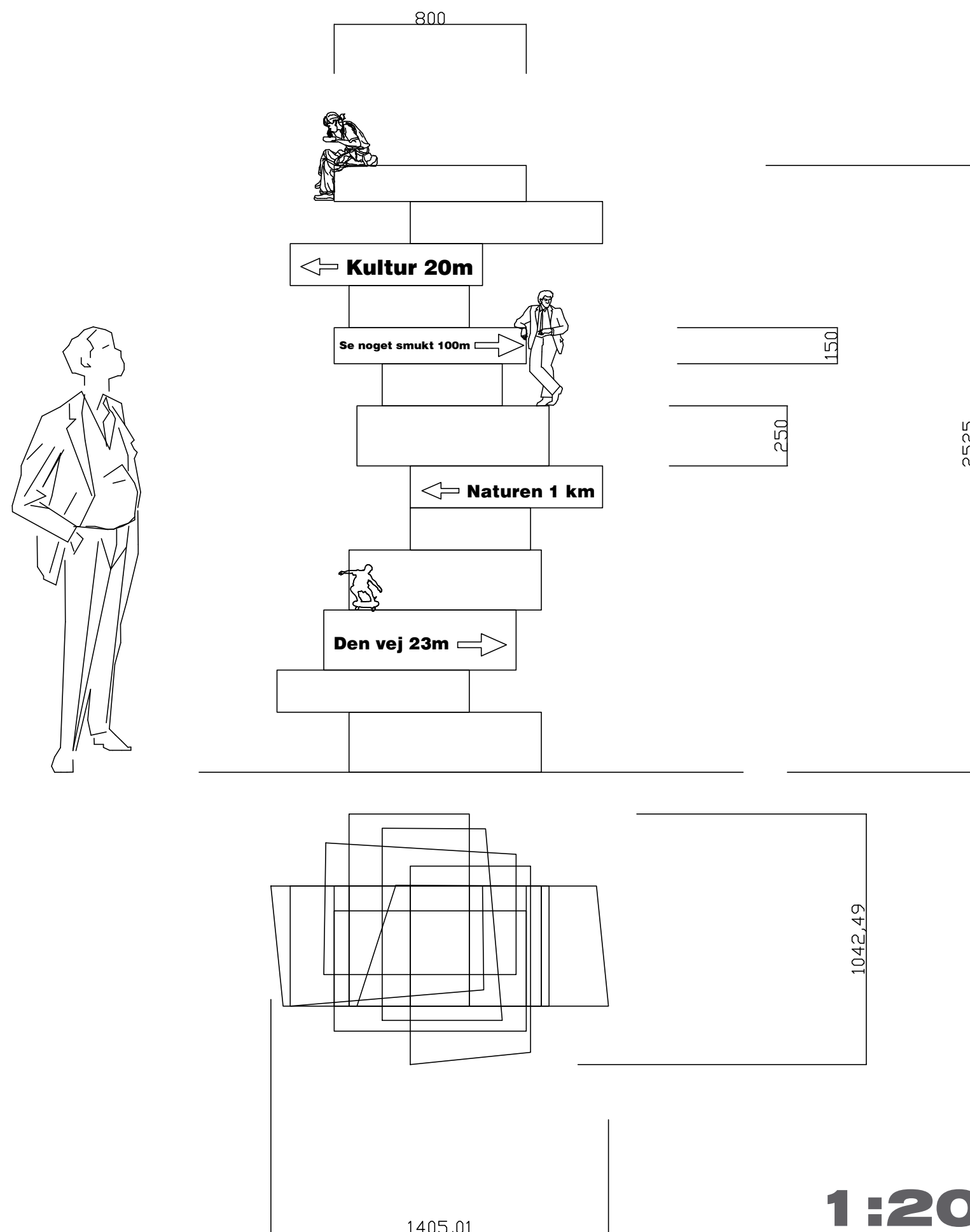


Maalstrom

Dels er LED belysning utroligt strømbesparende og energivenligt belysning, hvilket ikke kun er godt for miljøet, men også driftsøkonomien.

Herudover har LED belysning at det kan styres i et langt større omfang end konventionelt lys. Dette giver mulighed for at belyse pladsen meget varieret, hvilket vil forstærke oplevelsen af et dynamisk og levende rum. Da LED lysene ikke sidder i toppen af lampen og lyser nedad (som normale lamper), men derimod sidder rundt langs kanten, kan man f.eks. skrue op for lyset hen i mod aktivitetsbjerget og skrue ned hen i mod kørebelægningen så den ikke bliver overbelyst, men selvfølgelig overholder vejreglernes klassifikationer til belysning.

Se belysningsplan for at få et helhedsindtryk af belysningen på pladsen.



Vejviser

Byens bibliotekforening NSKUBiB har foræret områdefornyelsen 25.000 kr. til en skulptur.

Derfor etableres en vejviser på tovet.

En 2.5 meter høj skulptur udført i lukkede tinbronzekasser, der med tiden vil irre og blive grønne.

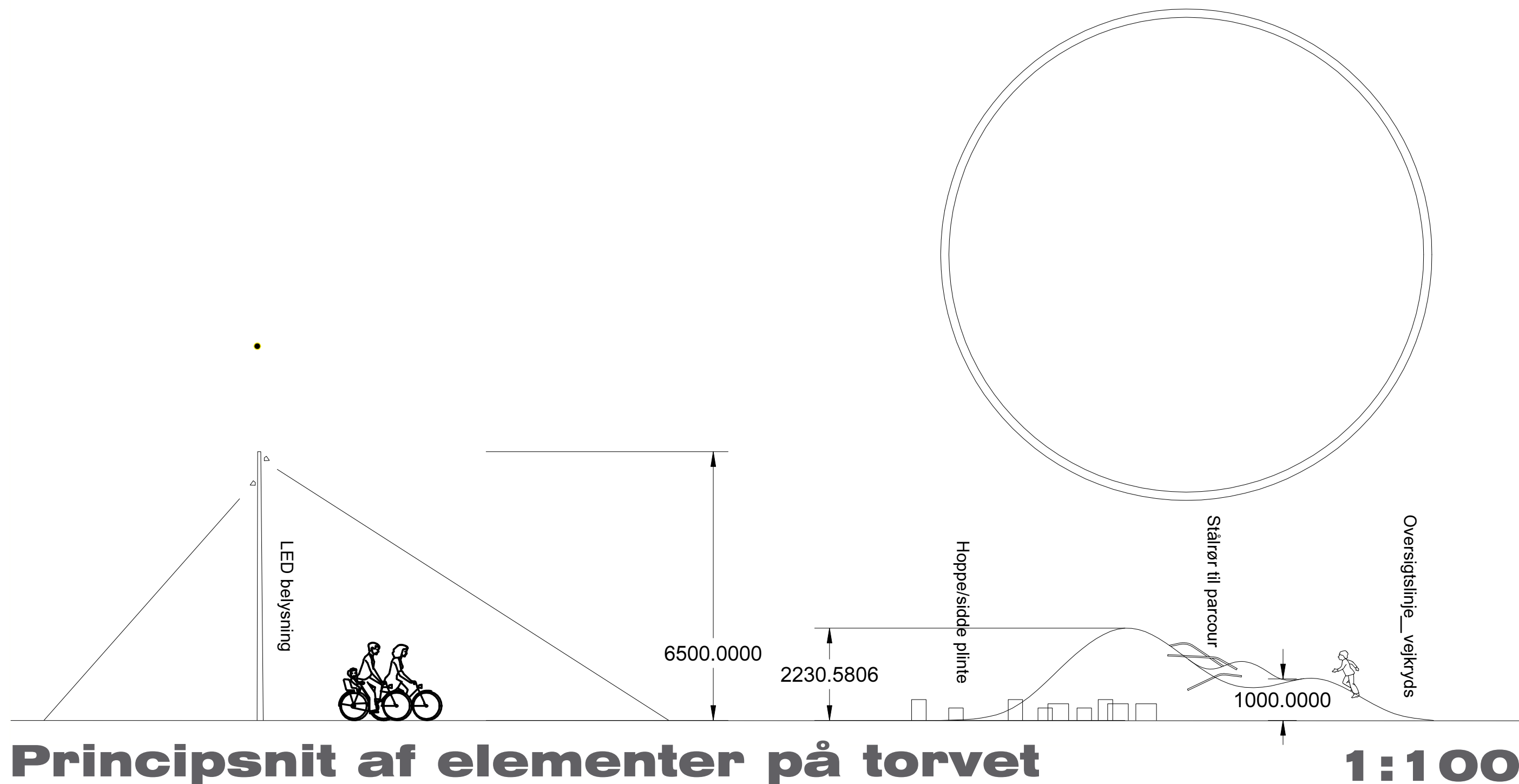
På kasserne står forskellige konturer af mennesker – udført i grove træk af metal. En ung, en gammel, en der sidder, en i fart osv.

Kassere er varierende i størrelse og er fæstnet omkring en indvendig stolpe som omregningspunkt og forankring.

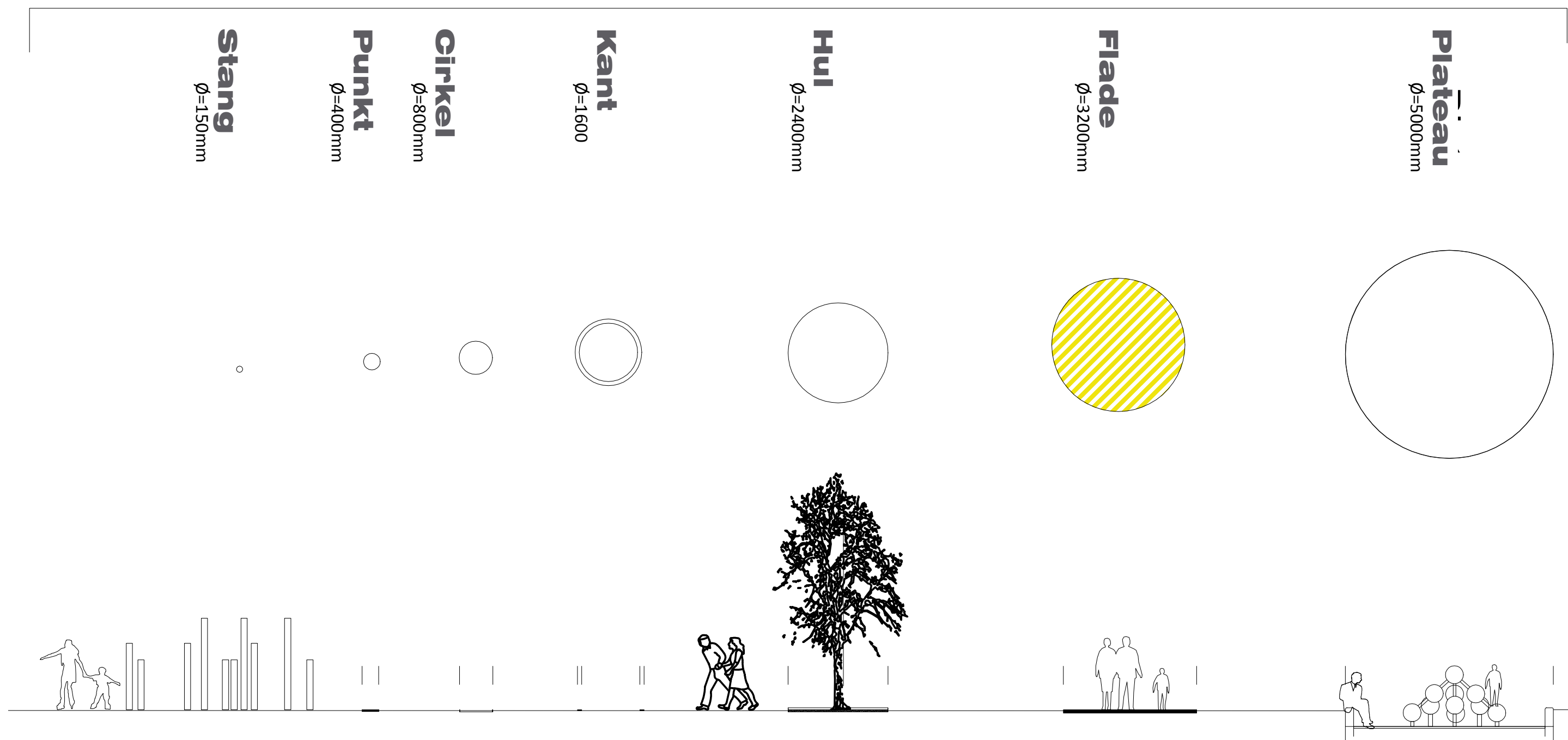
De har alle 3 retvinklede sider, orienteret i verdenshjørnernes retning. Den sidste side på hver kasse er vinklet i retning af et specielt stykke bykultur, der har eller har haft en stor betydning for byen. Det kan f.eks. være buspladsen, byparkerne, gravhøjene, biblioteket, hærvejen osv. Sidstnævnte elementer vil blive indgraveres i bronzepladerne (alternativt kan der påsættes støbte metalbogstaver), med kaldenavn og afstand i enten kg eller meter afhængigt efter hvad der giver bedst mening.

Belysningsmast

Aktivitetsbjerg



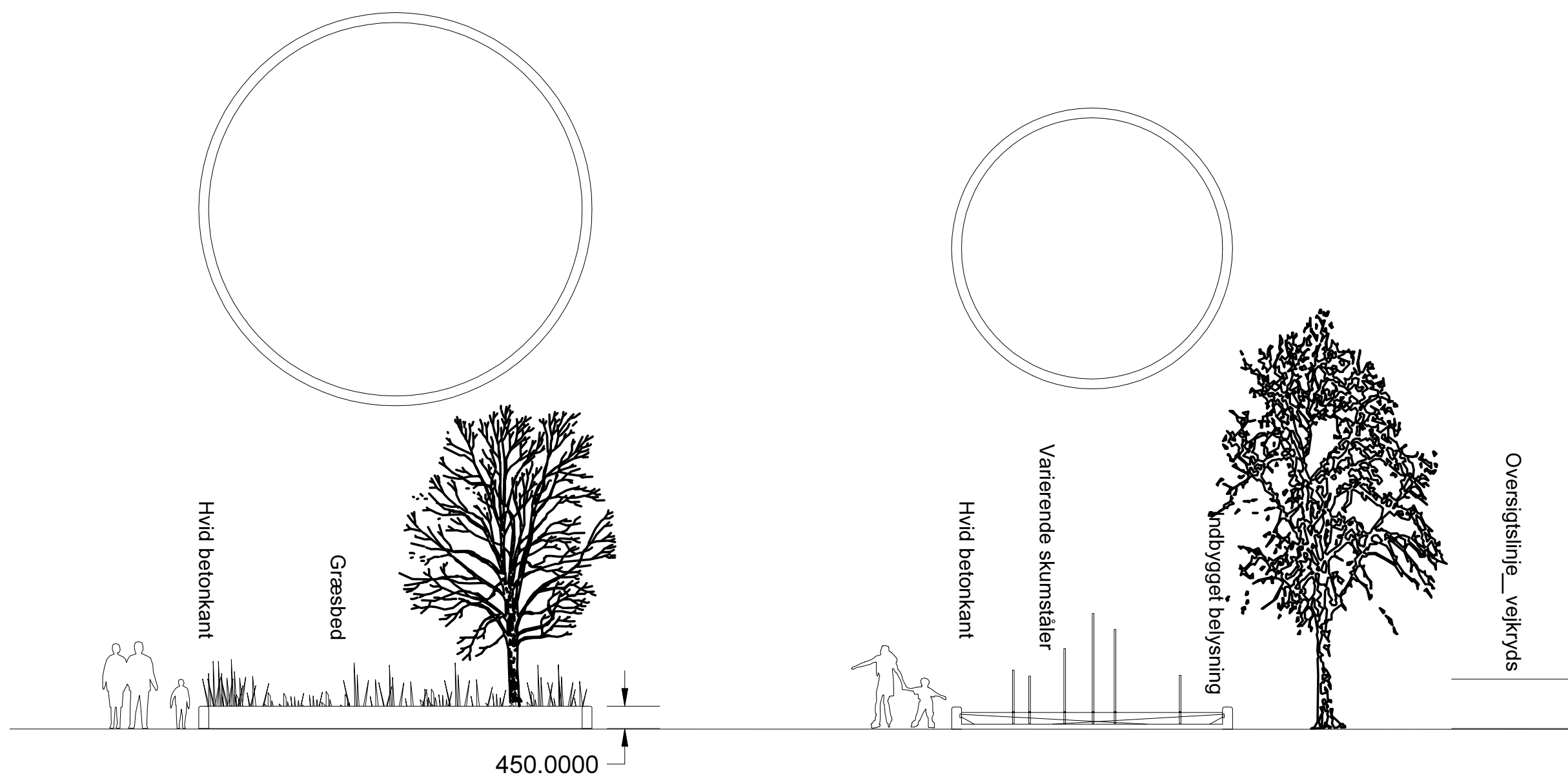
Variationer over torvets tema



Principsnit af elementer på torvet

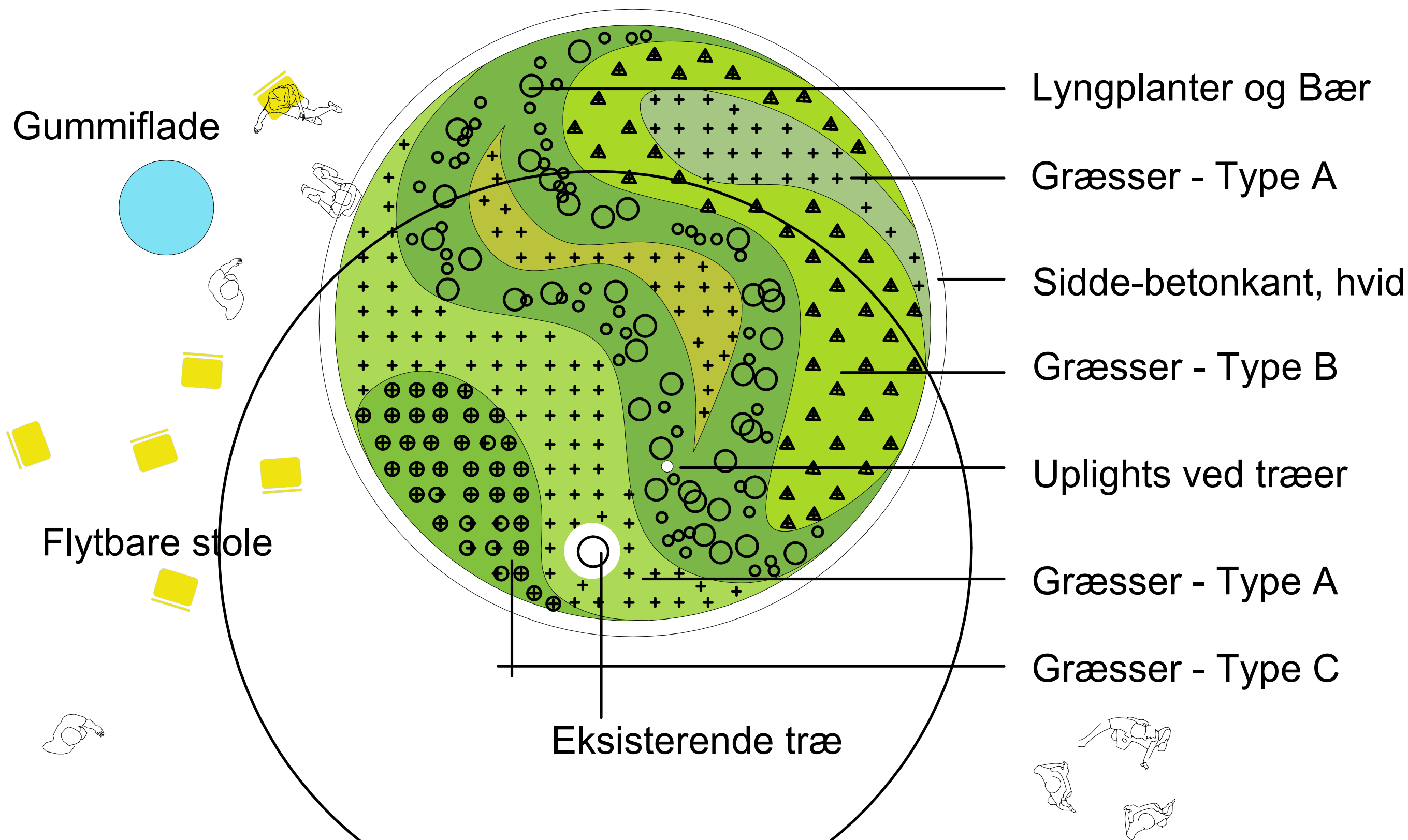
Græshaven

Vandfontænen

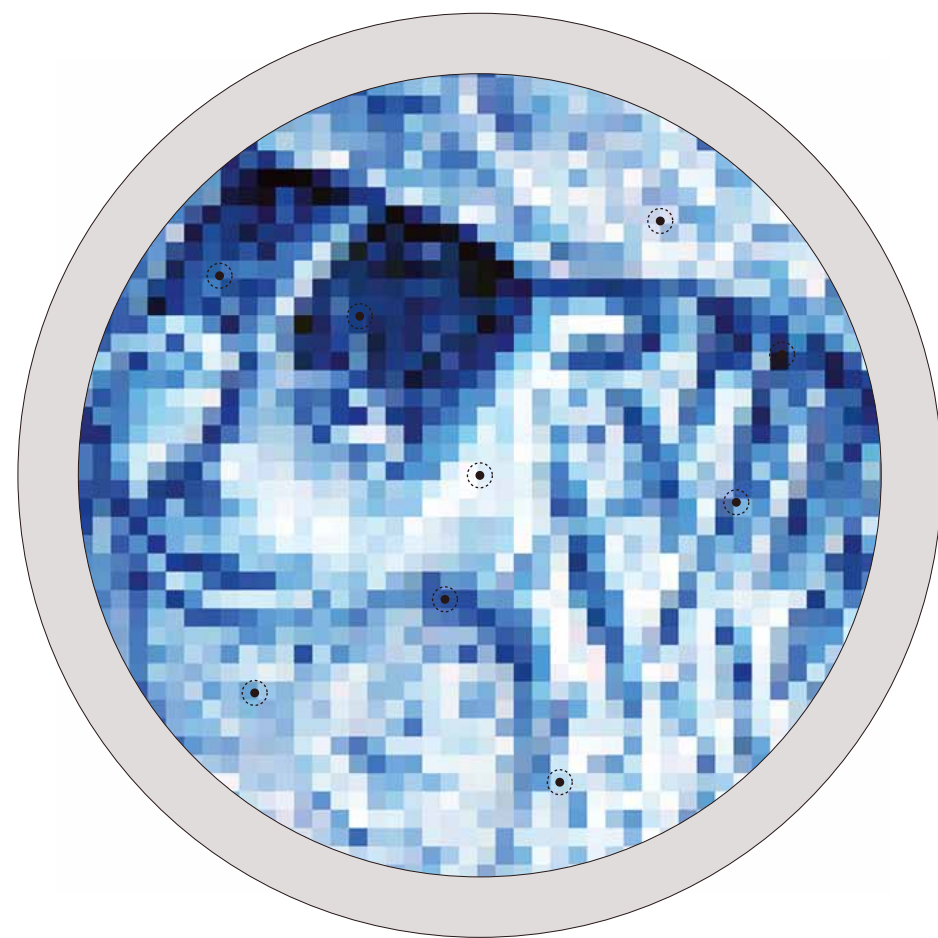


Principsnit af elementer på torvet

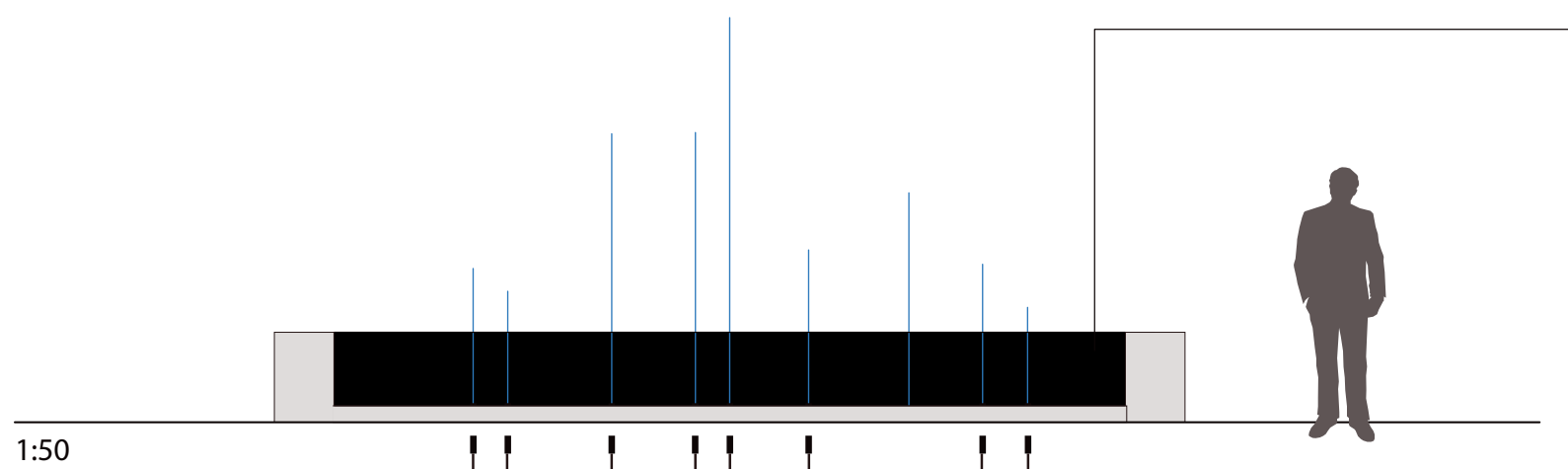
1:100



Principplan for græshaven



6 m (6,113 m)



Springvandet består af 8 skumdyser, som v.h.a. en tilknyttet PLC (programmerbar styringsenhed) kan springe i varierende intensitet og rytme, hver dyse for sig. I nattetimerne kan pumpekapaciteten neddrøses. Springvandets tekniske elementer placeres i en nedgravet installationsbrønd.

På bassinkantens inderside installeres min. 3 BEGA Swimming Pool Luminaires - LEDspot el. tilsvarende til indbygning (recessed luminaires).

Selve bassinet har en bred kant der således kan fungere som siddekant og indbyde til ophold. Bassinet konstrueres af in situ-støbt hvid beton, og på hele bassinets inderside lægges en mosaik i grålige og blålige farvenuancer af kakler med dimensionerne 10*10 cm. Motivet er en pixeleret udgave af løvedøbefonten fra Nørre Snede kirke, og referer derfor til et velkendt og egenspecifikt klenodie.

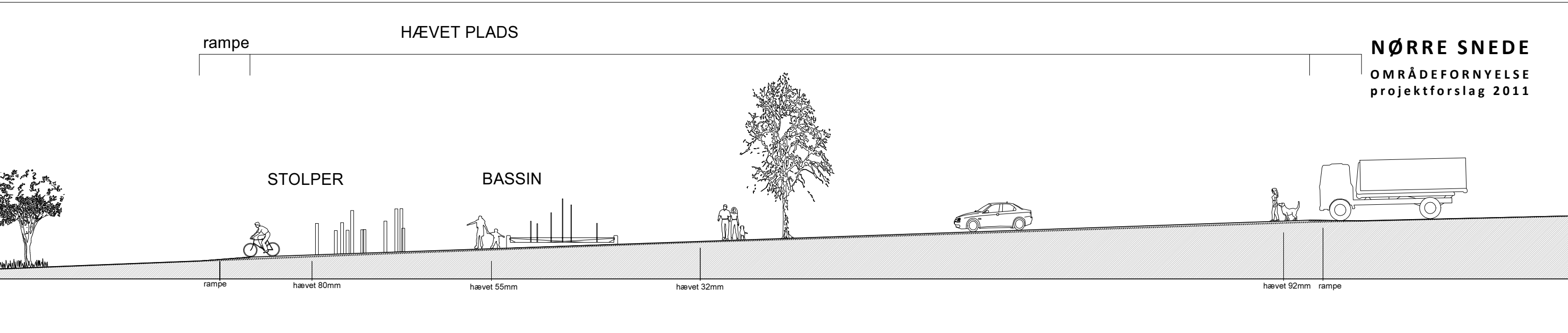


Motivet fra døbefonden indarbejdes i fontænenes udstryk



Kant detalje / inderside med indbygningsspot

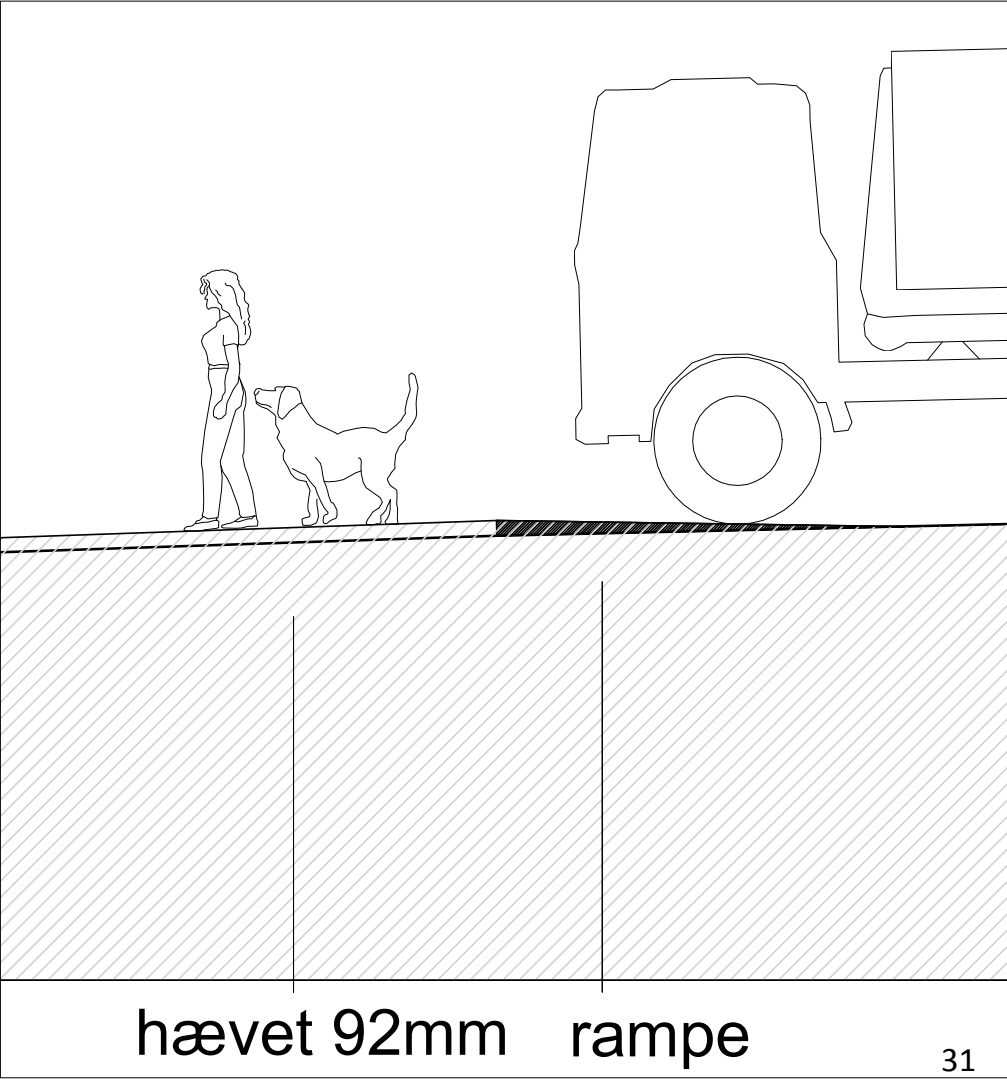
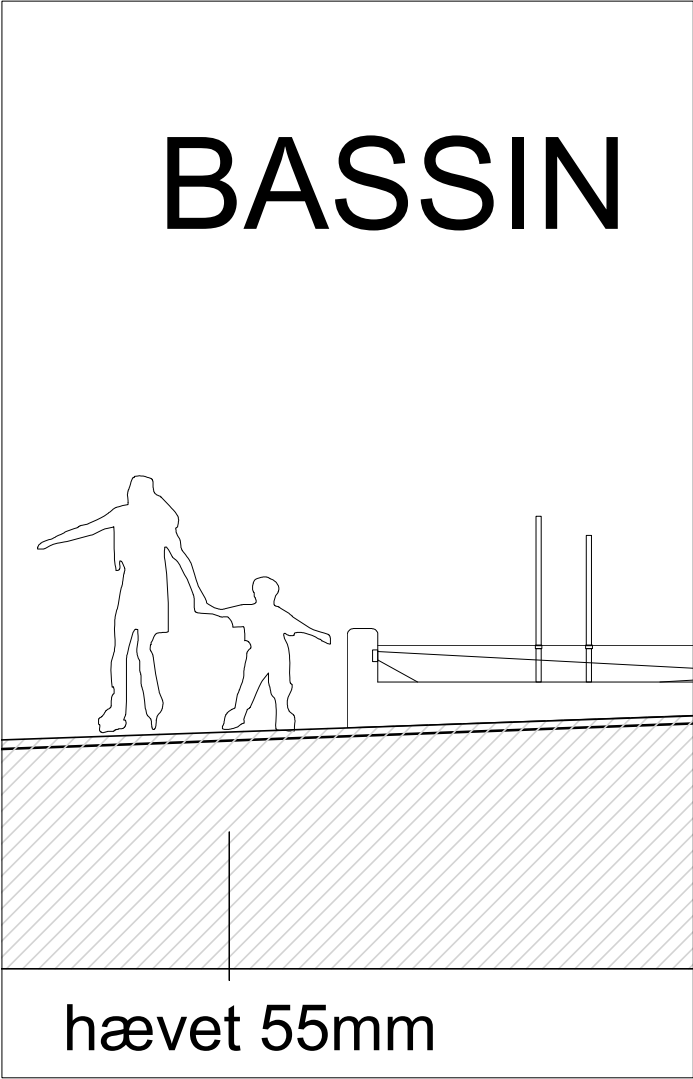
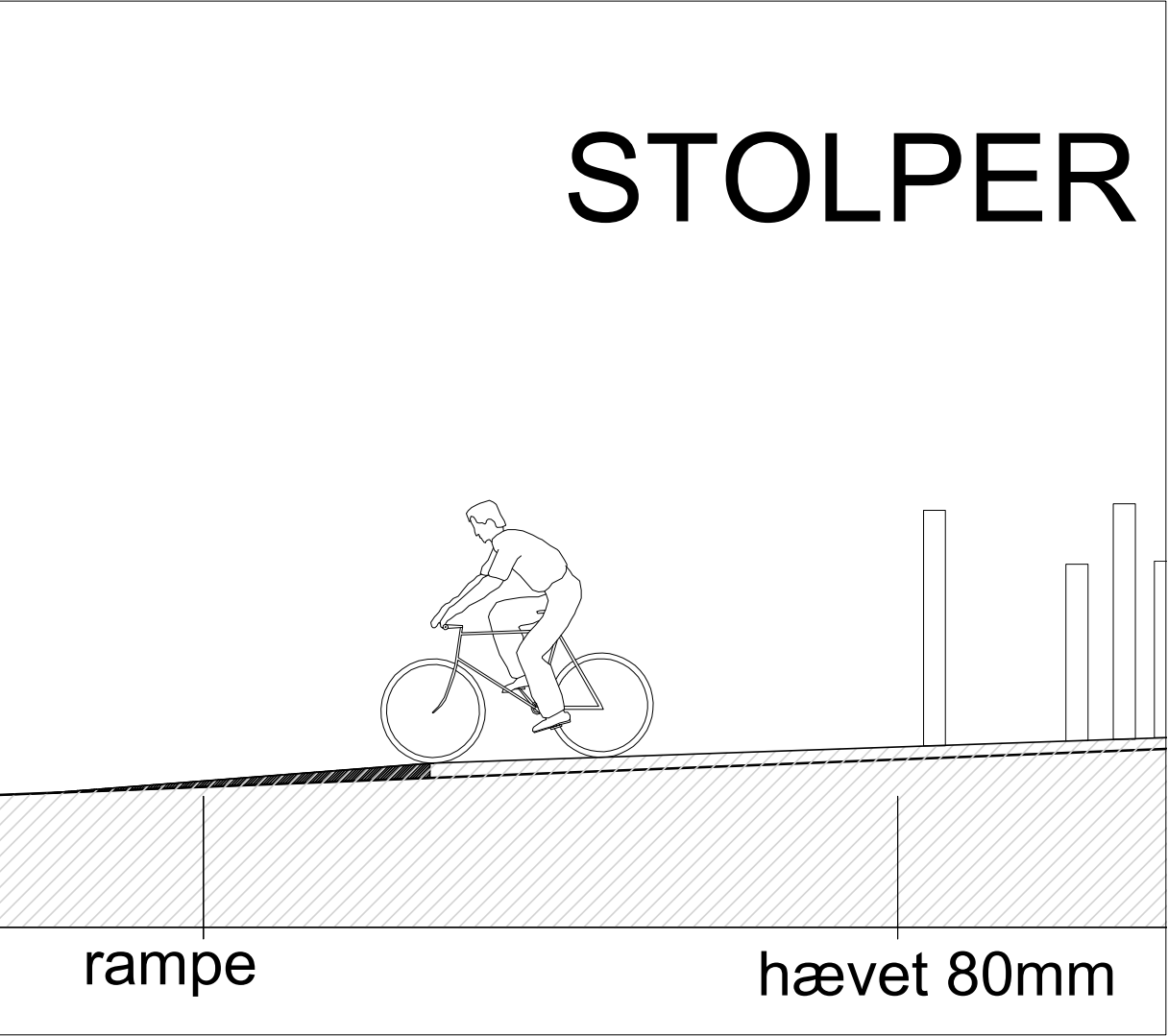
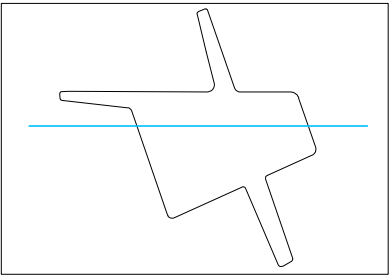
Principskitse for vandfontænen



Principsnit_længderetning af plads langs strøget/horsensvej

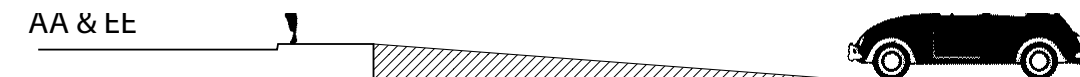
1:200

Oversigt med snitlinje



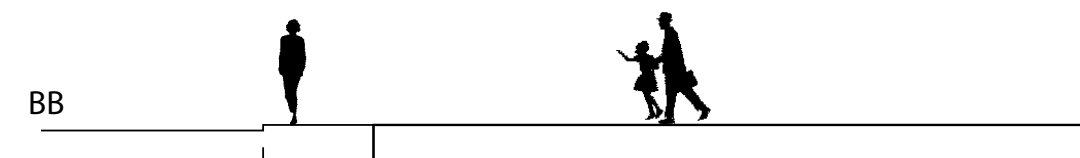


AA & EE



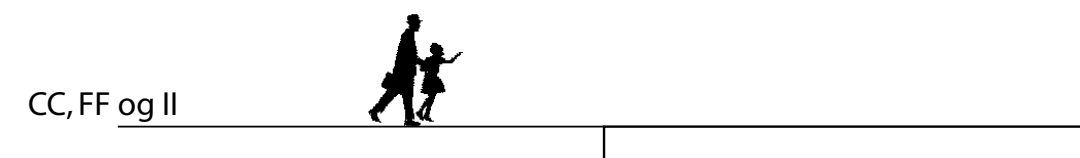
Opmærksomhedsrampe mod pladsen. Opmærksomhedskant for blinde.

BB



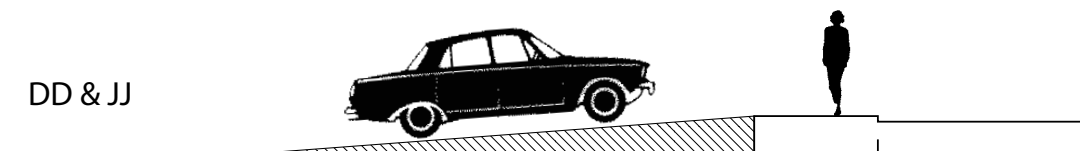
Niveaufri adgang mellem plads og fortov. Opmærksomhedskant for blinde.

CC, FF og II



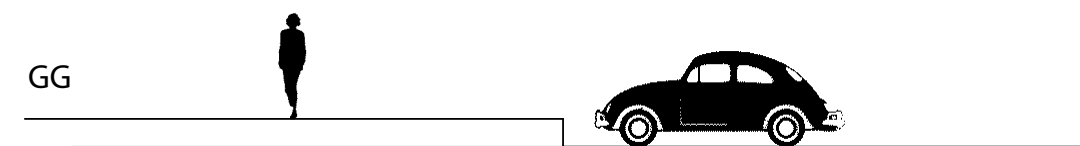
Niveaufri adgang mellem plads og fortov.

DD & JJ



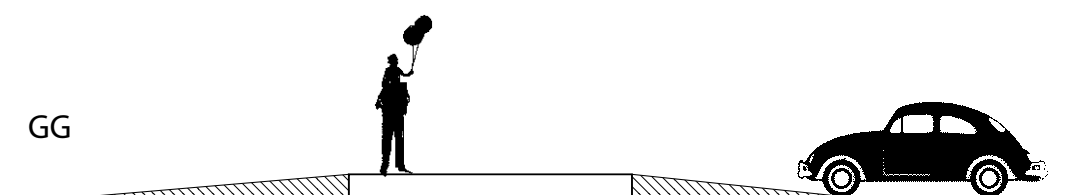
Opmærksomhedsrampe mod pladsen. Opmærksomhedskant for blinde.

GG



Kantafrænsning mellem p-areal og plads

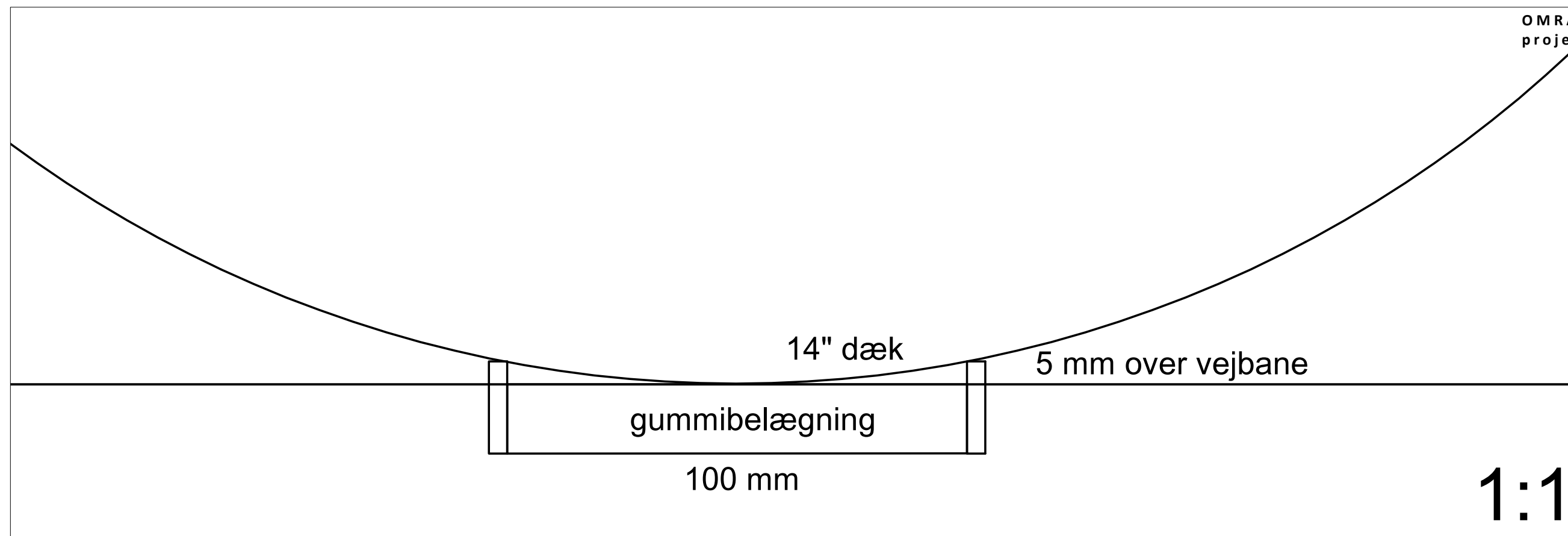
GG



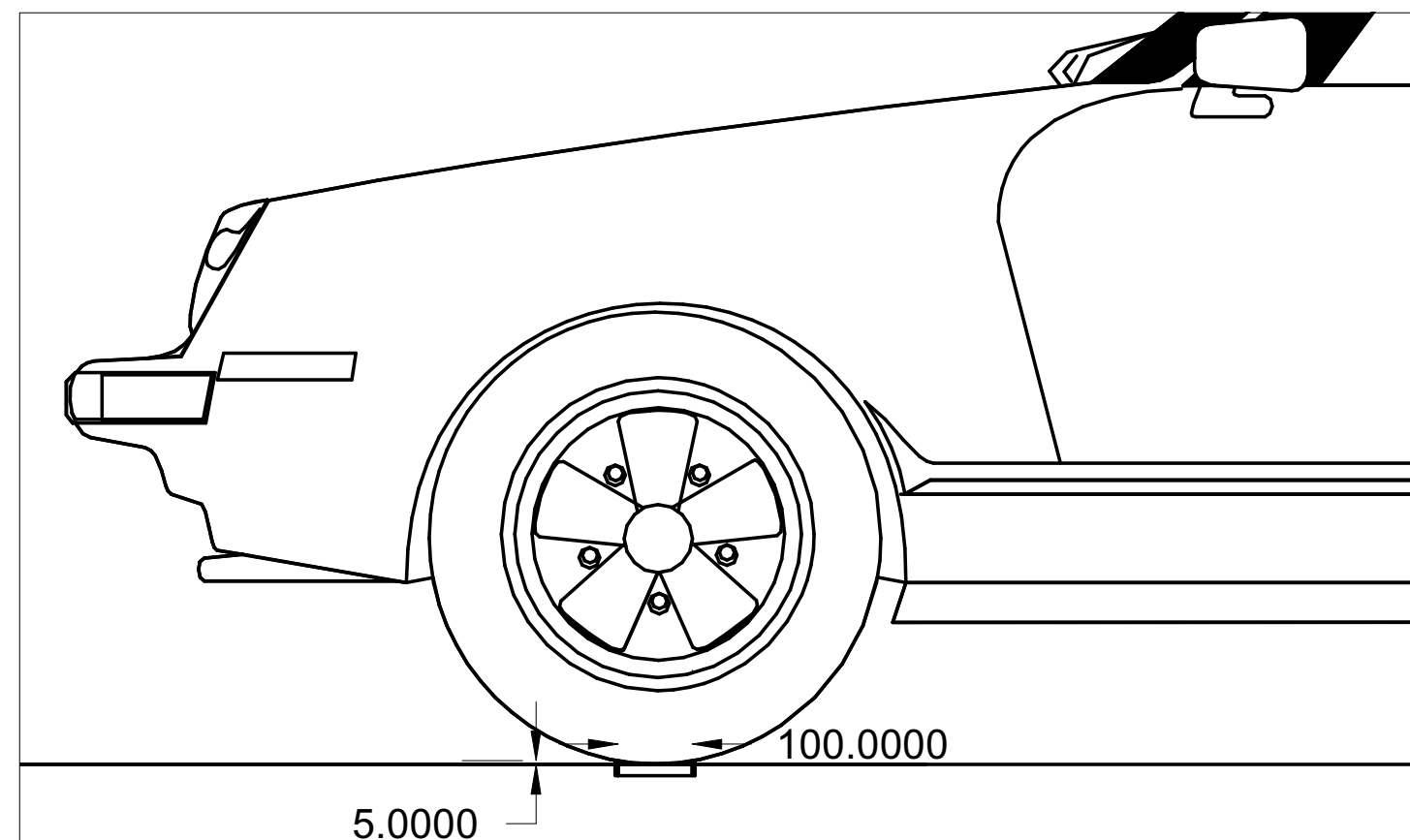
Kantafrænsning mellem p-areal og plads

Principsnit Princip for kanter ved torvet

Uden skala

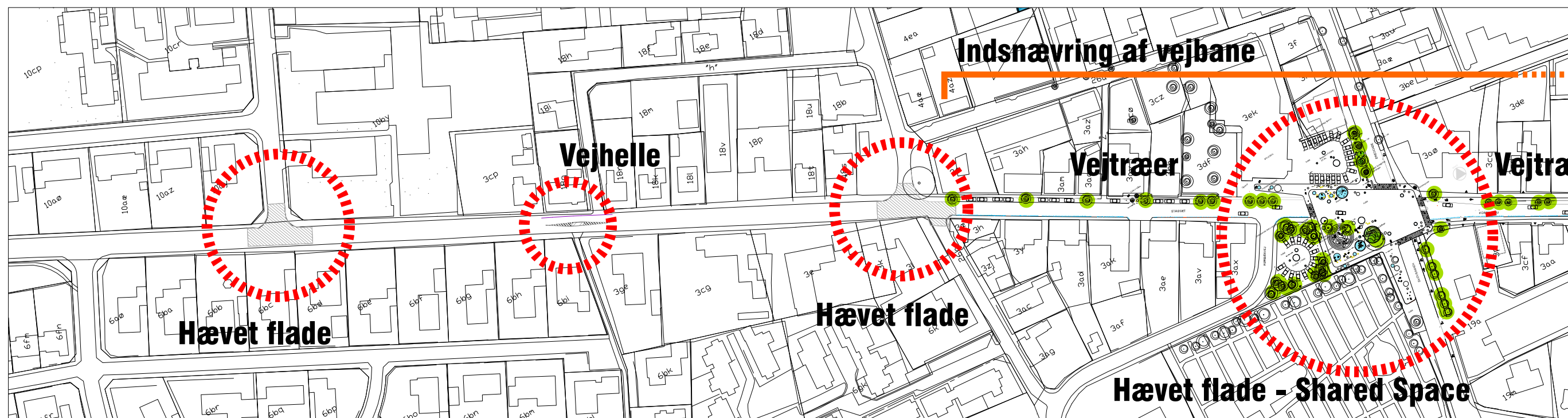
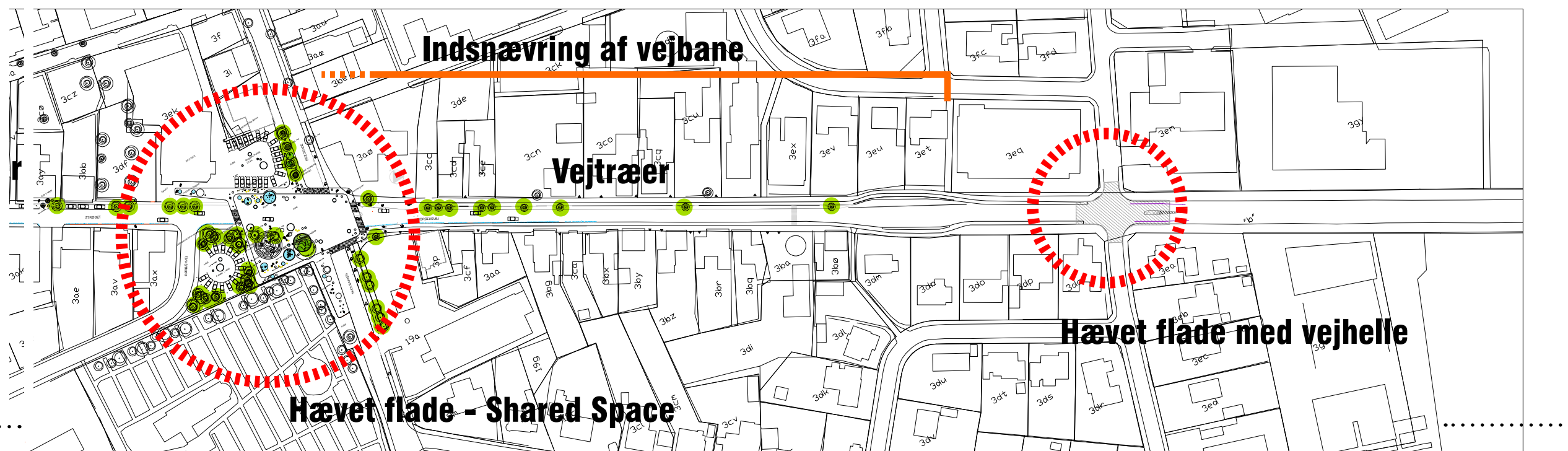


Gummibelægning ved kørearealer anlægges med hævede stålkanter, så selve gummipladen ikke ødelægges af trafikken. Herved opnåes på een gang en holdbar løsning der også vil fremstå æstetisk.



Detaljeløsning stål kant ved gummibelægning på kørearealer

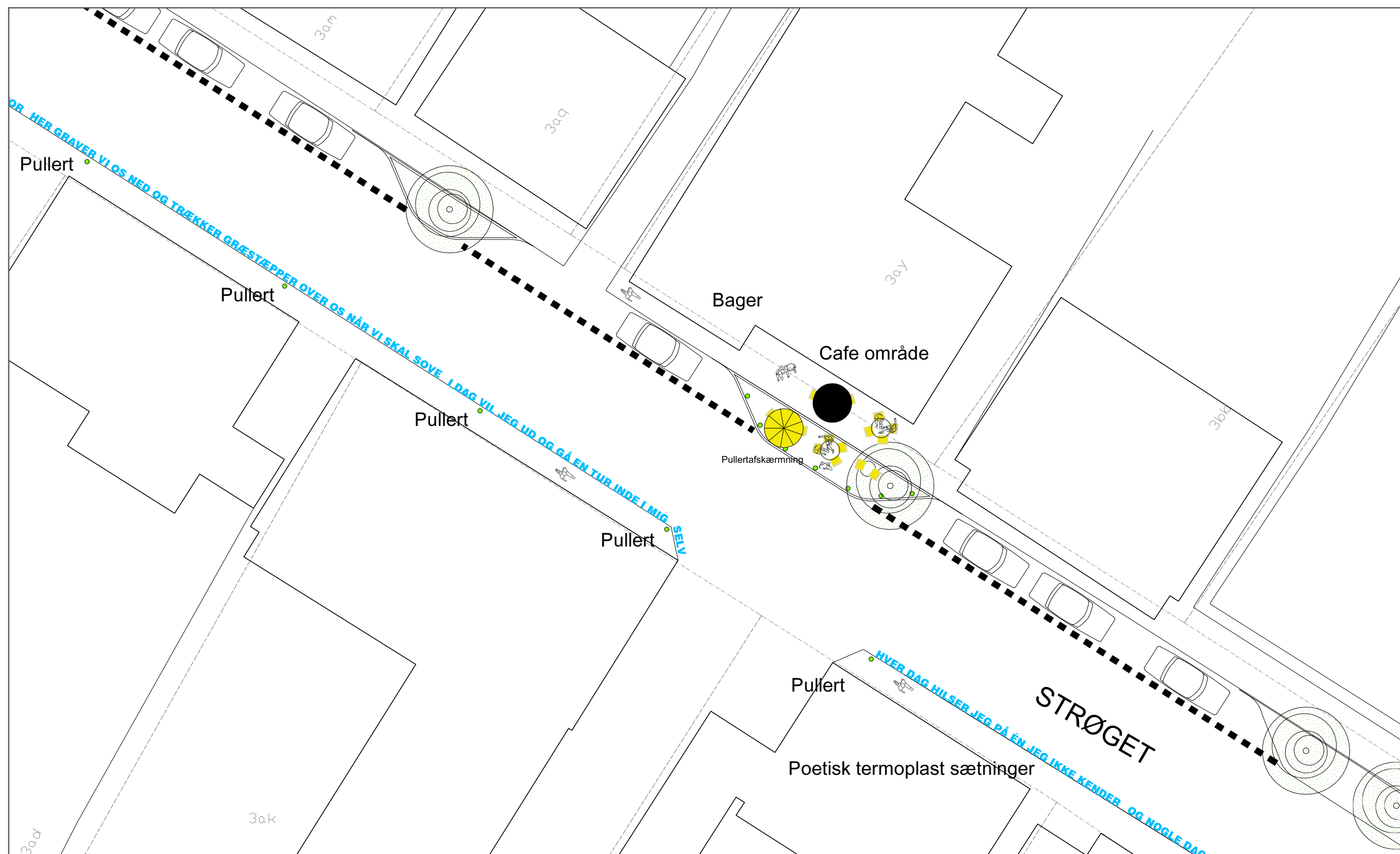
1:10



Strøget

Principplan Strøget og Horsensgade

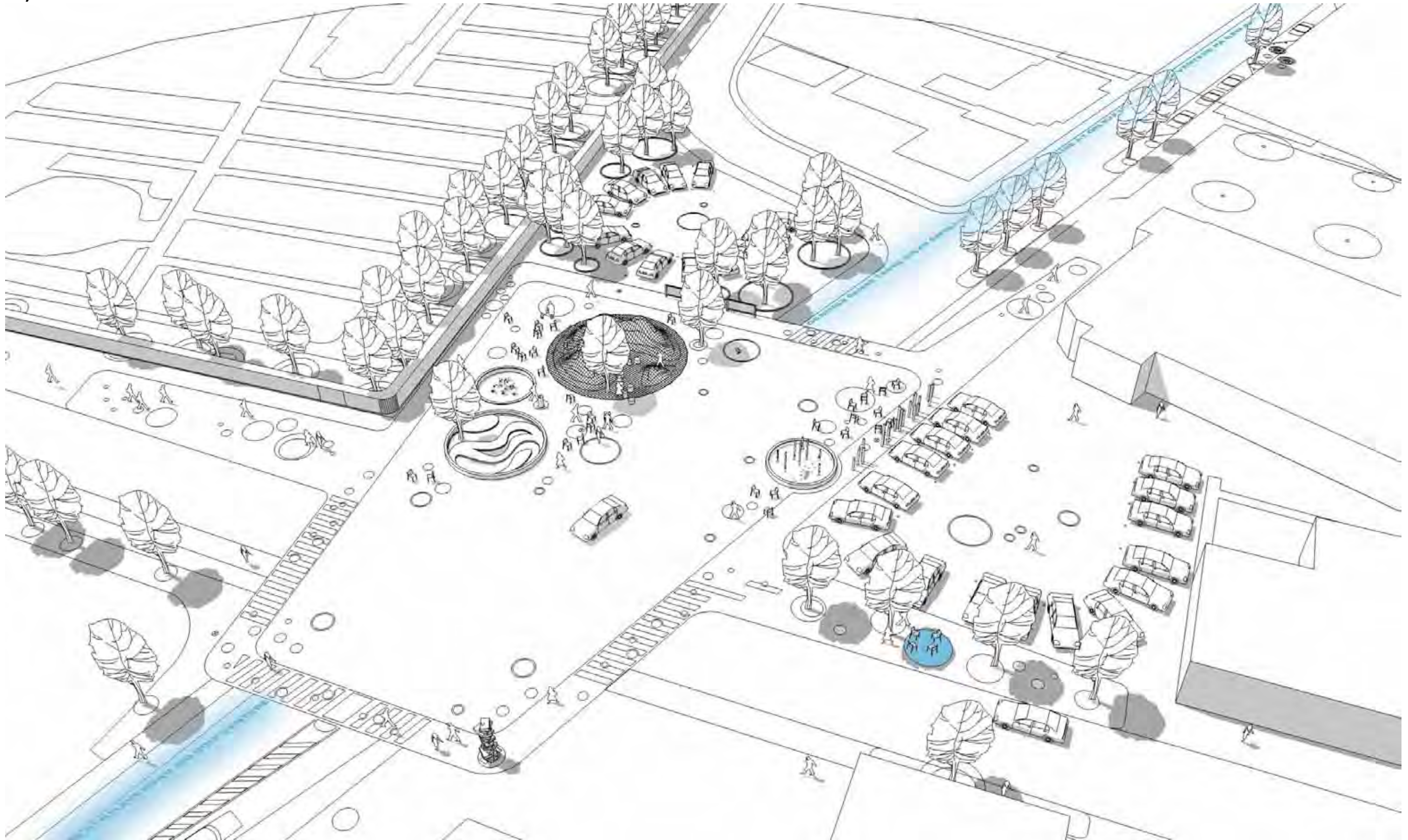
1:2000

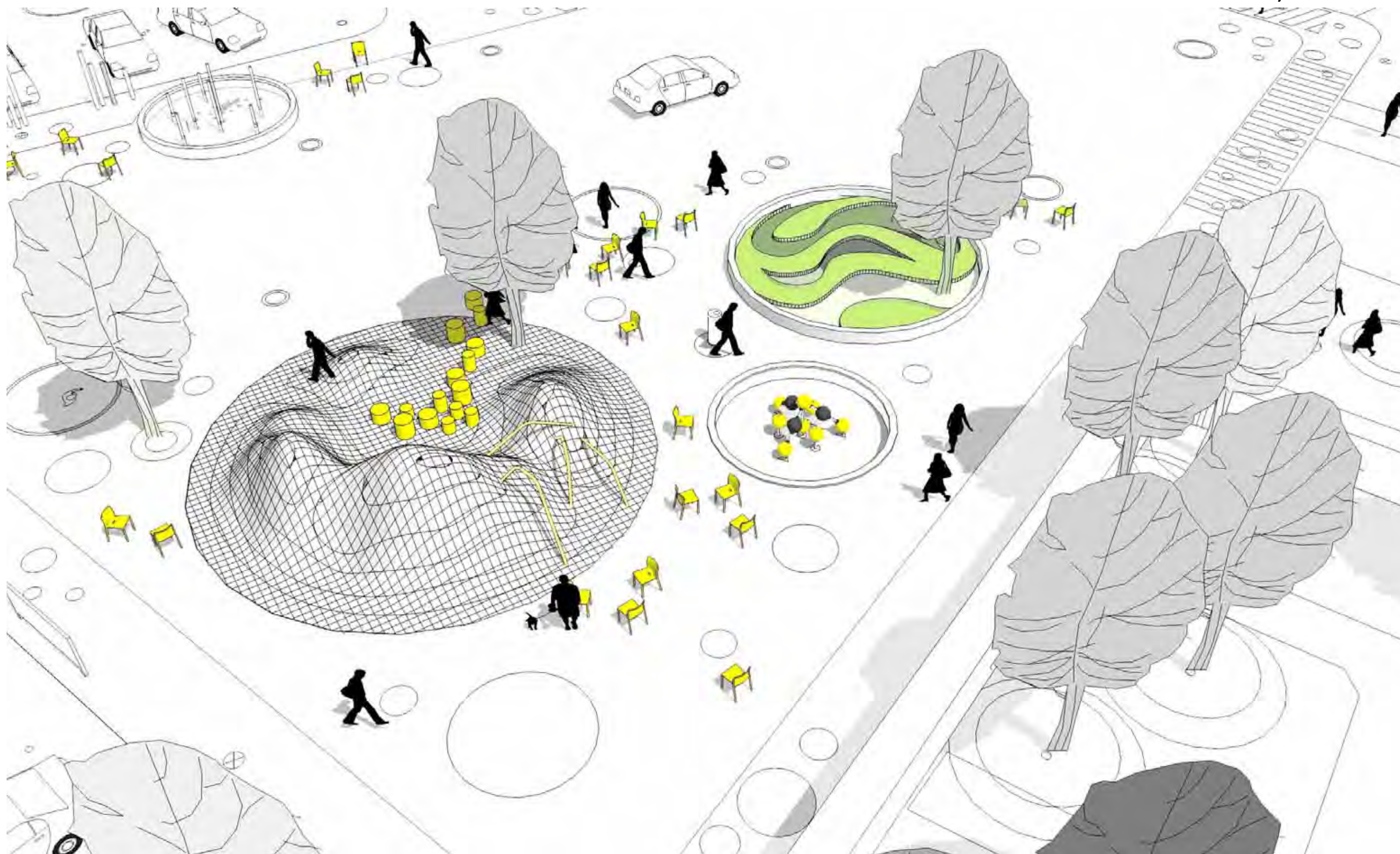


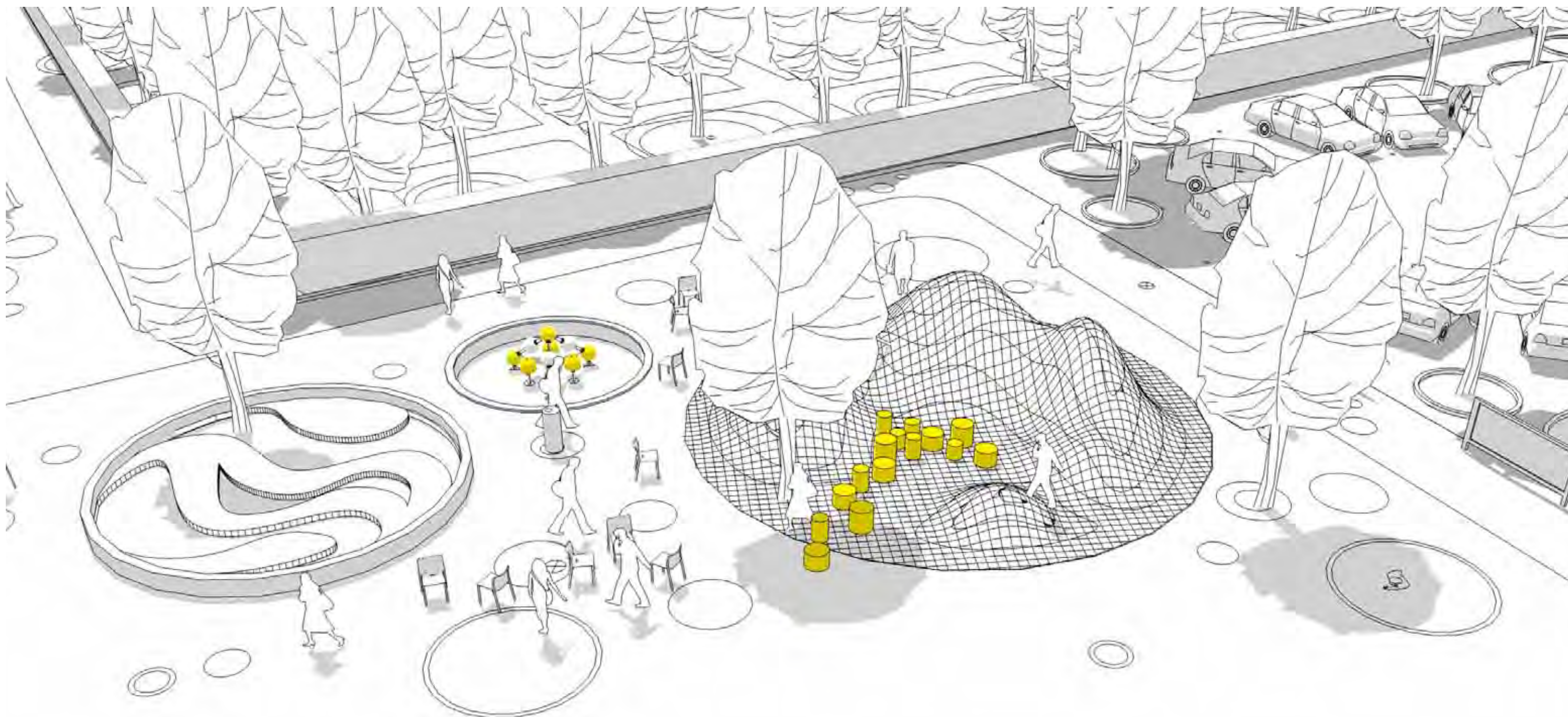
Detaljeskitse

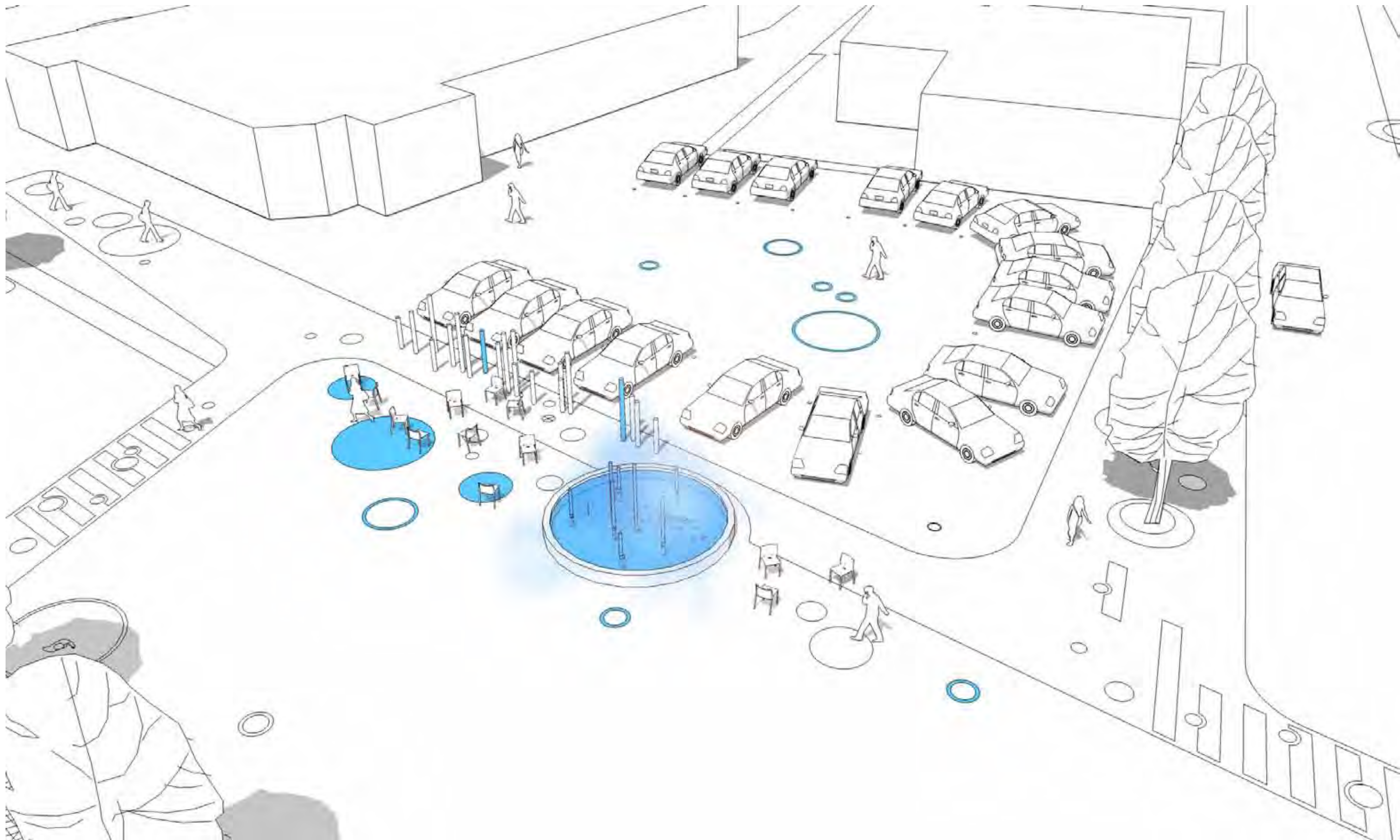
Cafeområde, pullerter og termoplast ved bageren

1:200











Torvet Illustrationsperspektiv





Torvet:

Belægning:

1. Hovedpladsen udlægges med en sort pulverasfalt.
2. Den omgivende ramme, udlægges med en kostet hvid betonflade.
3. Cirkulærer udspæringer i rammen udlægges med Sort PU-Asfalt
4. Cirkulærer udspæringer i rammen udlægges med faldgummi 40mm i RAL som vist på tegning.
5. Cirkulærer udspæringer på hovedfladen udlægges med kostet hvid beton
6. Cirkulærer udspæringer på hovedfladen udlægges med faldgummi 40mm i RAL som vist på tegning. Hvor der er mulighed for at kørende trafik krydser gummifladen anlægges det som en 100mm cirkel med stålskanter som anvist på tegning. Hermed opnås en robust og æstetisk holdbar løsning.
7. Kanter ved plantehuller laves som stålskanter.
8. Langs Strøget og Horsensvej anlægges en serie af poetiske sætninger i termoplast, RAL som angivet på tegninger. Bogstaverne anlægges på køreflader helt op ad kantsten og vil med tiden blive delvist slidt på den øverste halvdel, hvilket blot vil forstærke den poetiske tanke om slow-motion oplevelser i byen. Jo mere slidt det bliver, jo længere tid skal man bruge på at "sanse" gadens poesi.
9. I plantehuller anlægges sorte granitskærver, evt. sort faldgummi type nike-grind fra insemø el. tilsvarende.

Terræn:

1. Den ydre ramme i beton anlægges med generelt ensartet muret fald i hele pladsens længde.
2. Den indre sorte asfalt flade er sænket 20mm af hensyn til blinde og svagtseende.
3. Der er niveaufri overgang fra tilstødende fortovsbelægninger.
4. Hvor der tilstøder p-pladser (ved Brugsen), laves en høj kantning.
5. Hele pladsen opleves som en hævet flade med opmærksomhedsramper ved overgang mellem Strøget/Horsensvej og torvet.

Elementer:

1. Turistkort - standard informationsstander til bykort og information om byens historie mv. Type GH-Form, pulverlakeret stålskab el. tilsvarende.

2. De unges kunstportal – Som ovenstående men henvendt til de unge. Her kan annonceres om fester og aktiviteter, der kan afholdes konkurrencer og vises street-art.
3. Aktivitetsbjerget etableres i faldgummi med 25mm grund-gummibelægning og 15mm topplag i RAL-farve som angivet på tegning. Indstøbt (med betonanker) stålrør til klatre/svinge-leg.
4. Sidde/hoppe-pullert ved aktivitetsbjerg fra out-sider. Ø350 og Ø500mm, RAL farve som angivet på tegning.
5. Drikkefontænen type Carmel D02 fra Escofet el. tilsvarende, indskrevet og nedstøbt i rund betonflade. Denne type er både robust og hygiejnisk.
6. Parkour elementet type "pyramid climber" fra Uno.dk.
7. Græshaven. Beton-siddekant, hvid.
8. Master i stål eller robinietræ. Masterne males i farver som angivet på tegning (en blå, en gul, resten hvide). Masterne vil stå som et dynamisk element på pladsen og give et naturligt rum for ophold, hvor pladen ellers vil fremstå nøgen og åben.
10. Kunstvejviseren. Bygget op omkring stiv mast til nedstøbning. Materialer af TinBronze, med bogstaver i bronze. Se tegning.
11. Stolene. Se beskrivelse ved busplads.
12. Affaldsspande. Se beskrivelse ved busplads.
13. Hundeposeholder. Se beskrivelse ved busplads.
14. Cafeborde ved bager – type Parco fra Nola el. tilsvarende. RAL farve som stole ved busplads.
15. Pullert ved Bageren – type "Aron SA100-101" fra byform, stål.
- Tilgængelighed og flow: Pladsen har fuld tilgængelighed for både kørestole og gangbesværende. Endvidere skaber den naturlige kontrastforskel mellem hvid beton, farvet faldgummi og sort asfalt en naturlig opdeling af områderne for svagtseende. I pladsen indarbejdes taktile ledelinjer, og der etableres en taktil kant mellem torvets ramme og flade.
- Belysningen på pladsen og Strøget/Horsensvej er opdelt i følgende elementer (se belysningsplan):
1. Eksisterende gadebelysning bevares på Strøget og Horsensvej.



2. LED master opstilles på pladsen og indstilles til at skabe en generel vejbelysning på køreflader og et stærkt fokus på de 3 hovedelementer (aktivitetsbjerg, græshave og bassin). Type Malstrøm LED på standard mast el. tilsvarende.
3. Ved udvalgte træer placeres up-lights i plantebedene.
4. Bassin-bunden oplyses ved indbygningsspot.

Beplantning:

1. Træerne på pladsen og Strøget og Horsensvej: Spidsløn, Acer, klon f.eks. Pseudoplatanus, art "Negenia" eller "Spaethii". Spidsløn er et robust, hurtigtvoksende og miljøforbedrende bytræ. Samtidig har træet en smuk gul høstfarve. Der etableres underjordisk opbinding og det forudsættes at træer leveres i en god kvalitet, med stor rodclump og at der etableres gode vækstbetingelser med dræn og luftning.
2. Græshaven består dels af høje græsser der vil stå og svaje i vinden. F.eks. Mosebunke, Deschampsia caespitosa 'schottland' der vil svaje i vinden, Rishirse, Panicum virgatum 'heavy metal' der skifter farve fra grøn til gul om efteråret, Sølvaks, Stipa Calamagrostis, der altid står elegant og er i familie med fjergræsserne. Ligeledes inddrages planter der har en reference til hærvejen. F.eks. blåbær, Vaccinium angustifolia der danner spiselige bær, (i minimum to sorter af hensyn til frugtsætning), lyng, Erica, art der kan gro sammen med græsserne i delvis sol og som kræver luftning.
3. Græsser i træbede: Blandede arter der skaber flora, er lette at vedligeholde og skaber variation hen over året. Der kan suppleres med en lav bunddækkende plante.
Beplantning i bede skal plantes på træerne forudsætning, så disse får optimale vækstbetingelser. Det kan derfor være nødvendigt at lave græs/bunddække vente til træerne har etableret sig.

SOUND SATURATE



44



Via sin mobiltelefon kan man koble sig sammen med satellitten og afspille musik via de indbyggede højtalere – et urbant lyd-lejrbål.

Projektet med arbejdstitlen "kærlig hilsen fra Nørre Snede" henvender sig til de unge i de små provinsbyer i Danmark. Projektet møder de unge på deres egne præmisser – og skaber et sted at mødes, hænge ud og føle sig ung.

Omdrejningspunktet er lyde, drømme og netværk. Forskellige lydlandskaber fra forskellige steder på kloden skaber drømme og nysgerrighed, mens de unge selv kan logge på satellitten via deres mobiltelefon. Herfra kan de træde ind i et netværk af drømme, lyde, poesi og kontakt til andre unge i andre små provinsbyer.



I dagtimerne vil satellitten være et oplagt udflugtsmål for de mindste.

Satellitten er støttet via LAG og Lokale- og Anlægsfonden og forventes opstillet i tæt sammenhæng med byfornyelsesprojektet. Et oplagt sted kunne være ved byens skole, hvor den kunne stå som et ikon eller frontfigur på skolen forplads hvor der nu udelukkende er et funktionsløst græsareal.

Projektet er under udvikling og etableres inden for den overordnede ramme af byfornyelsesprojektet.



Satellitten udtrykker dynamik og bevægelse og vil lægge op til mange forskellige former for bevægelse – fra den aktive parcour til den afslappede stil.

Via sin mobiltelefon kan man koble sig sammen med satellitten og afsende beskeder der vises direkte på det indbyggede display. Beskeden vil samtidigt vise sig på de øvrige satellitter der skal opstilles i andre byer i kommunen.





Buspladsen

Fra bagside til byens nye foyer

Nuværende fremtoning

Pladsen ligner på nuværende tidspunkt en mørk og utryk bagside. En nedrivningsklar butik står og skuer ud over den tomme og grå plads. Langs kanten har de fleste naboer vendt ryggen til pladsen med hegn eller tæt beplantning. Kun bankens bygning i midten syntes at fungere og trækker liv til stedet.

Belægningen bærer præg af lappeløsninger uden høj kvalitet og en absolut mangelfuld belysning er medvirkende til at pladsen på ingen måde føles behagelig.

Pladsen ligger i centrum af Nørre Snede på byens oprindelige markedsplads og har potentiale med direkte forbindelser til både Strøget, Brugsen og byens øvrige butikker.

Vision for området

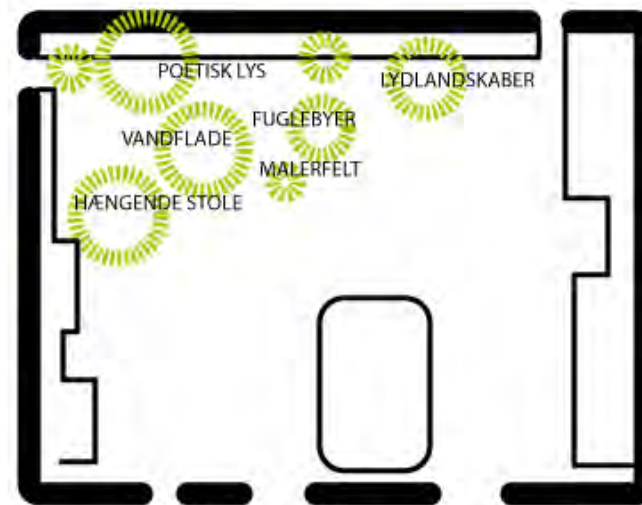
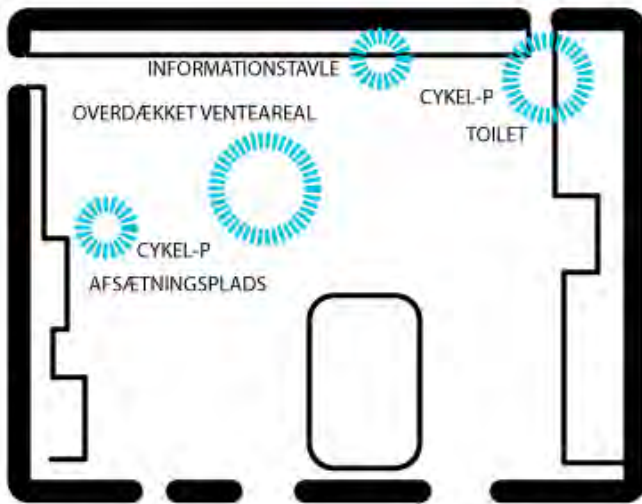
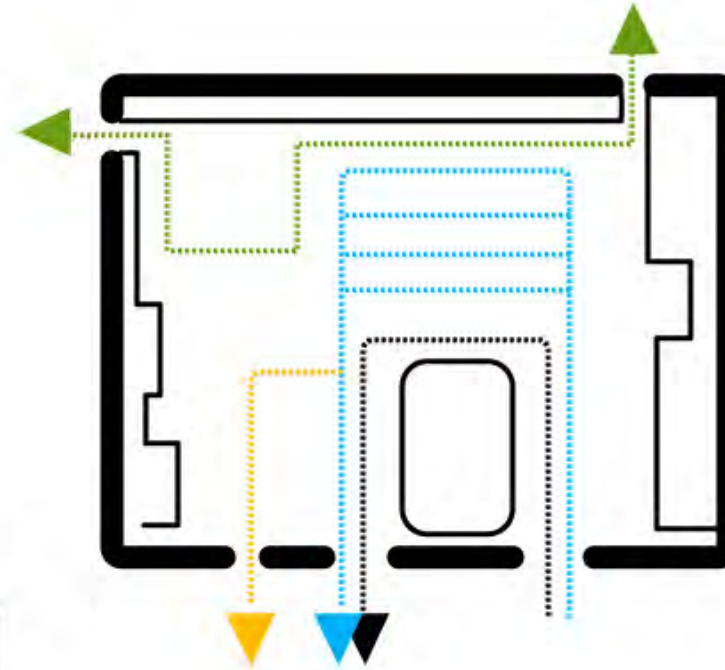
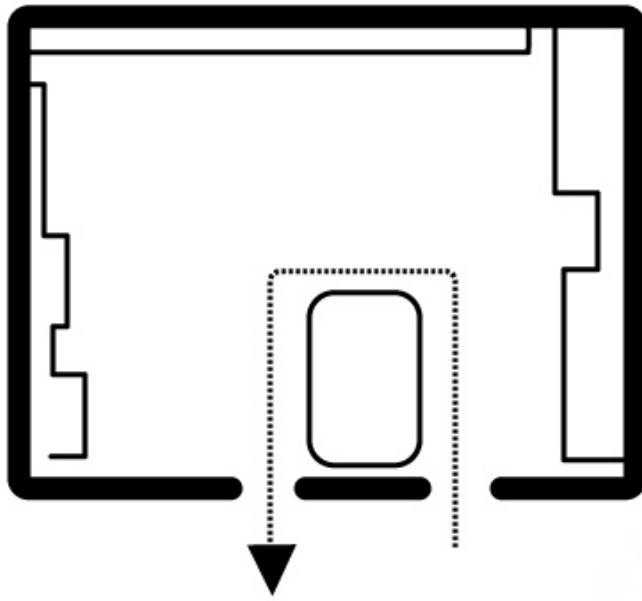
Pladsen ligger tæt på skolen, kroen, butikkerne og strøget og det er helt oplagt at (gen-)anlægge byens byplads på stedet. Den nye busplads skal samtidig være byens nye foyer, så man allerede ved første øjekast ser byen som et sted med oplevelser, dynamik, liv og stemning.

Pladsen omkranses af et grønt "bagtæppe" af prydræer og klatreplanter, der skaber en variation hen over året med grønne, gule, orange og røde farver. Områdets koteriing udnyttes konstruktivt og der etableres en terasseret plads med forskellige opholdsfaciliteter. Ud over at de 'store trapper' skaber en smuk rumlighed, med de blålige nuancer på alle siddekanterne, giver anlægget også mulighed for at skabe en naturlig tilgængelighed for handicappede og gangbesværende. På pladsen etableres

cykel-parkering, overdækket venteareal med businformation, et spejl bassin med trædesten og en "kunsthav", hvor børn kan tegne og lege.

På pladsen etableres der også en række af poetiske oplevelser der vil skabe liv og stemning. Bl.a. skabes en stemningsbelysning der tegner poetiske skrifter i belægningen og pladsen afgrænses af en oplevelsesvæg med poetisk skrift der blander sig med klatreplanternes bevægelser og små lyd-poster, der afspiller sagte lyde fra andre steder i verden.

Pladsen er opbygget så den også kan danne ramme om en evt. byfest eller by-event, hvor det overdækkede venteareal kan bruges som scenegulv og hvor stedet kan få en helt anden karakter.

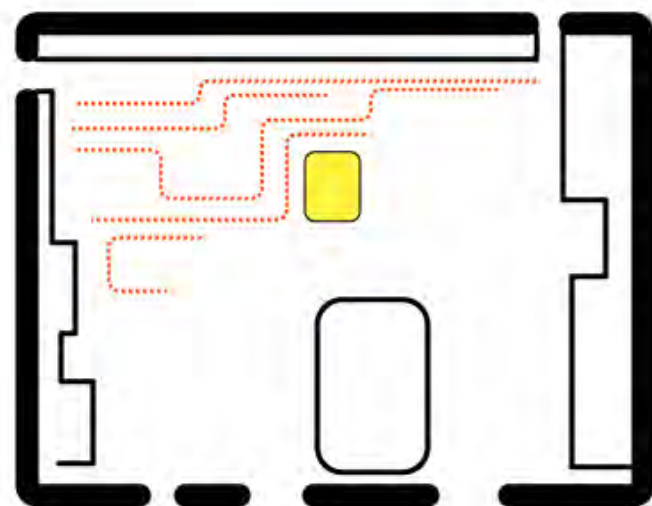


Pladsen fremstår nu som en bagside

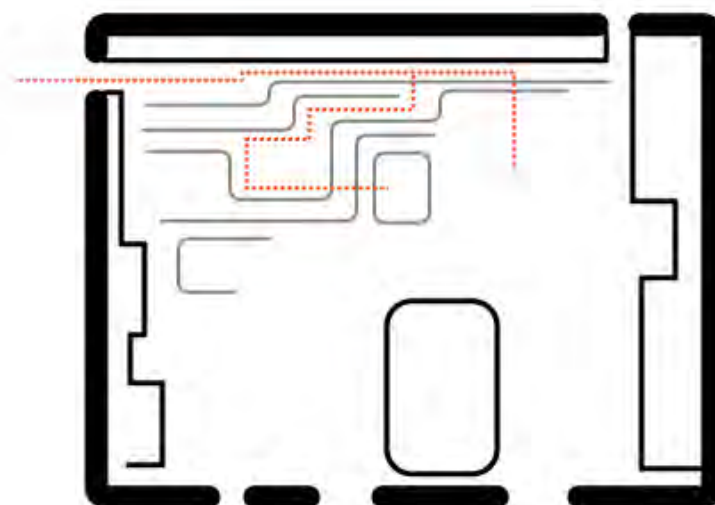
Flere mennesker og mere liv trækkes til

Gode opholdsfaciliteter etableres

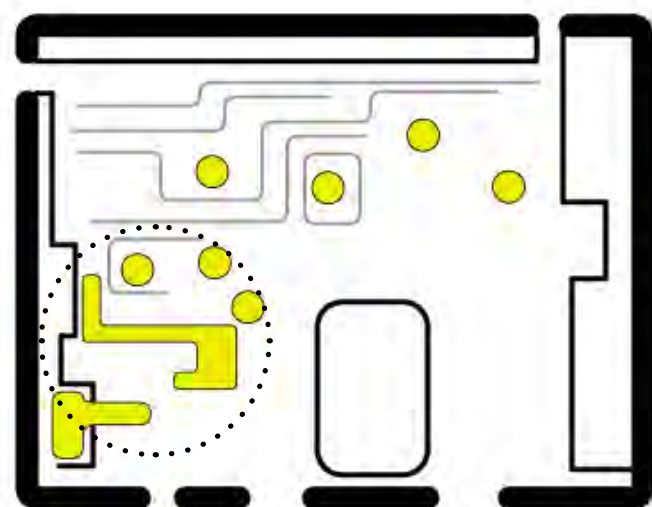
Oplevelser og stemning etableres



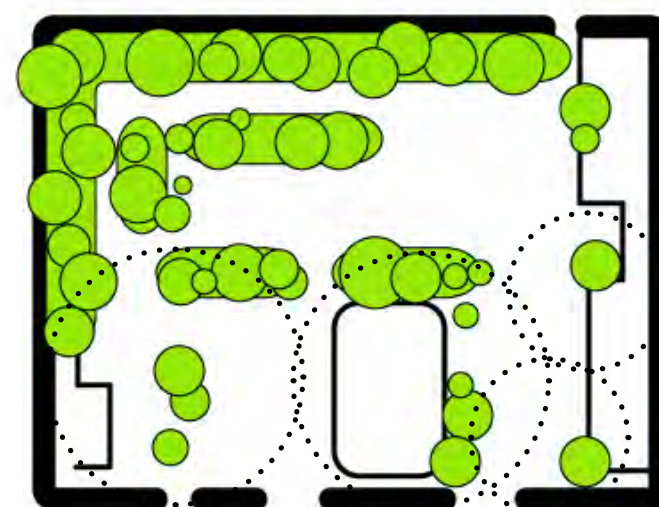
Et naturligt scenerum indarebejdes



Tilgængelighed for alle via belyste ramper og gode oversigtsforhold



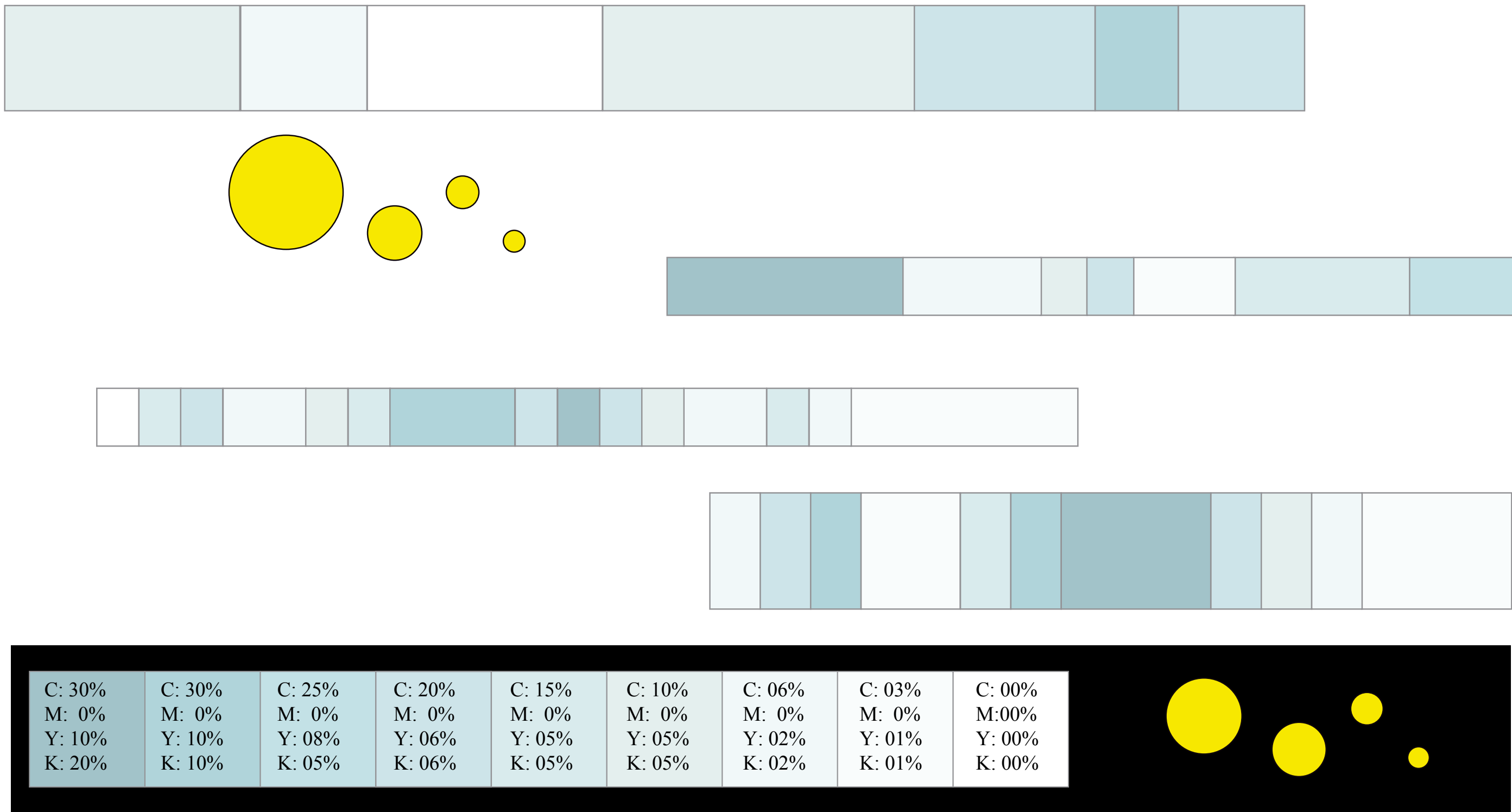
Udeservering og solparasoller etableres (I nuværende besparelsesplan bearbejdes området ved kroen ikke, men forbliver i sin nuværende form - markeret på diagram med en stilplet cirkel).



Begrønning af pladsen (I nuværende besparelsesplan vil den eksisterende beplantning ved kroen, banken og ved fysioterapien bevares i sin nuværende form - markeret på diagram med en stilplet cirkel)



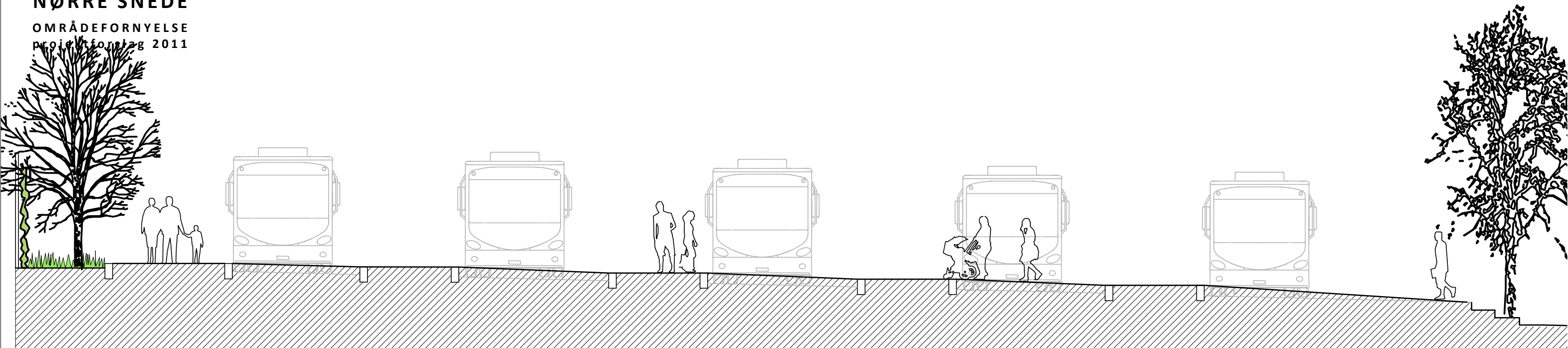
1:500



NØRRE SNEDE

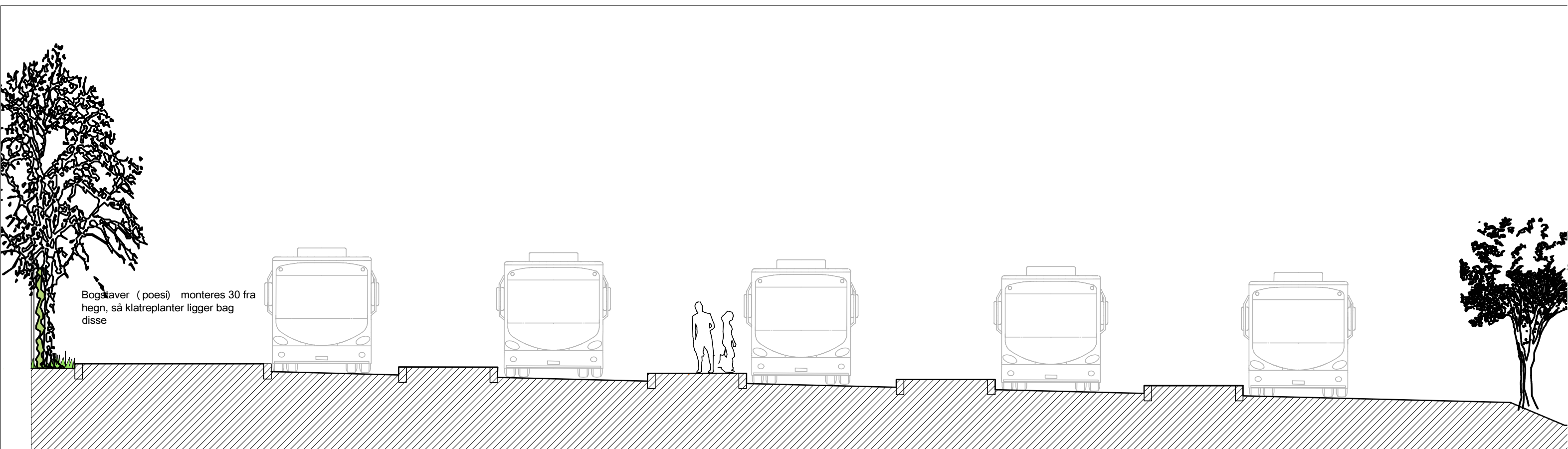
OMRÅDEFORNYELSE

projekt forslag 2011



Niveaufri adgang til busserne af "tangentstien"

Principsnit ved busovergang 1:100



Bogstaver (poesi) monteres 30 fra hegn, så klatreplanter ligger bag disse

Principsnit ved busplads

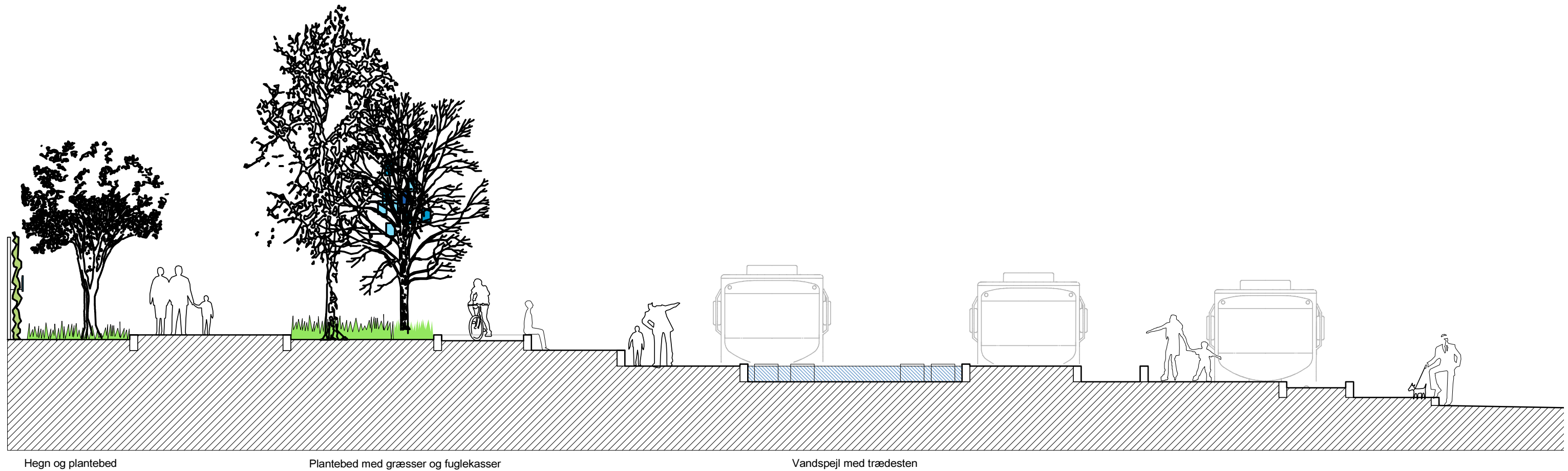
Beplantning:

1. Klatreplanter langs trådhegn:

A. tobakspibeplante, *Aristolochia macrophylla*, 'med gulgrønne blomster og hjerteformede blade. B. træmorder, *Celastrus Orbiculatus*, med smukke gul-røde høstfarver.



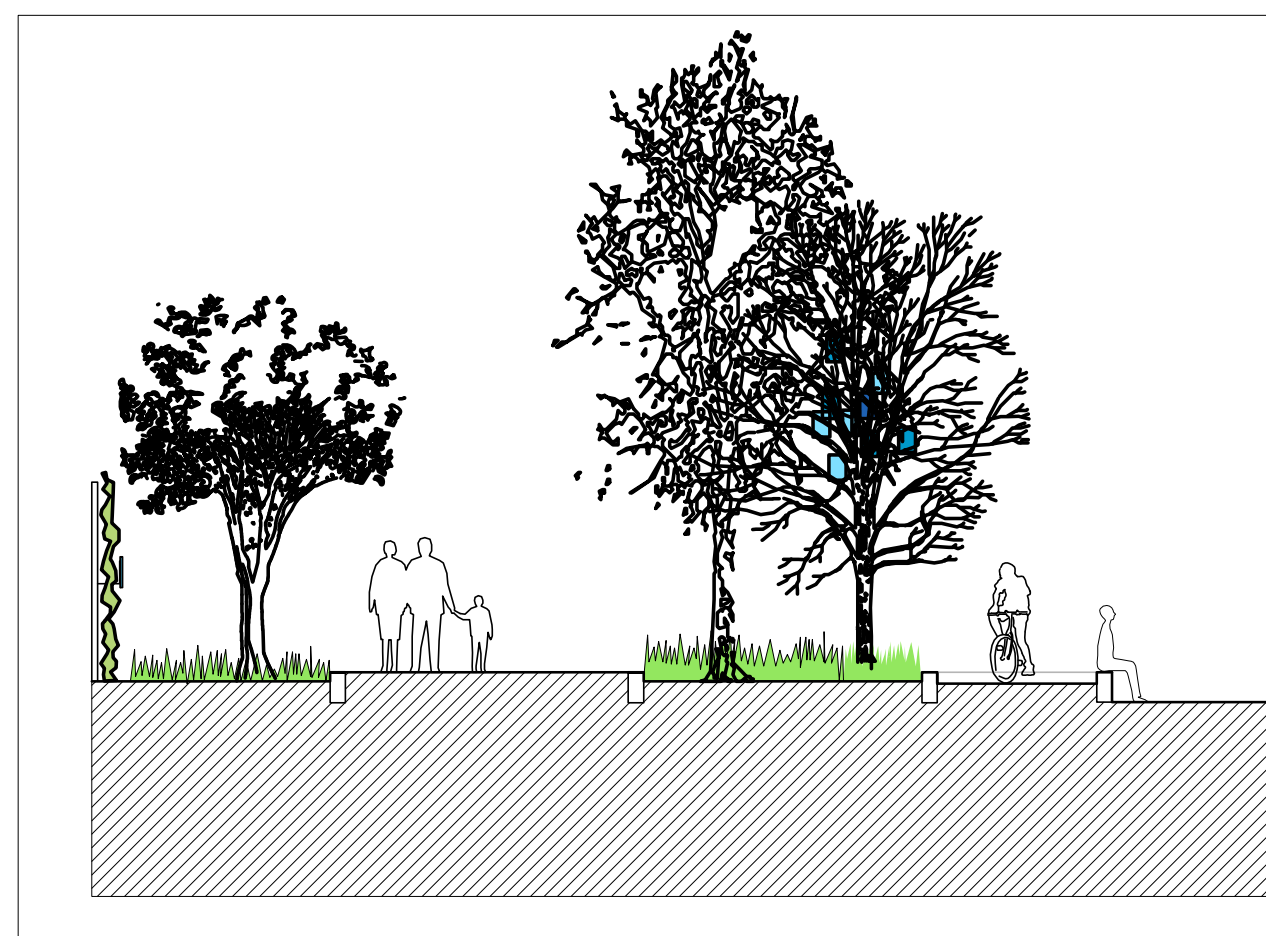
2. Træer: Spisløn, Søjle Avnbøg, Tjørn mv. Mindre sorter der trives lokalt og som skaber en stor variation hen over året med skiftende farver.



Principsnit ved amfiscene



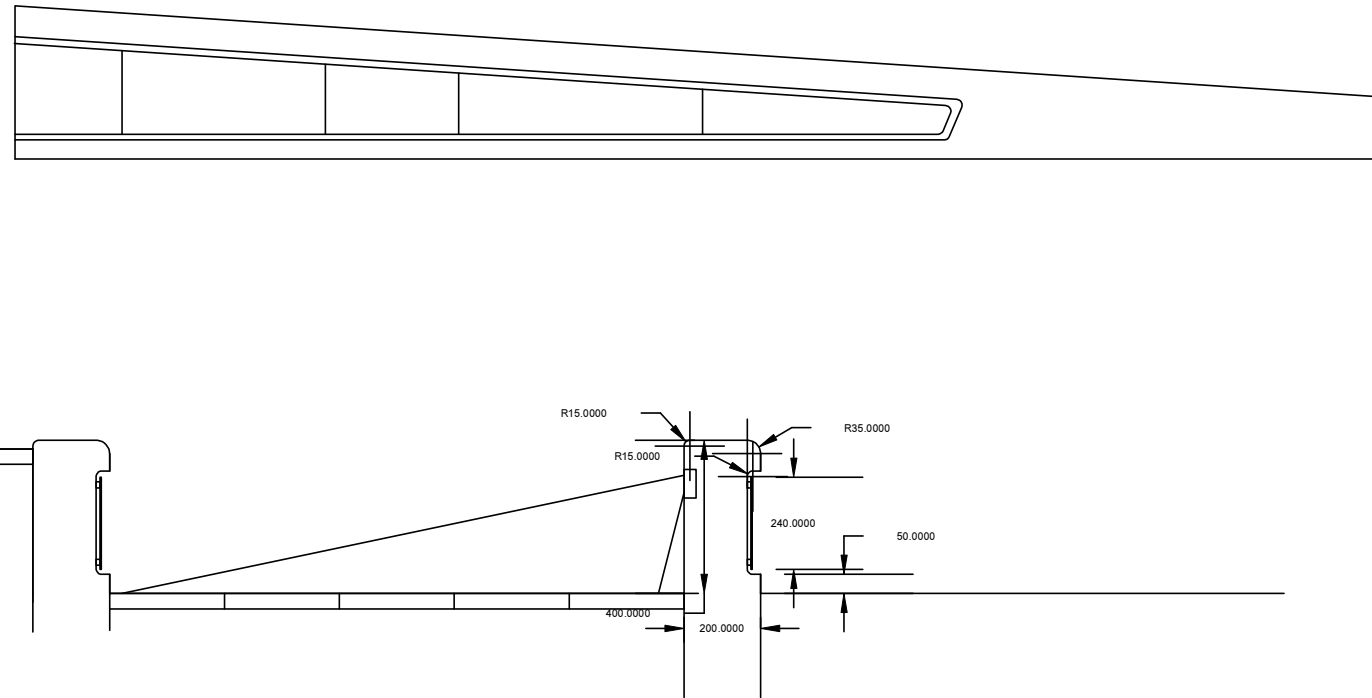
Principopstalt opstalt ved hegn langs pladsens bagkant



Poetiske tekster monteres 30 cm ud fra væg
Materiale: pulverlakeret stål.

Principdetaljer

Ved ramper ændres højde på udsparring og metalplader så den overordnede koterings følger



Principsnit ved amfiscene. Hvor koterings danner tilgængelighedsramper indbygges belysning i betonkant.

Materialer: Prefab. betonkant med afrundede hjørner, hvid beton.

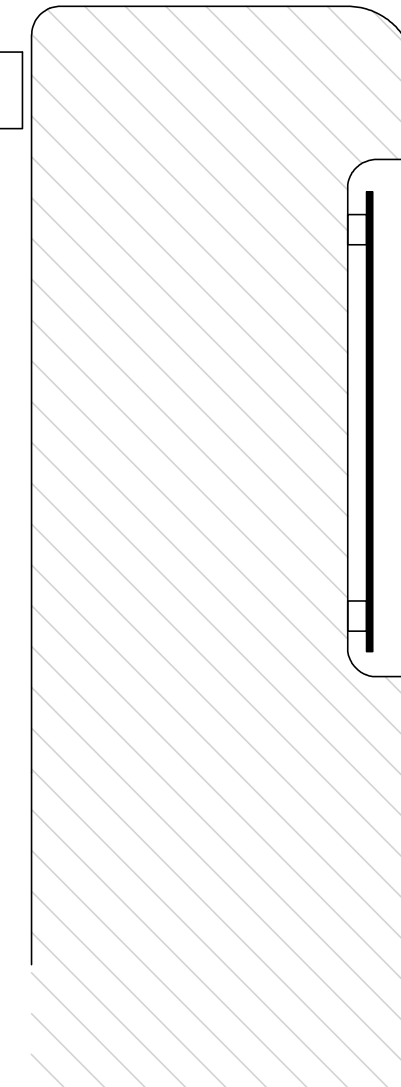
Belægningsten: IBF betonsten, hvid beton, 30-30 modul

med "tilfældigt" forbandt hhv. 15/30/60cm. Stålblader i "tilfældig" opskæring, pulver-

larkeret og monteret på gummi-afstandsstykker

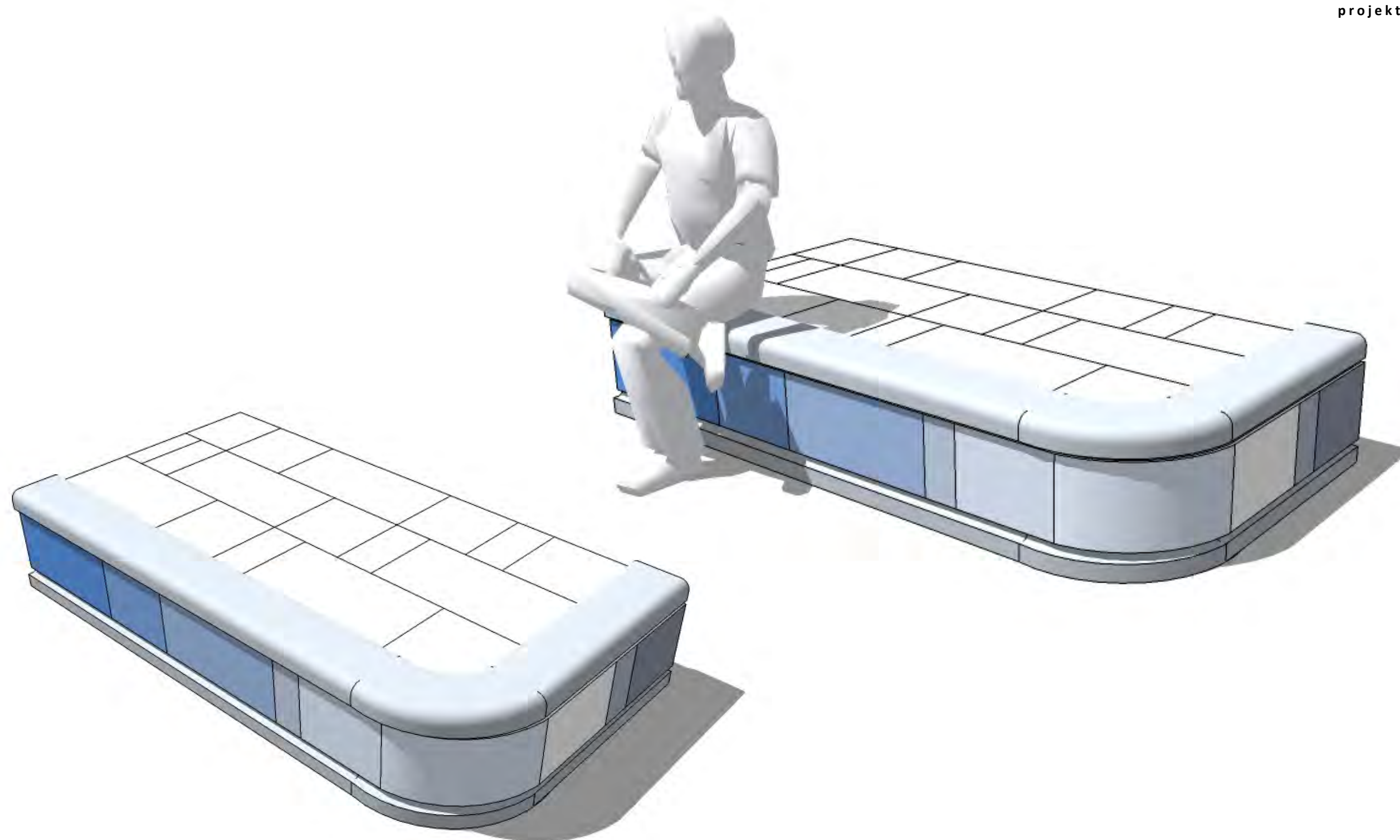
NB. hjørne-element laves så stålblade følger kantens afrunding, og er gennemgående for alle hjørner

Princip_detailjesnit 1:20

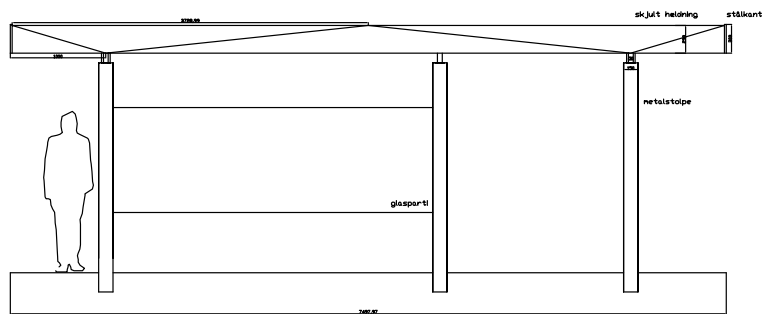
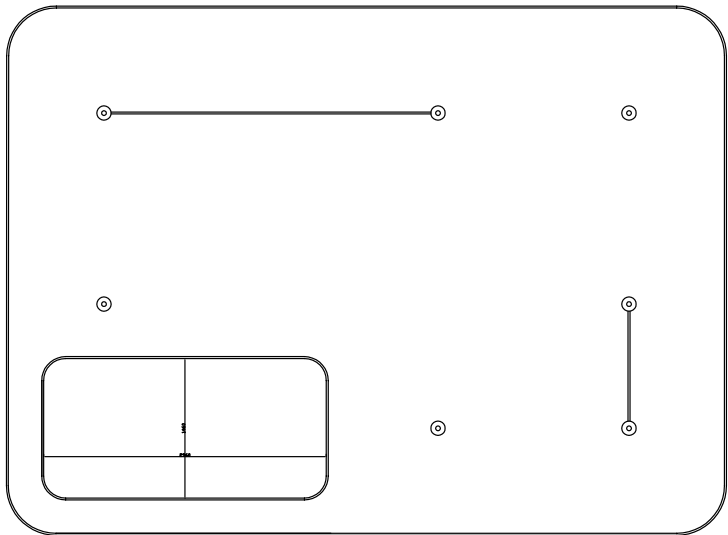


Princip_detailjesnit 1:4

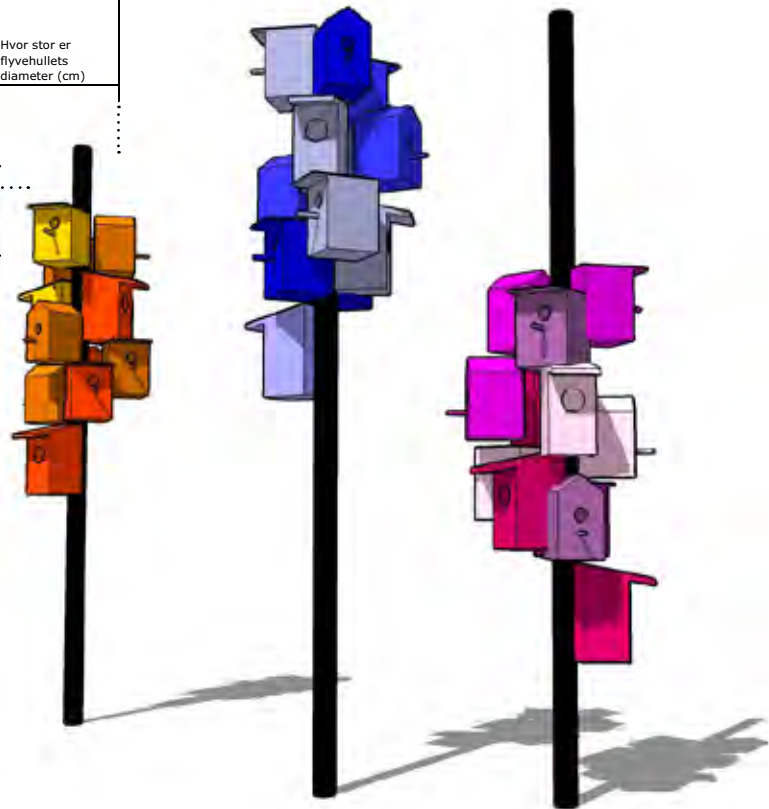
Detalje ved betonkant på amfiscenen



Princip for detaljer ved amfiscene



Redekasser til forskellige fugle	Hvor dyb skal kassen være indvendig (cm)	Hvor dybt skal der være fra hul til bund (cm)	Hvad er bundens indvendige mål (cm)	Hvor stor er flyvehullets diameter (cm)
Blåmejse	28 - 30	22	10 x 10	.....
Musvit	28 - 30	22	10 x 10	.....
Gråspurv	28 - 30	20 - 22	10 x 10	.....
Skovspurv	28 - 30	20 - 22	10 x 10	.....
Rødstjert	25 - 30	18	10 x 10	.....
Fluesnapper	25 - 30	18	10 x 10	.....
Træløber	30 - 35	.....	.....	.....
Hvinand	.....	.....	.....	.....

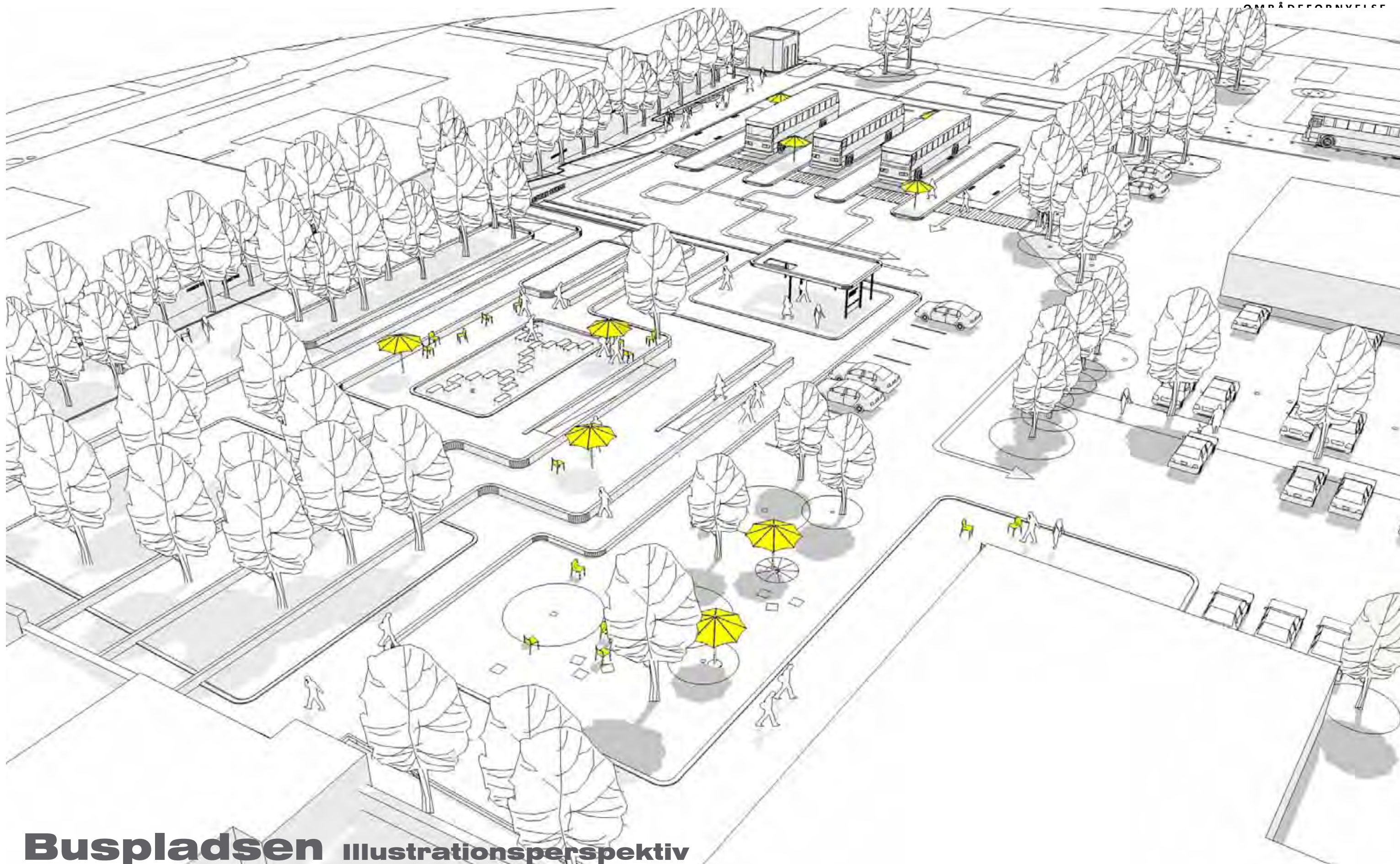


Overdækning

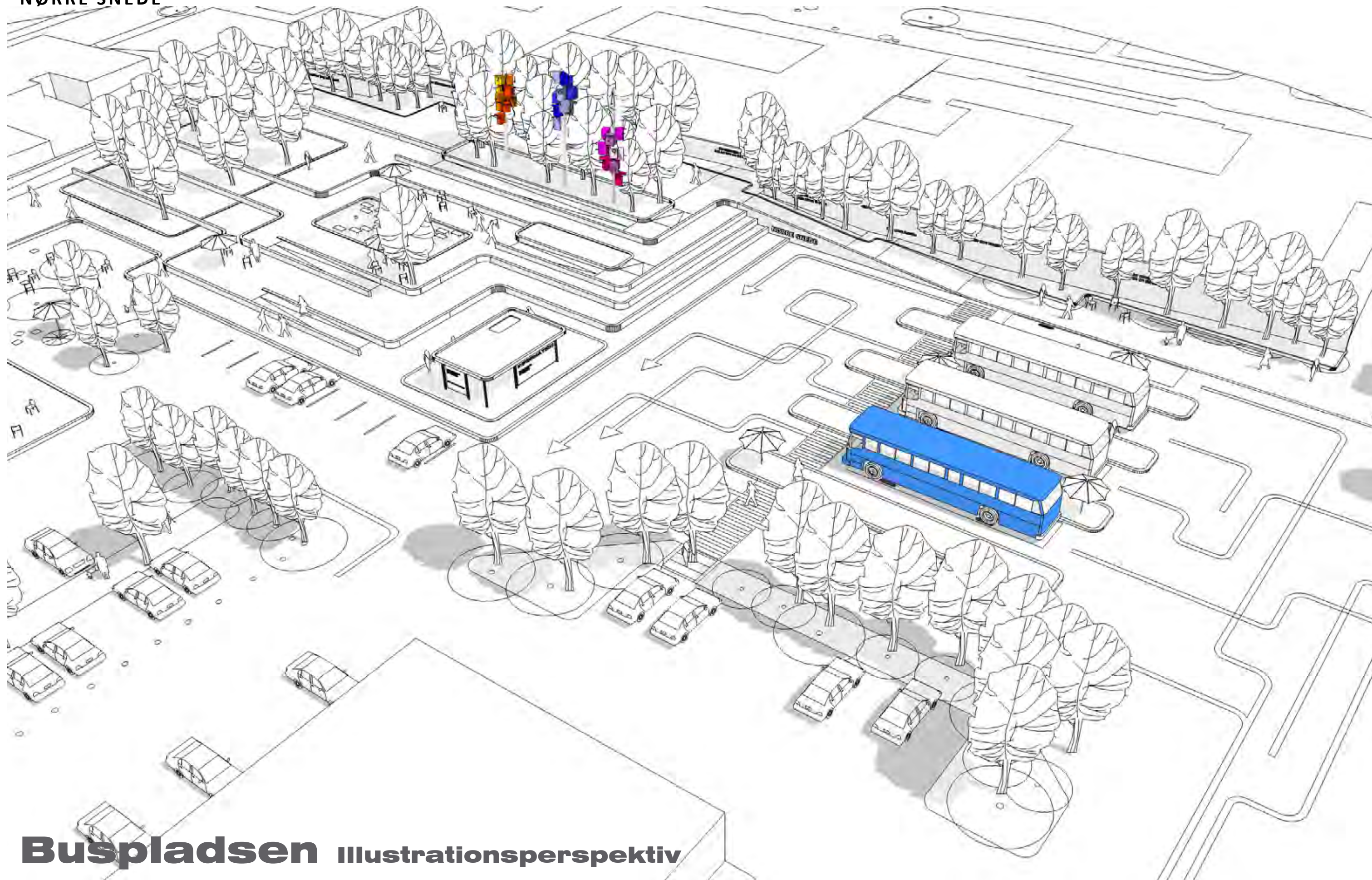
Overdækning etableres som en let konstruktion med stålprofiler og tagkant i tyndpladestål som plateaukanter – informationstavle integreres i overdækning som også fungerer som læskærm. Overdækningen skal kunne bruges som sceneoverdækning i forhold til evt. arrangementer ved amfiplateauerne. Underlaget etableres i gult gummi og kanterne i stål af samme type som plateaukanterne.

Fulgebyerne:

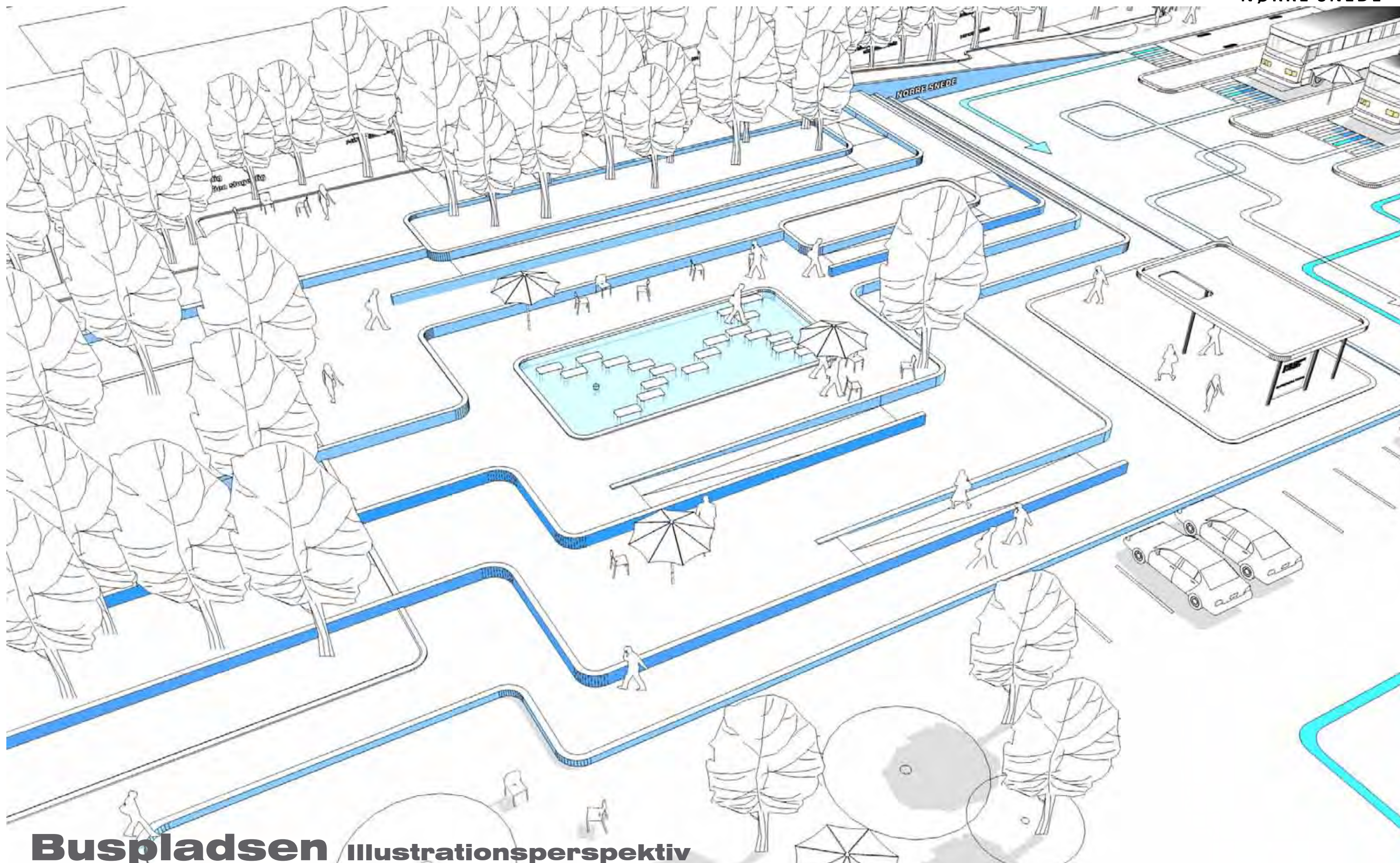
Der etableres 3 kolonier af fuglekasser. Hver med ca. 12 fuglekasser ophængt. Kasserne ophænges på stortmalet træstolpe, 3.5 meter højde over jorden. Kasserne monteres frit efter nedenstående skitse i en "tilfældig orden". Der anvendes min. 3 forskellige kasse-typer, som ophænges i kolonier efter nedenstående skema, hvor også vejledende generelle dimensioner og hul størrelser er definerede. Kasserne males i 3 nuancer:
Koloni "BLÅ"(10 kasser): RAL 5005, 5007, 5013
Koloni "PINK"(12 kasser): RAL 4003, 4008, 4010
Koloni "ORANGE"(14 kasser): RAL 1028, 2004, 2007



Buspladsen Illustrationsperspektiv



Buspladsen Illustrationsperspektiv



Buspladsen Illustrationsperspektiv



Buspladsen Illustrationsperspektiv



Buspladsen:

- Belægning:

1. På kørearealer anlægges ny sort pu-asfalt
2. Grafisk "poetisk" køremarkering anlægges i termoplast, farver RAL som angivet for stålplader ved plateau kanter. Alternativt kan denne markering anlægges med vejsøm el. ligendende af hensyn til vedligehold.
3. Plateaubelægning anlægges med hvide betonsten IBF-modul. standard i tilfældigt forbandt - type 15/30/60 x 30.
4. Nedfældede kanter ved bl.a. bede og bassin i hvide kant-betonsten. Øvrige kanter anlægges i afrundede støbte betonkanter jfr. tegning, hvor der monteres tynd-stålsplader, pulverlakeret i RAL som angivet på tegning. Stålsplader opsættes i "tilfældigt" forbandt så pladeforbrug kan optimeres. Pladerne er forsinkede for at skabe et ekstra poetisk lysspil og for at skabe en robust kant. Pladerne opsættes på afstandsstykker i gummi der lader dagslyset passer omkring pladerne og dæmper støj fra pladerne.
5. På kunstfladen anlægges en pu-asfalt.
6. På ventearealet anlægges en gummibelægning, RAL farver som angivet på tegning.

- Terræn: Koterings af amfi-scene etableres så der sikres tilgængelighed for kørestolsbrugere til det overdækkede venteområde. Alle kanter holdes vandrette ved amfi-scenen, og nederste kant mod kørebelægning holdes lav – dels så den ikke bruges som siddekant af hensyn til sikkerheden, og dels for at sikre en god tilgængelighed for handicappede der kommer til pladsen med bil eller bus og som skal videre til fods eller via kørestol.

- Elementer:

1. Cykelstativer etableres ved busholdeplads, type Consept Line fra Urban Reflections el. tilsvarende.
2. Fuglebyer etableres på sortmalede master jfr. tegning.
3. Hængestole udføres i "pyramidenet" udspændt mellem træer eller sortmalede robinie-træstolper type

uno/berliner seilfabrik el. tilsvarende.

4. Flytbare stole af type "NS-chair" er under udarbejdelse. Det vil blive en mobil stol specielt fremstillet til Nørre Snede. Der arbejdes på nuværende tidspunkt med en pulverlakeret stol i rustfrit stål, hvilket kan blive en både smuk og robust løsning.
6. Toiletbygning udføres i type Nordic Classic Public type 1000, med malede facadeplader og fladt tag fra zenzo el. tilsvarende med handicapvenligt toilet samt aflåseligt toilet for buschaufførerne.
7. Siddemøbler ved bus-heller type Boa fra Out-sider, RAL farve i henhold til tegninger.
8. Træbeklædte plantekummer ved bus-heller etableres i flytbare moduler med robuste blomstrende græsser.
9. Parasoller udføres i stålplader så de kan stå ude hele året (Udbydes til lokalt stål-firma). Alternativ bruges NOLA-stålparasol type "Four Seasons" udendørsparasol).
10. Ved det enkelte fritstående træ bruges plantehulsrist type "kandinsky" fra zenzo el. tilsvarende.
11. Lydposter. Langs stålhegnet etableres 3 lydanlæg med udendørs marinehøjtalere (både bas og diskant af hensyn til lyd-kvaliteten) etableres i Ip65 boks i slagfast materiale med aflåselig inspektionslem. Musik anlæg etableres som simpelt Mp3-system med min. 30 lysspor indkodet til afspilning i tilfældig orden, for at sikre en variation. System skal være af type "play-on-power", af hensyn til vedligeholdelsen.
12. Skraldespande (4 stk) og paraplyholdere (4 styk) type NOLA "Hinken 40" el. tilsvarende.
13. Infomationsskilt - standard informationsstander til bykort. Type GH-Form, pulverlakeret stålskab el. tilsvarende.
14. Hundepose-holder af type Sipu fra Byform i rustfrit stål.
15. Oplevelseshegn type LEGI industrihegn, sort med påmonterede bogstaver i pulverlakerede bogstaver (RAL farver i henhold til tegninger - 25 cm afstand til hegn, så klatreplanter kan gro mellem hegn og bogstaver). Højde 1.8-3 meter.

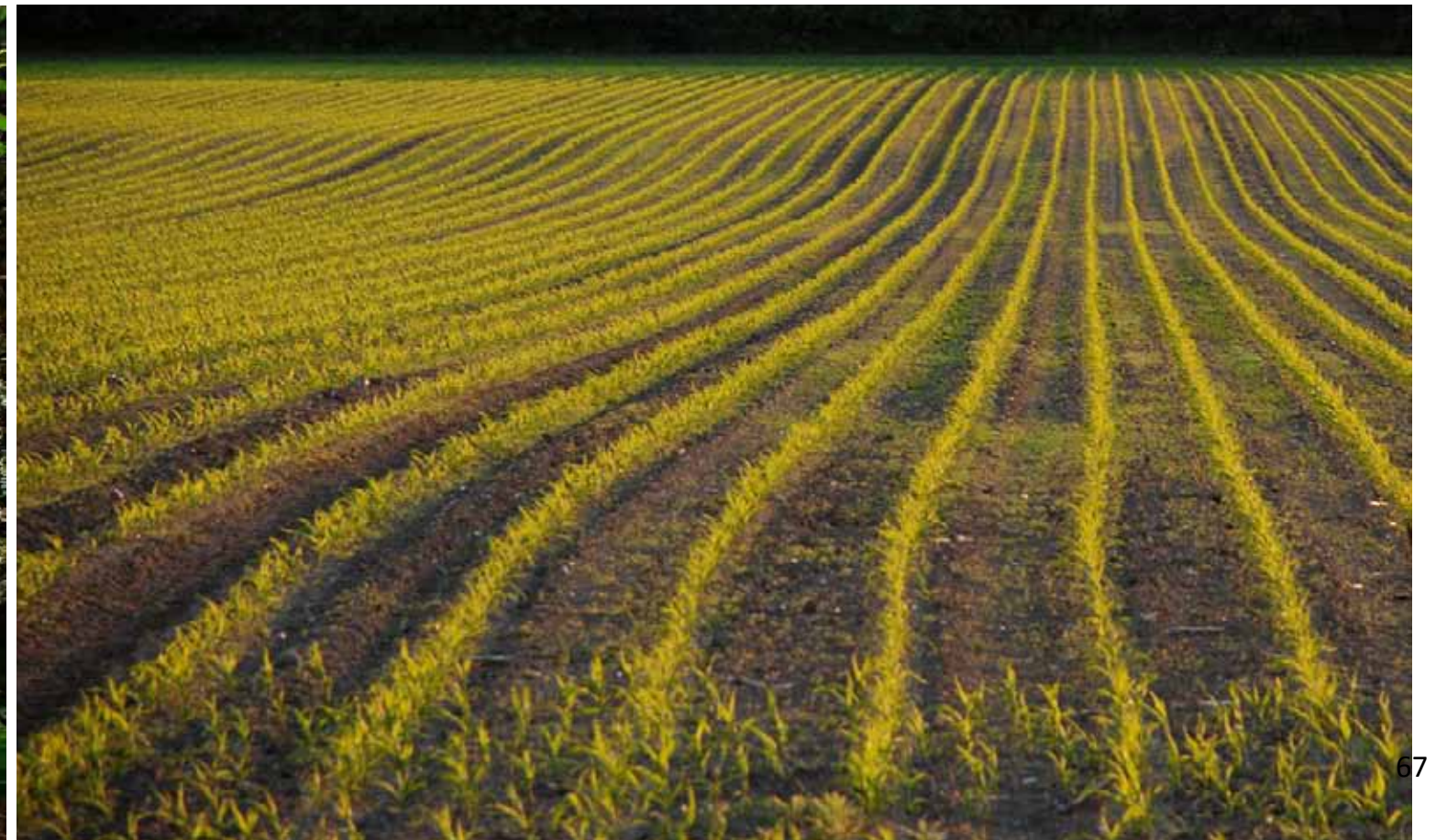
- Tilgængelighed og flow: Koterings af ramper og plateauer sikrer

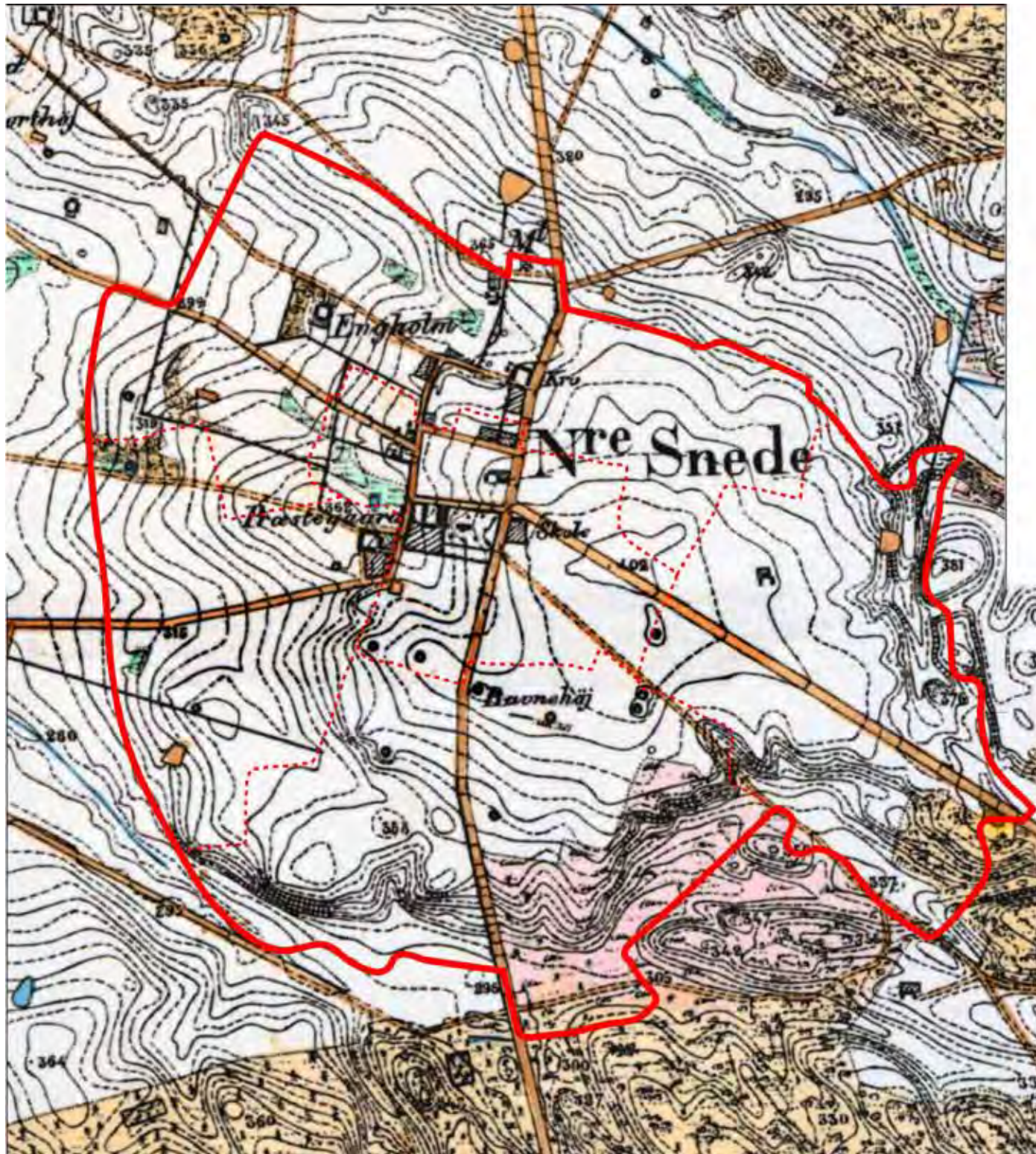
en tilgængelighed mellem ventearealer, ophold og busserne. Der er afsætningsplads direkte op til ventearealet hvor der er lav kanthøjde. Stiforbindelse mellem bus-heller og øvrig sti er ligeledes tilgængelig for alle og markeret med kantskifte af hensyn til blinde og svagtseende. Der er tydelige materiale- og niveauskift mellem køre- og gåflader, så der skabes en tryk og sikker færdsel i området.

- Belysning: Ved busområde er opstillet høje master der sikre optimale lysforhold. Ved amfiscene er belysningen opdelt i 3 typer:
 1. stemningsbelysning – GOBO med poetiske tekster. Type f.eks. Meyer fra Thorn eller en god glasgobo fra Zumtobel.dk
 2. Stibelysning der oplyser sigtelinjer og skaber en tryghedsbelysning i området.
 3. Tilgængelighedsbelysning – indbygningsarmaturer ved ramper og niveauspring.

De grønne områder







De grønne områder

Vision for området:

De ydre områder fremstår generelt smukke og der bør laves en minimal indgriben. Målet er udelukkende at bruge naturlige materialer, hvor der laves ændringer og kun tilføje akkurat det der mangler for at områderne bliver tilgængelige og indbyder til brug. Samtidig arbejdes der med en tilgang der kræver minimalt vedligehold i de bynære arealer og som bygger videre på den eksisterende historie, som områderne baserer sig på.

De to ruter - den inde og ydre hjerterute sættes i spil via udsigtsplateauer, motionsstier, udefitness, shelters, informationstaver og kilometermarkeringer af hensyn til løbere og motionister.

Den ydre- og indre hjerterute.

Omkring byen anlægges en naturlig gang- og løberute, der bevæger sig langs de historiske spor og den smukke natur. Ruten er placeret hvor der på nuværende tidspunkt allerede er passage, så ruten hovedsageligt kan defineres via en generel skiltning. Dels etableres en række vejviser-skilte, der guider én på rette vej i forhold til hjertestien, så man både guides til og fra byen, pilgrimsruten og hærvejen. Herudover laves en række informationsskilte, der fortæller om en lokal event, en generel naturoplysning eller et historisk spor i området. Som en integreret del af skiltene angives km-henvisninger som kan bruges af gående og løbende, som en ekstra motiverende faktor.

Langs den ydre hjerterute etableres en række naturlige ophold bl.a. et område med shelters og bålplads, en naturfitness bane, en motorikbane og en række opstillede bænke, hvor udsigten og omgivelserne er til det.

Hjertestierne



Udvalgte ruter gøres tilgængelige for handicappede

Ref. billede



Den indre hjerterute anlægges som en bynær rute, der forbinder byens parker og grønne områder internt og samtidig skaber forbindelse til den ydre hjerterute samt byens skole. Ruten etableres ved eksisterende fortovsarealer, hvor der optages 200 betonfliser der erstattes af granitfliser med indgraverede motiver. Granitfliserne vil danne sin egen historie, og vil blive tegnet af byens børn og unge som en del af et skoleprojekt i tæt samarbejde med byens stenhugger, Stenex, der har doneret fliserne som et rent materialesponsorat.

Stien vil dels skabe sig egen identitet med fliserne, dels vil den kabe et lokalt ejerskab og dels vil den være en motiverende faktor for at komme ud og gå.

Egekrattet. Området fremstår tilgroet og trænger til en general udtynding samt rydning af skovbunden, så området igen kommet til at fremstå tilgængeligt og trygt. Ved ind- og udgange til området etableres skilte med vejvisning og information. Materialer:

Siddeelement bæk - type Trapecio fra zenzo el. tilsvarende.

Skilte (kortbord) og informationsfolder kasse – type Pictosign fra P.E. Andreassen el. tilsvarende. Pulverlakeret, sort, stål.

Shelters type Kalmar, hævet over terræn (laves i samarbejde med borgere).

Motorikbane og bålsted som anvist på tegninger/ referencebilleder(laves i samarbejde med borgere).



Ref. billede

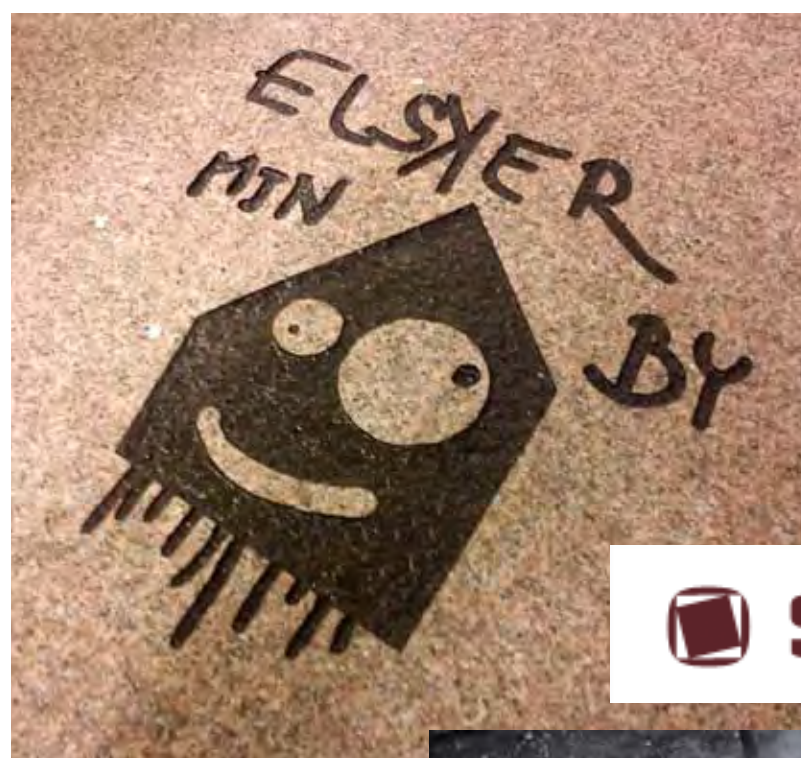
På udvalgte stedet hvor udsigten eller området er oplagt, etableres opholdsmuligheder.





Ref. billeder





Testflise i granit til den indre hjerterute gennem byen. Designet vil blive lavet af de unge - i samarbejde med Stenex der sponsorerer disse.



Område med bålplads og shelters etableres i tæt samarbejde med borgerne





Eksempel på et æstetisk og funktionelt skilt med naturvejledning.

I området etableres en klar og tydelig skiltning til hhv. hjertestierne, hærvejen, pilgrimsruten og byens centrum.

Informationsskilte etableres i samarbejde med borgerne. Her fortælles om byens historie, naturens finurligheder, områdes geologi osv.



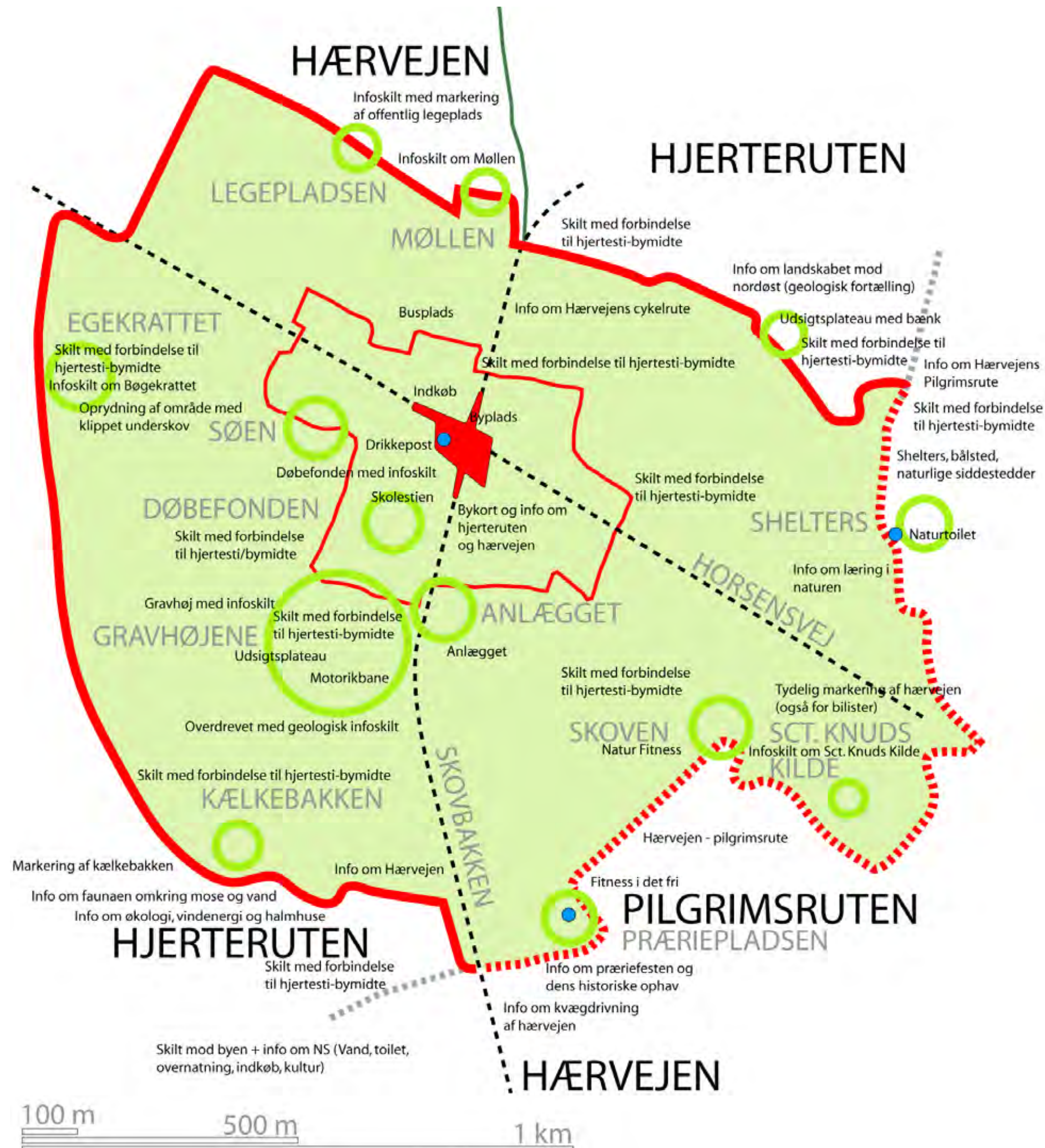
Skiltning og sammenhæng

Et vigtigt element i sammenbindingen af Nørre Snede er skiltningen. Dels for at gøre opmærksom på de smukke naturområder, dels for at fastholde en fysisk sammenhæng til gå, løbe og cykelruter og ikke mindst for at guide vandrere på pilgrimsruten ind i byen.

Skiltningen er tænkt på flere niveauer. Dels vil der være de officielle skilte, i stål og metal, og dels vil der være en række optegnede afmærkninger der er indpasset i naturen – f.eks. i form af en simpel markering på eksisterende kampesten osv.

Informationsskiltene laves i samarbejde med borgerne så de hele tiden kan fornyes, tilpasses og ændres så de konstant vil være interessant at læse.



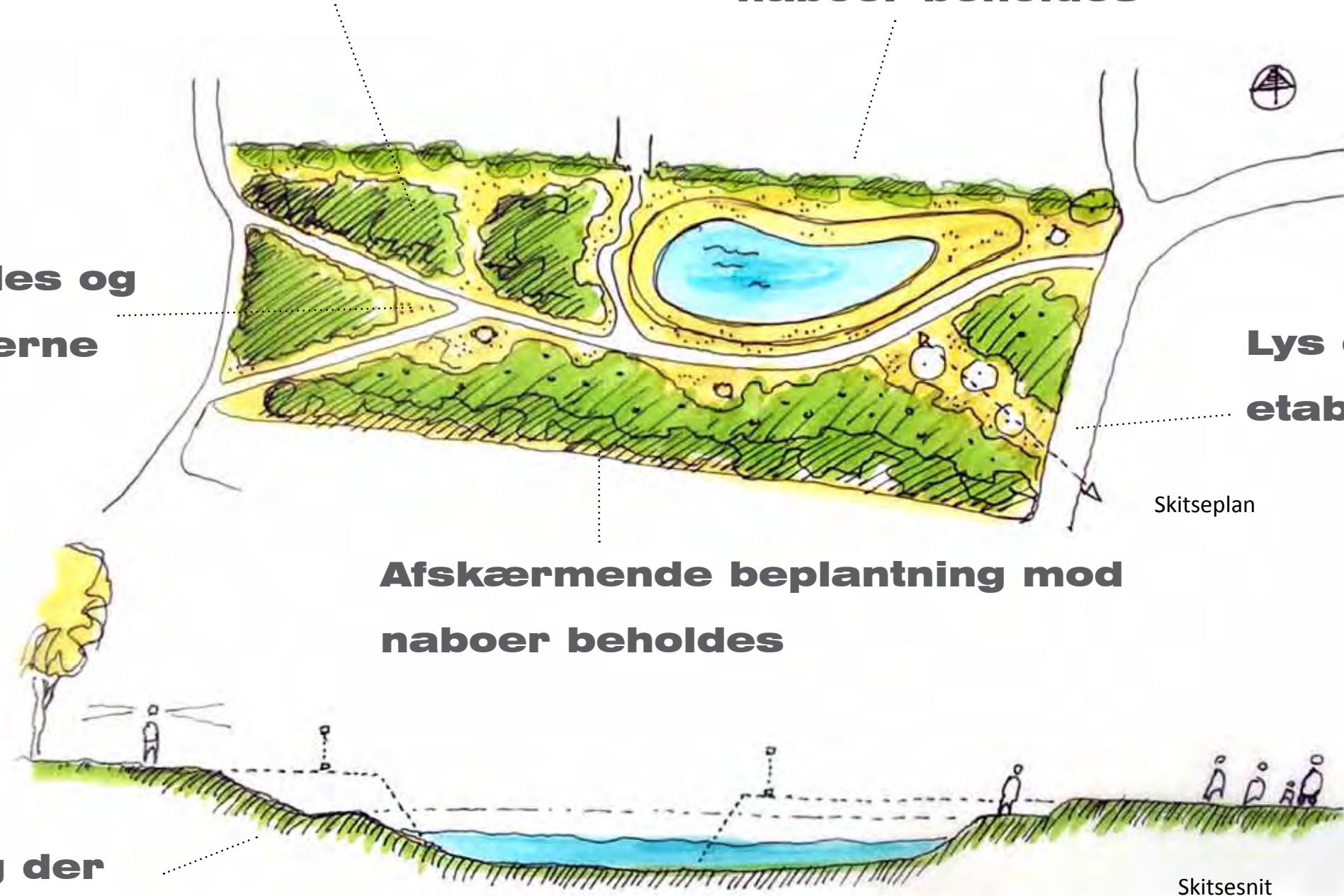


**Eksisterende sunde træer
beholdes**

**Afskærmende beplantning mod
naboer beholdes**

**Skovbund ryddes og
åbnes mod stierne**

**Lys og åben adgang
etableres mod øst**



**Afskærmende beplantning mod
naboer beholdes**

**Hegn fjernes og der
etableres Terrasseret niveauer omkring søen**

Søen. I forbindelse med kommunens etablering af forsinkelsesbassin hvor det nuværende vandhul ligger, opgraderes området som en del af byfornyelsen. De eksisterende træer bevares i størst muligt omfang. Dog laves en generel "oprydning" og udtynding og der etableres en mindre åbning mod vest, da området herfra virker meget mørkt og utrygt og med dårlig udsyn. Underskoven der på nuværende tidspunkt er helt lukket og tilgroet åbnes op og ryddes ind mod stiforbindelsen, så området får karakter af bypark med træer på klippet græs. Mod bebyggelsen mod nord bevares rækken af snebær, der hindrer direkte udsyn til de private haver.

Mod Vækstcenteret mod syn, bibeholdes ligeledes en fortætning, så man hindrer visuel kontakt og der fastholdes en naturlig barriere. Omkring søen fjernes det eksisterende hegn og søen anlægges terrasseret for at opnå en maksimal sikkerhed. Skulle man falde i vandet, får man hermed kun våde sokker og folk kan komme én til undsætning uden først at skulle passere et hegn. Der opstilles to bord-bænke sæt ved søen. Ved ind- og udgange til området etableres skilte med vejvisning og information.

Anlægget

Tæt beplantning mod nabo

Opretning af stiforbindelse

Klippet græs

Gravhøj

Højt græs

Eksisterende
kratbeplantning ryddes

Nye bord-bænke sæt

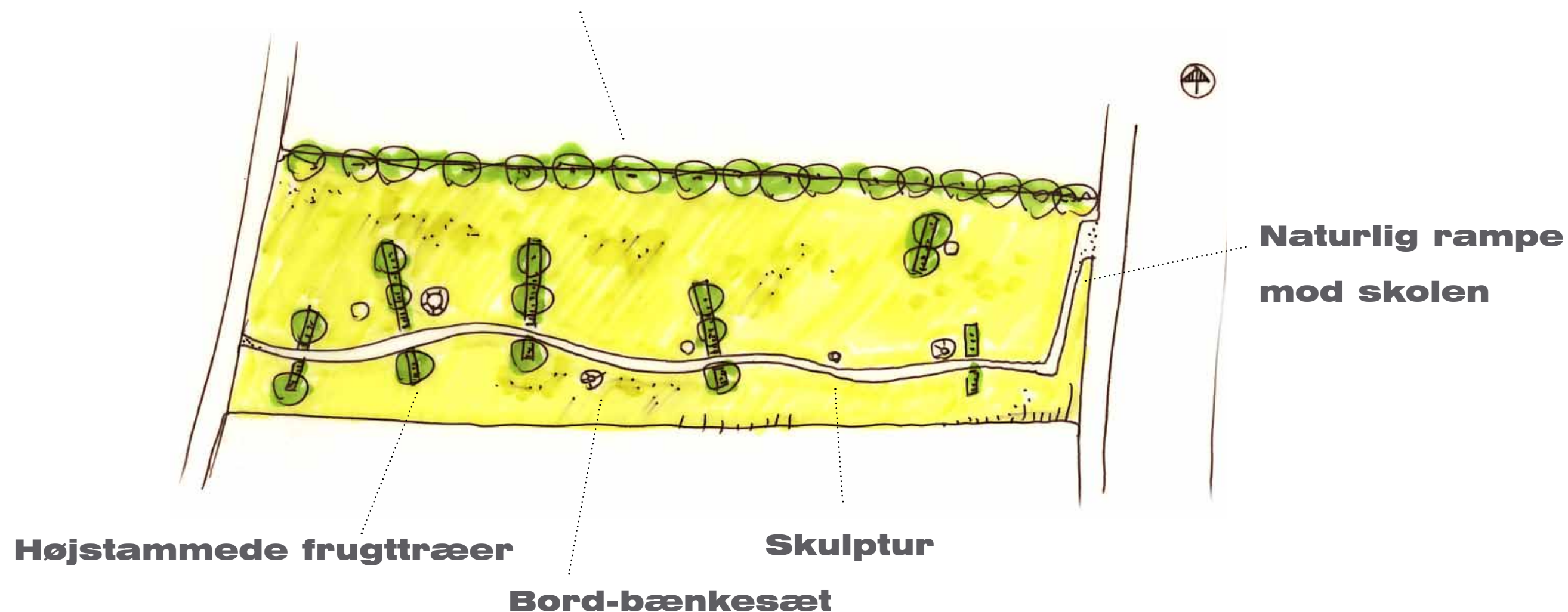
Eksisterende hegnsbeplantning

Anlægget. Mod nord anlægges et tæt bøgepurskrat, der vil skabe en afgrænsning med den eksisterende bebyggelse og samtidig danne en naturlig stiforbindelse ind på arealet. De eksisterende smukke og gamle træer bevares mens de eksisterende buske og hække ryddes, så parken igen får en luftig og åben karakter. Græsbunden klippes indenfor det optegnede areal, men de øvrige græsarealer (primært under træerne) kun klippes én gang årligt. Gravhøjen fritholdes for pleje, men vil fremstå markant i det kortklippede græs. På

området etableres 3 bord-bænke sæt. Grundvigs skulptur der på nuværende tidspunkt står ved krydset, flyttes til anlægget hvor den også tidligere har stået. Ved ind- og udgange til området etableres skilte med vejvisning og information.

Stien på kirkens reservejord

Eksisterende beplantning



Stien på kirkens reservejord. På den åbne plæne anlægges 6 bøgehække i 1-1,5 meters højde for at opdele arealet og skabe en mere oplevelsesbaseret gennemgang og ophold. En stenmelsbelagt sti snor sig hen over arealet og imellem hækkene og bevæger sig op af en nyetableret naturlig rampe mod skolen, således at også cyklister uden besvær vil kunne passere stigningen. I hækkene etableres en række højstammede frugttræer af gamle danske arter, der opstilles flytbare borde-bænke sæt og 6 små skulpturer langs stien.

Overdrevet

Eksisterende beplantning

Gravhøj

Eksisterende plantehegn

Plateau

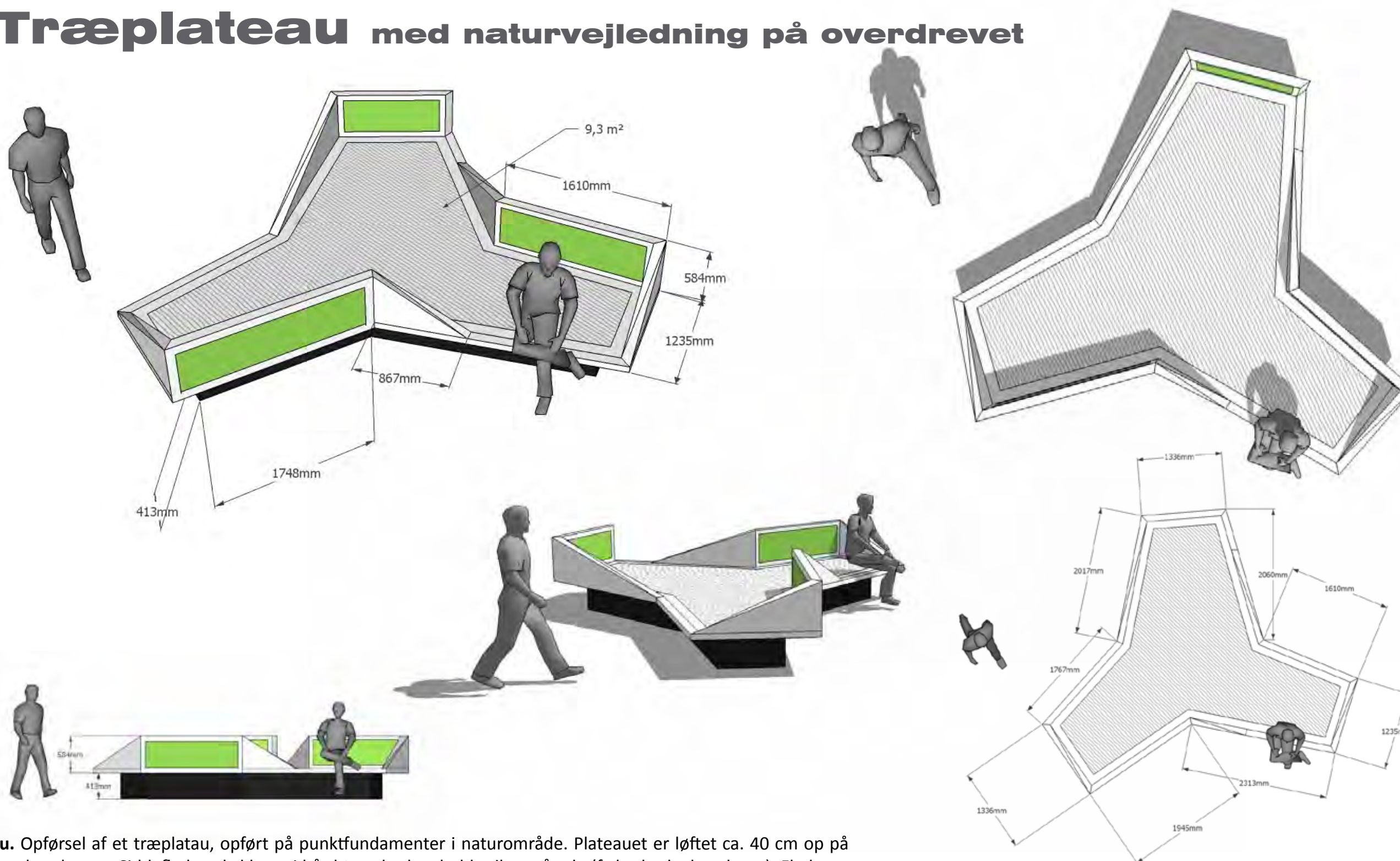
Naturlige trampestier

Motoriksti

Gravhøj

Overdrevet. På overdrevet anlægges 3 naturlige trampestier (i græs), der sikrer en rimelig tilgængelighed i området. Mellem de to gravhøje (uden for beskyttelseszonerne) anlægges et lille træplateau med siddemuligheder og med informationsskilte om naturen og området. Eksisterende hegnsbeplantning mod vest bevares. Hegnsbeplantning mod øst udvides en smule, så der skabes plads til en motorik-sti. Sidstnævnte anlægges efter princippet "jorden er giftig", primært i naturlige materialer og med en målgruppe på mellem 5 og 95 år for øje. F.eks. kan stien bestå af en balancetræstamme, træstubbe man kan hoppe mellem, tov man kan kravle på og hænge i osv. Ved ind- og udgange til området etableres skilte med vejvisning og information.

Træplateau med naturvejledning på overdrevet



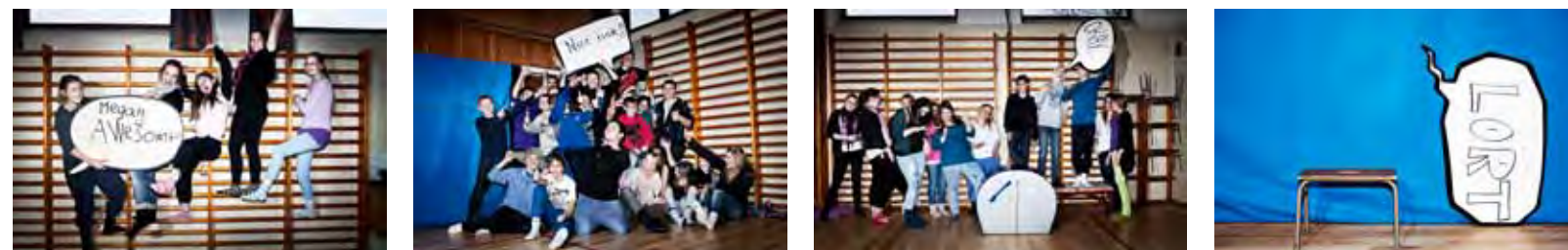
Plateau. Opførsel af et træplateau, opført på punktfundamenter i naturområde. Plateauet er løftet ca. 40 cm op på et sortmalet plateau. Siddefladerne skal laves i hårdttræ der kan holde til at stå ude (f.eks. lærk el. rødgran). Fladerne skal være splintfri. Der etableres et lavt værn rundt på plateauet (se tegning), dette kan laves som plader/brædder el. andet og skal afsluttes med en hævlet liste (af hårdttræ vinklet til afvanding) der går min. 5 cm ud over kanten af pladerne (som et udhæng). På det lave værn skal der påmonteres 6 polycarbonat plader (til informationsmateriale) på hhv. 0.5x1.4meter (4 stk) og 0.5x1meter (2 stk)

De unges vurdering af projektet

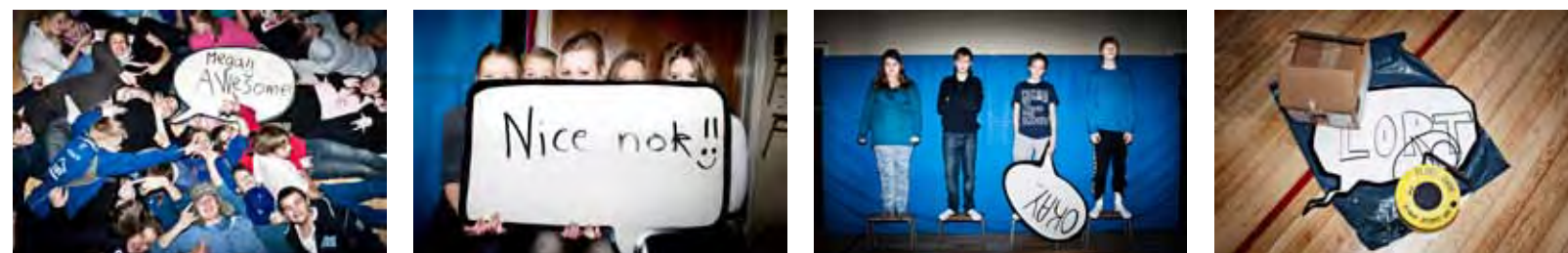
Torvet



Hjerteruterne



Sound Satellite



Buspladsen

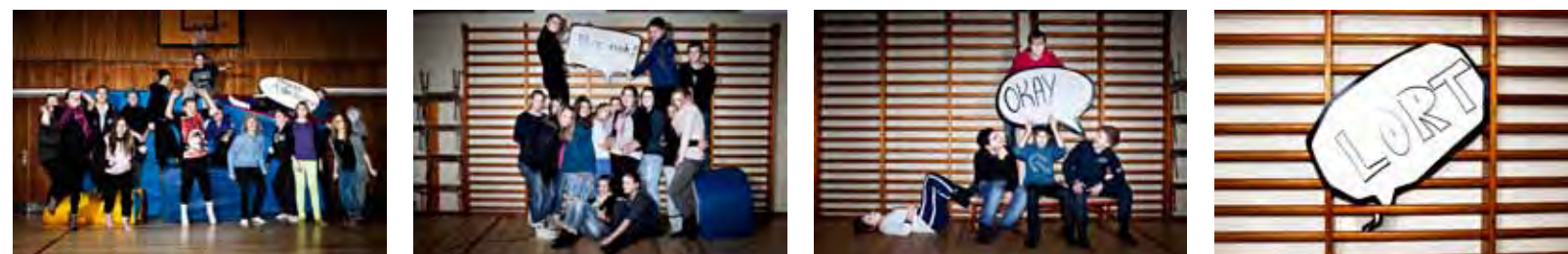


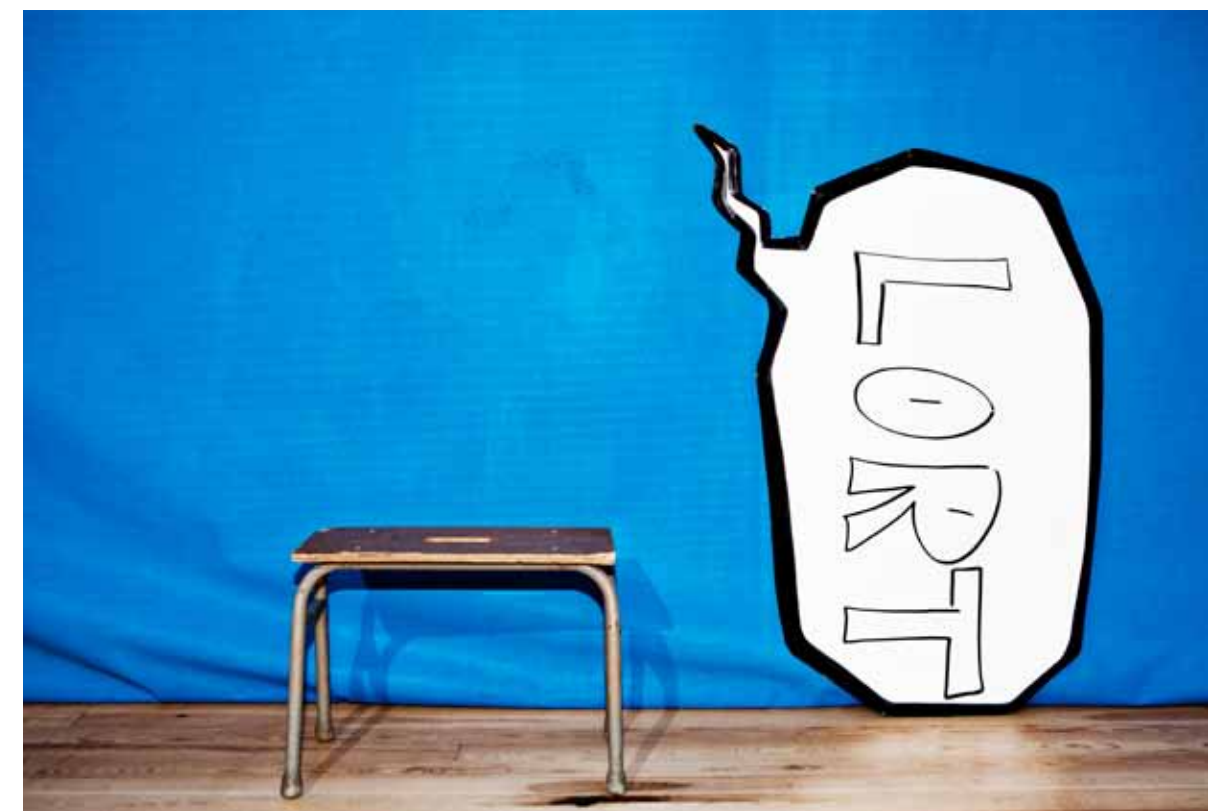
Foto: Morten Pedersen/morten@grala.dk (Copyright)

De unge er en vigtig del af byfornyelsesprojektet og deres holdninger bør tages seriøst og vægtes på lige fod med de voksnes. I januar 2011 lavede vi derfor en "unge høring" af ca 40 elever fra 7. klassetrin fra Nørre Snede Skole, for at få indfanget deres oplevelser af projektet som det nu fremtræder. Vi valgte at fokusere på 4 udvalgte dele af projektet, som vi vurderede havde en særlig relevans for den unge målgruppe. Vi fremlagde hhv. Torvet, Hjerteruterne, Sound Satellite og Buspladsen.

Som det første skulle de unge lave deres eget bedømmelses-system til at vurdere projektet med. I rækkefølge valgte de følgende selvforklarende udsagn som karakterskala: "LORT", "OKAY", "Nice Nok" og som absolut bedste "Mega Awesome!".

Efter en kort gennemgang af materialet for de enkelte projektdele, skulle de gå hen til det udsagn de hver i sær mente der passede til deres opfattelse af det viste materiale. Hver gruppe blev herefter foto-dokumenteret som vist herover.

Generelt blev alle dele af projektet vurderet som værende i den bedste ende af karakterskalaen, og der var ikke en eneste der mente at delprojekterne skulle tildeles den dårligste karakter. Herudover blev der lavet en ideudviklingsrunde med fokus på bl.a. de unges kunstportal ved torvet og de sundhedsmæssige aspekter i at inddrage byfornyelsesprojektet i en kampagne for at få eleverne til at gå til skole (bl.a. via den indre hjerterute).





Trafikale forhold, Strøget/Horsensvej

4.4.1 Generelt

Strøget og Horsensvej i Nørre Snede har p.t. en trafikbelastning på 4382 ("årsdøgntrafik"), hvoraf en væsentlig del vurderes at være ikke-lokal trafik, som kunne anvende Omfartsvejen.

Strøget og Horsensvej er trafikeret af en del lastbiler (16 %). Størstedelen heraf antages at være uden lokalt ærinde, hvorfor de burde anvende Omfartsvejen.

Kørselshastigheden på Strøget og Horsensvej er for høj vurderer mange borgere – hvilket bekræftes af udførte målinger. Der er mål en gennemsnitshastighed på 57 km/t og 85 % fraktilen er 69 km/t (d.v.s. 85 % af trafikken kører under 69 km/t). Strøget og Horsensvej er en del af "Fremkommelighedsvejenettet" hvilket indebærer, at f.eks. vindmølletransporter skal kunne passere.

4.4.2 Fremtidige forhold

Den fremlagte løsning indebærer tiltag, som forventes at kunne motivere uvedkommende trafikanter til at benytte Omfartsvejen og sænke hastigheden for de resterende:

Hastighedsbegrænsninger:

Der etableres hastighedsbegrænsning, 40 km/t, på strækningen fra Bellisvej til Torvet og fra Torvet til Falkevej.

Hen over selve Torvet bliver hastighedsbegrænsningen 30 km/t. Som virkemidler til at understøtte hastighedsbegrænsningerne er valgt:

Hævede flader

Hævede flader etableres ved Bellisvej, Toftevej og Falkevej samt krydset Strøget/Horsensvej/Bredgade/Skovbakken (Torvet).

Indsnævring af kørebanen og visuelle virkemidler.

Generelt indsnævres kørebanearealerne ved etablering af plantelommer med vejtræer langs Strøget og Horsensvej. Træplantningen "intensiveres" jo tættere på Torvet man kommer.

Vejtræerne giver – foruden den "indsnævrende effekt" af plantelommerne – også et visuelt signal om, at man befinder sig i et område hvor hastigheden bør holdes lav. Det gælder både p.g.a. træernes blotte tilstedeværelse, men også igennem de lys/skygge virkninger som træernes kroner giver på kørebanen under skiftende lysforhold.

I forbindelse med stiruternes krydsninger med Strøget og Horsensvej etableres midterheller ved Vedbendvej og Falkevej – disse giver krydsende bløde trafikanter et støttepunkt ved krydsning af vejen og samtidig virker hellerne hastighedsdæmpende, bl.a. ved at opdele vejarealet i smalle kørespor. Det forudsættes, at specialtransporter kan "skræve" over hellerne (skilte kan lægges ned).

Ombygning af krydset, Strøget/Horsensvej/Bredgade/Skovbakken

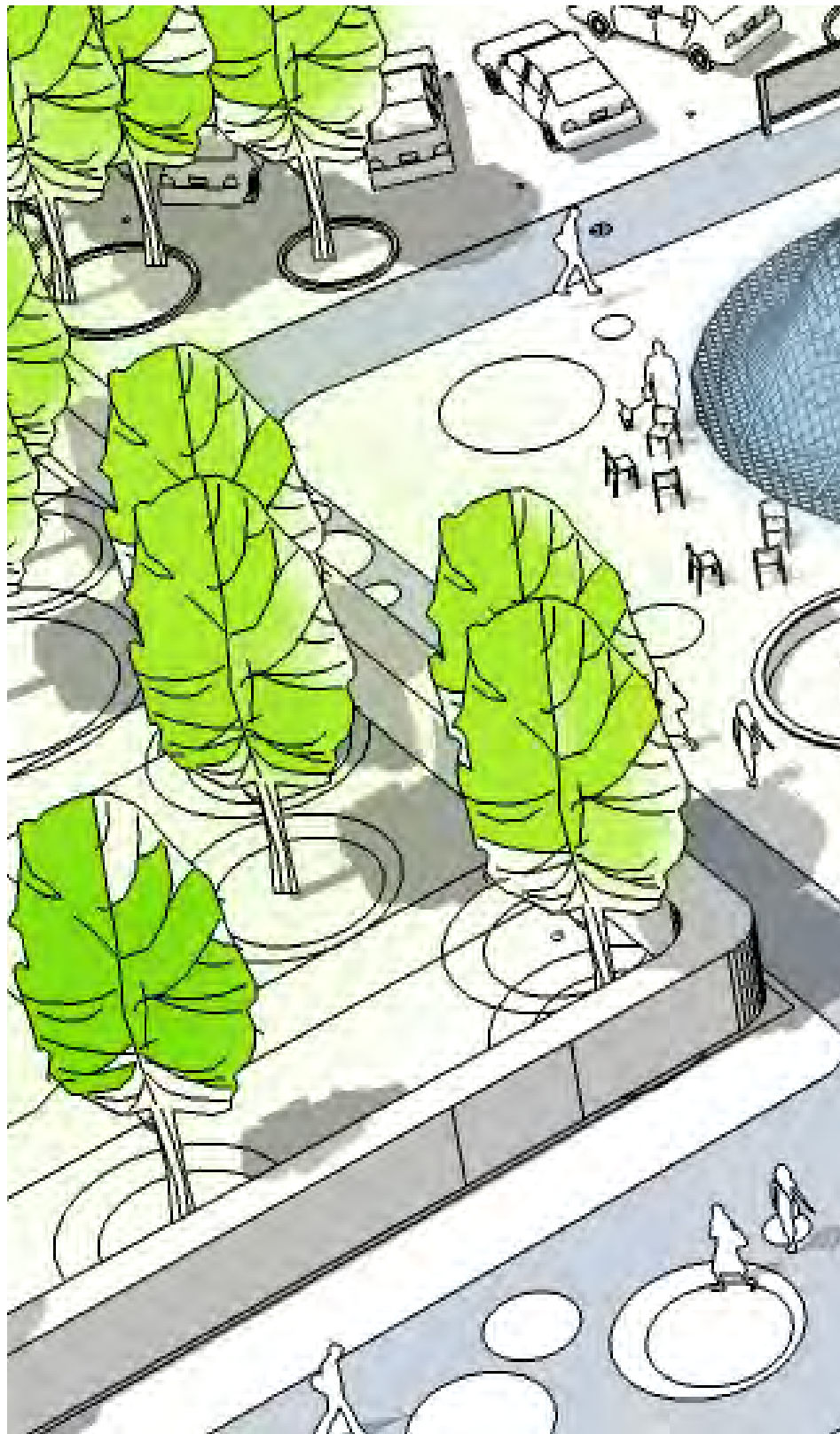
I krydset fjernes svingbanerne og lysreguleringen. Dels for at indskrænke kørearealet dels for at skærpe bilisternes opmærksomhed ved passage af det som efterfølgende kaldes "Torvet". Selve Torvet udføres også med "opkørselsramper" lige som de hævede flader, således at det kommer til at fremstå som en stor hævet flade. Torvets udformning tænkes generelt som en "shared space" løsning. Det vil sige, at der ikke etableres traditionel kantstensadskillelse imellem arealer for kørsel og for blød trafik.

Der er foretaget modelberegninger af den nye krydsudformning med de nuværende trafik-mængder (baseret på en trafiktælling i krydset). Disse viser, at der ikke vil opstå uacceptable kødannelser selv om lysregulering og svingbaner fjernes.

Under udformningen af Torvet er der taget udgangspunkt i, at sættevognstog skal kunne benytte alle de tilstødende veje, d.v.s. at der ved placering af midterheller, inventar m.v. er taget højde for sådanne køretøjers svingkurver.

4.4.3 De bløde trafikanter

De nuværende forhold for cyklister forringes ikke med det fore-



liggende projektforslag. Cykelstier og –baner på Horsensvej er bibeholdt.

Det er imidlertid vores overbevisning, at den samlede løsning vil bidrage til en markant sænkning af kørehastigheden over Torvet og til en stærkt øget opmærksomhed hos både hårde og bløde trafikanter, hvilket tilsammen bevirker en større trafiksikkerhed end den ”tryghed” som en lysreguleret fodgængerovergang medfører.

Ved fodgængerkrydsningen Skovbakken-Bredgade påregnes etableret en midterhelle, som støtteposition for fodgængere (”skolerute”).

4.4.4 Parkering

P.t. sker parkering langs Strøget og Horsensvej tilfældigt i begge sider.

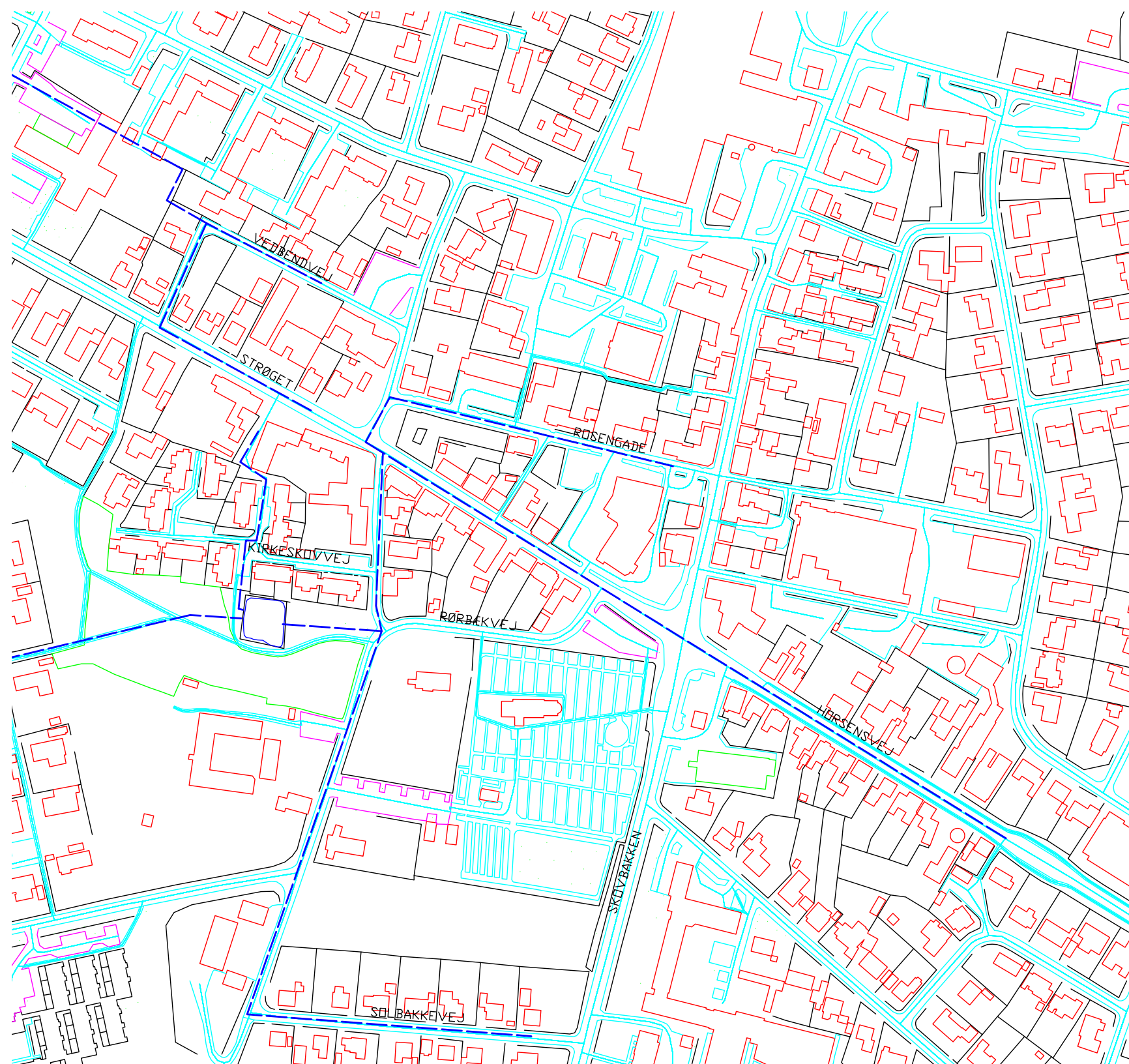
P.g.a. hensynet til bl.a. vindmølletransporter er det ikke muligt at etablere afmærkede parkeringsbåse i begge sider af vejen. Omkring bagerforretningen på Strøget foreslår vi, at der etableres et afmærket parkeringsområde m.v. Der er fra borgerside fremført ønske om, at parkering på fortovet modsat bageren forhindres ved opsætning af f.eks. pullerter.

De indskudte plantelommer danner, langs Strøget, oplagte regulære parkeringsmuligheder (2 m brede). Vi foreslår imidlertid, at disse ikke afmærkes som egentlige P-båse, idet sådanne vil kunne forlede trafikanter til at benytte disse som parkering modsat kørselsretningen.

Vi foreslår endvidere, at der i byen etableres deciderede P-henvisningsskilte til offentlige parkeringspladser.

4.4.5 Fremkommelighed

De valgte løsninger tager alle højde for, at Strøget og Horsensvej skal kunne fungere som en del af Fremkommelighedsvejenettet. Der er overalt sikret min. 5,5 meters fri gennemkørsel a.h.t. vindmølletransporter – dog skal skilte i midterheller



Sammenfaldet imellem kloak- og byfornyelsesarbejder fremgår af skitse:

lægges ned når sådanne special-transporter skal passere, men det er en almindelig løsning.

4.4.6 Skiltning

Den nuværende, omfattende henvisningsskiltning i Krydset, fjernes eller reduceres væsentligt. Dette for at højne den visuelle kvalitet i området og for at styrke indtrykket af "lokalområde" i stedet for "gennemkørselsrute".

Uden direkte sammenhæng med dette projekt, vil Vejafdelingen vurdere om den skiltning, der skal lede den tunge trafik ud på omfartsvejen, kan tydeliggøres.

Som nævnt i pkt. 4.4.4 kan det overvejes at etablere deciderede P-henvisningsskilte til offentlige parkeringspladser, således at byens vejarealer ikke opfattes som én stor parkerings-plads.

4.4.7 Tilgængelighed

Under udarbejdelse af detailprojekt for Torvet og buspladsen vil tilgængeligheden for handicappede blive bearbejdet og sikret i nødvendigt omfang i samarbejde med en "tilgængelighedsrevisor" og relevant(e) organisationer.

4.5 Trafikale forhold, buspladsen

På den gamle "SPAR"-grund etableres en helt ny busholdeplads, efter nedrivning af den eksisterende butiksbygning (nedrivning er uden for projektet).

Overordnet er pladsen planlagt at kunne rumme 7 busser samtidigt. Pladsen er udformet således at bustransporten kan ske uden bakning, hvilket er et væsentligt sikkerhedsmæssigt aspekt.

4.6 Sammenhæng med kloakfornyelse

Ikast-Brande Spildevand ønsker at udføre separering af kloak i de veje som fremgår af nedenstående figur:

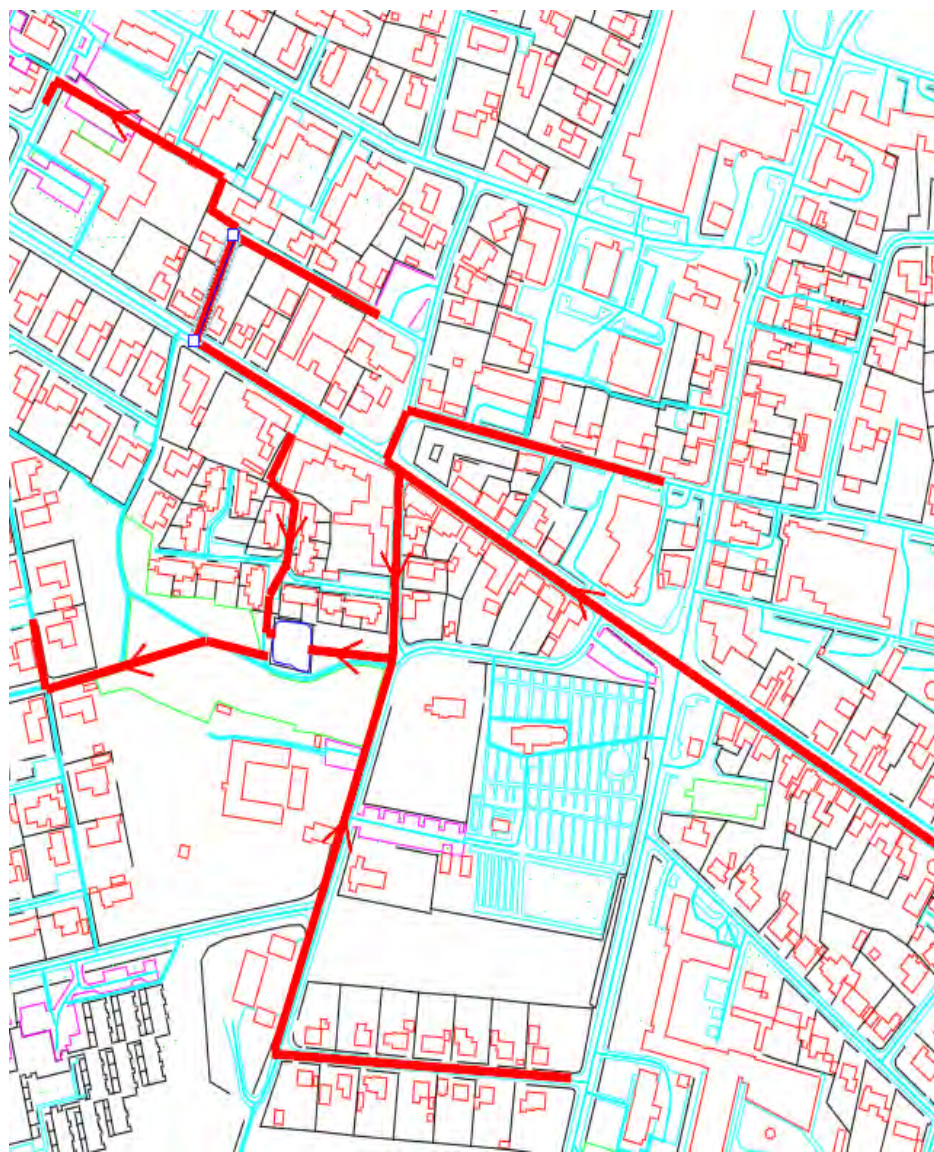
I separeringsprojektet indgår bl.a. etablering af et forsinkelsesbassin for regnvand på det sted hvor den nuværende branddam ligger. Dette bassin kommer naturligt til at indgå i Byfornyelsens planer om en forskønnelse af området omkring branddammen.

Herudover etableres der nye kloakledninger i bl.a. Strøget og Horsensvej og disse arbejder vil blive koordineret med Byfornyelsesarbejderne disse steder.

4.7 Øvrige tekniske forhold

4.7.1 Vejbelysning, Torvet

Den foreslåede vejbelysning på Torvet vil blive gjort til genstand for en nøje lysteknisk vurdering med henblik på at sikre opfyldelse af trafiktekniske og sikkerhedsmæssige krav.



Økonomi og finansiering

5.1 Anlægsomkostninger

Vi har vurderet de med projektet forbundne anlægsomkostninger som anført nedenfor.

Det til rådighed værende budget er ligeledes anført. I budgettet for buspladsen er indregnet tilskud fra Trafikministeriets Fremkommelighedspulje for offentlig trafik på kr. 1.324.000.

Anlæg	Anlægs- overslag Tkr.	Budget Tkr.	Difference Tkr.
Stisystemer	465		
Hjerterum	1.050		
Krydset	3.500		
Strøget/ Horsensvej	1.160		
Buspladsen	6.995		
I ALT, EKSKL. MOMS	13.170	12.098	-1.072

I forhold til det fremlagte projekt kan vi påpege besparelsesmuligheder på ca. kr. 700.000 ved at reducere på beplantning og anlæg på busholdepladsen (skitseret på arkitekttegning).

Den resterende nødvendige besparelse forventes opnået ved optimering under detailprojekteringen. Det skal også nævnes, at der i anlægsoverslaget er indlagt en buffer på ca. kr. 1.500.000 til uforudseelige omkostninger.

5.2 Finansiering

Områdefornyelsen i Nørre Snede finansieres fra tre hovedkilder.

Ikast - Brande Kommune bevilligede i 2008 7.6 mio.
Indenrigs- og Sundhedsministeriet bevilligede i 2010 3.8 mio.
Fødevarerministeriet forventes at støtte med 3.64 mio. via den lokale LAG.

Derudover har vi i 2010 søgt Trafikministeriet og Lokale- og Anlægsfonden om støtte.

Trafikministeriet støtter den nye rutebilstation med 1.873.000. kr. fra deres Fremkommelighedspulje

Lokale- og Anlægsfonden støtter Sound Satellit med 150.000,- kr.

Vi har søgt Indenrigs- og Sundhedsministeriets pulje til ekstraordinær bygningsfornyelse om 2 mio. og de midler har vi fået bevilliget som ramme i 2011.

Sammenfattende for hele projektet:

	Bevilget Tkr.	Budgetoverslag Tkr.	Difference Tkr.
Ikast-Brande Kommune	7.600		
Indenrigs- og Socialministeriet	3.800		
LAG-midler	3.642		
LAF-midler	150		
Trafikministeriet	1.324*		
I ALT	16.516	17.588	1.072

**Det modtagne tilskudstilsagn er på 1.873.000 inkl. moms, og indeholder lidt flere aktiviteter end de heri beskrevne anlægsaktiviteter (bl.a. brugerundersøgelser før/efter). Fraregnes disse "ekstra" aktiviteter samt moms er der tilbage til nærværende projekt ca. 1.324.000, ekskl. moms.*

Af regnearket næste side fremgår den nærmere fordeling af omkostninger og budgetmidler.

Budget og finansieringsoversigt

Finansiering								Øvrig finansiering		Budgetoverslag inkl. projektering	Budgettal og anlægsoverslag 04.01.2011
Ikast-Brande Kommune	Indenrigs- og Socialministeriet	LAG-midler	Øvrig finansiering								
			Fremkommelig-hedspuljen og LAF								
Fysiske projekter											
2009											
Forbrugt - procesledelse/facilitering og rådgivning	612.000	306.000								918.000	
Forbrugt - løn til projektansættelse i f.m. borgerinddragelse/social- og kulturelle initiativer	233.333	116.667								350.000	
2010											
Projekt og procesledelse / facilitering og rådgivning	466.667	233.333								700.000	
Løn til projektansættelse i f.m. borgerinddragelse/social- og kulturelle initiativer	233.333	116.667								350.000	
Drift 2010: Workshops, materialer, forplejning, grafik m.m.	133.333	47.400								200.000	
Proces og lønudgifter	1.678.667	820.067								2.518.000	
I alt	1.678.667	820.067								2.518.000	
Beregning af lagmidler		2.979.933	3.642.141								
Sound Satellite	284.400	142.200	173.400	150.000						750.000	
Området omkring Krydset	2.745.053	1.372.526	1.673.671							5.791.250	
Selve krydset	530.893	265.447	323.688							1.120.000	
Brugstorvet	298.662	149.331	182.095							630.000	
Kirketorvet	96.077	48.038	58.578							203.000	
Skovbakken	687.361	343.681	419.087							1.450.000	
Strøget	583.049	291.525	355.488							1.230.000	
25% usikkerhed	549.011	274.505	334.734							1.158.250	
Sparpladsen	2.239.650	1.119.825	1.365.525							4.725.000	
Busterminal mv.	744.236	372.118	453.764							1.570.000	
Amfi	1.047.484	523.742	638.656							2.210.000	
25 % usikkerhed	447.950	223.965	273.105							945.000	
Multi - Kult Light	200.000	100.000								300.000	
Indretning og drift i 2010	200.000	100.000								300.000	
Ungdomskulturprojekt med Büro DeTours	100.000	50.000								150.000	
Stisystemer	547.470	273.735	333.795							1.155.000	
Indre hjerte-sti	71.100	35.550	43.350							150.000	
Ydre hjerte-sti	426.600	213.300	260.100							900.000	
10% usikkerhed	49.770	24.885	30.345							105.000	
Hjerterum	651.750	325.875	397.375							1.375.000	
Overdrevet	118.500	59.250	72.250							250.000	
Fitness	474.000	237.000	289.000							1.000.000	
10% usikkerhed	59.250	29.625	36.125							125.000	
Aktivitetsmidler 2010: "Små sikre succeser" og aktiviteter på fællesstederne	266.667	133.333								400.000	
Aktivitetsmidler 2011: "Små sikre succeser" og aktiviteter på fællesstederne	142.200	71.100	86.700							300.000	
Projektudgifter	7.177.189	3.588.595	4.030.466							14.946.250	
Udgifter i alt	8.855.856	4.408.661	4.030.466							17.464.250	
Bevilliget IBK-MIN-LAG-FONDE	7.600.000	3.800.000	3.642.141	1.474.000						16.516.141	
Difference										-948.109	

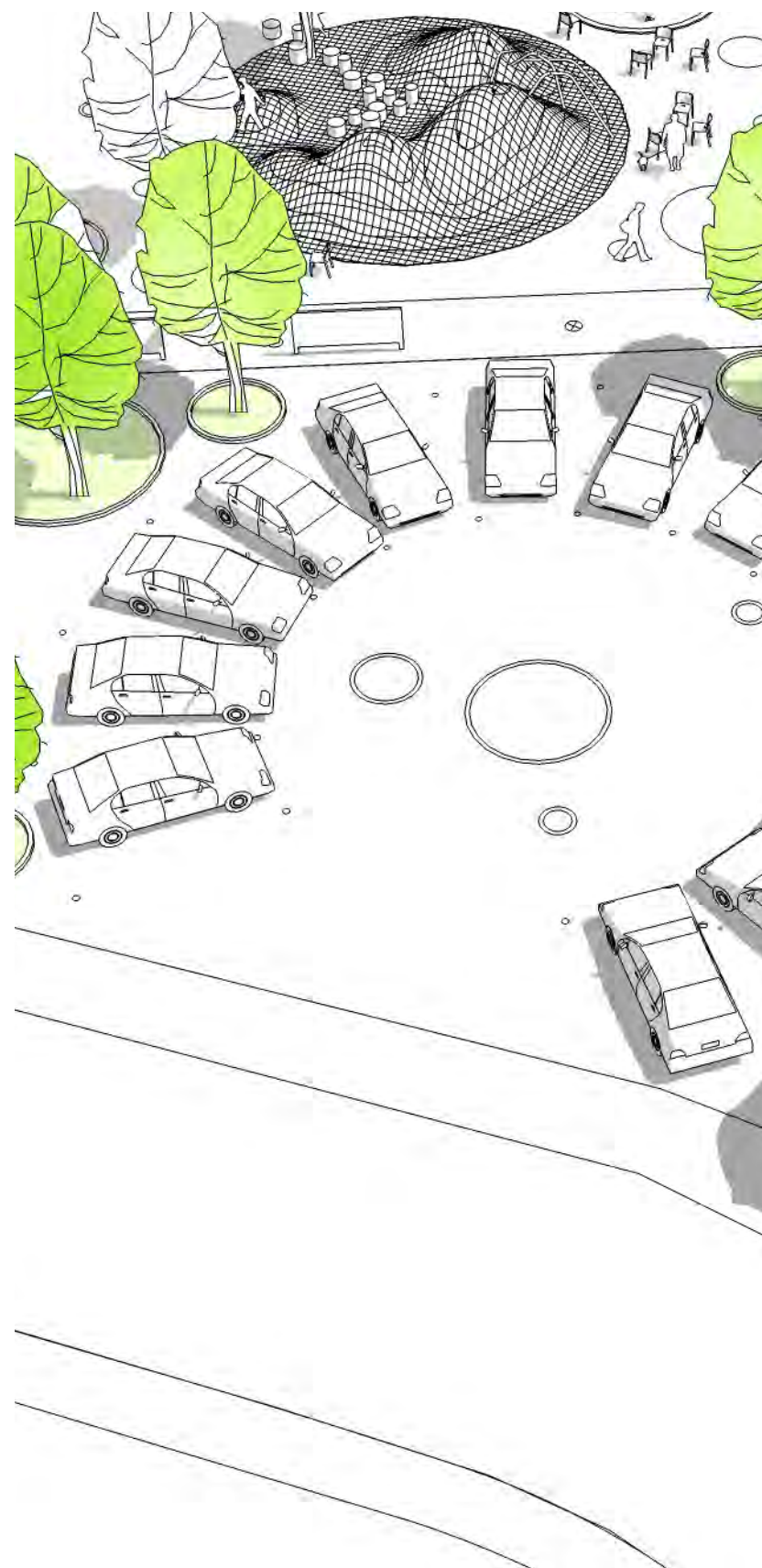
Fordelingsnøgle med lag midler	47.4 %	23.7 %	28.9 %
Fordelingsnøgle uden lag midler	2/3 Dele	1/3 Del	

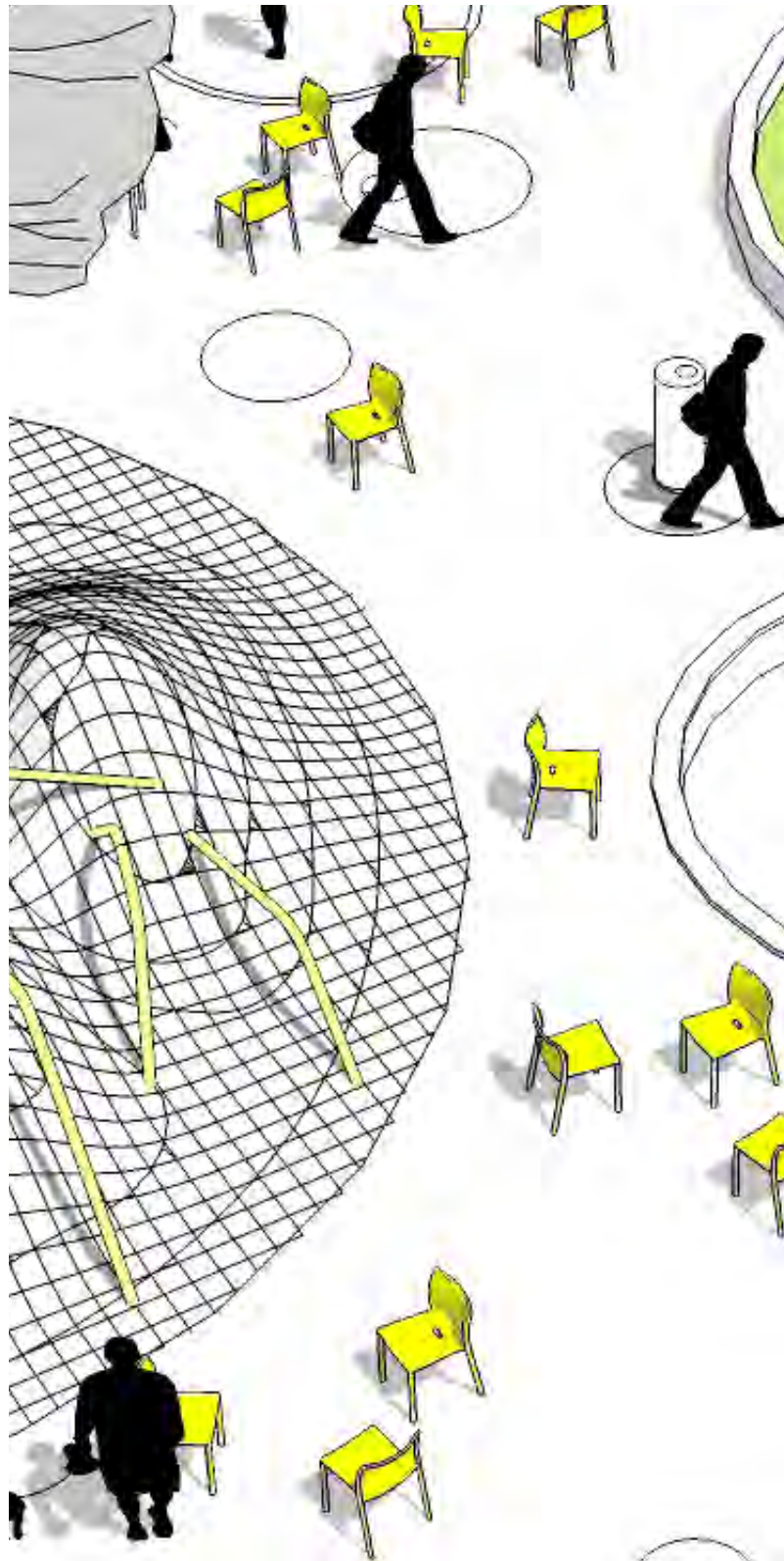
Tal anført med rødt relaterer til de i nærværende projektforslag beskrevne anlæg.
* Sum af Torvet og Strøget/Horsensvej

5.3 Driftsudgifter

Vi har foretaget nedenstående vurdering af driftsbehov og –udgifter i forbindelse med de foreslåede anlæg:

Anlæg	Typiske driftsbehov	Skønnet driftsudgift tkr./år
Stisystemer	Vandposter, plankeværk	20
Hjerterum	Græsslåning, hækklipning, møbelvedligehold, tømning af toilet	65
Krydset	Vandkunst, inventarvedligehold, træer, belysning	107
Hovedgaden	Træer, belysning	23
Buspladsen	Toiletbygning, belysning, beplantning, inventarvedligehold, ståkanter på terrassering, vandkunst	177
SKØNNET, SAMLET DRIFTSUDGIFT		392





Myndighedsforhold

I forbindelse med udarbejdelse af nærværende projektforslag har der været afholdt møder med repræsentanter for kommunens Vejafdeling og Miljøafdeling samt med Politiet (de trafikale forhold). Der foreligger referater fra alle møder.

Under udarbejdelse af detailprojektet skal der indhentes formelle tilladelser vedrørende:

Herudover bør projekterne forelægges Handicaprådet til udtalelse vedrørende handicaptilgængelighed.

Ombygning af Strøget, Krydset og Horsensvej		Ikast-Brande Kommune, Vejafdelingen - som vejmyndighed Vejdirektoratet - fremkommelighed Politiet - trafikale forhold
Buspladsen		Ikast-Brande Byråd -godkendelse af lokalplan. Ikast-Brande Kommune, Vejafdelingen - som vejmyndighed og forvalter af bustrafikken. Trafikstyrelsen – skal godkende projektet i relation til tildeling af støttemidler fra Fremkommelighedspuljen.
De grønne områder		Ikast-Brande Kommune, Miljøafdelingen - placering af møbel på Overdrevet (§3-område)



Areal- og rettigheds- erhvervelser

I forbindelse med projekternes realisering skal der ske erhvervelse af areal og/eller rettigheder på en del ejendomme. Private arealer, som berøres af Byfornyelsesprojekterne fremgår af tegningsbilag.

7.1 Brugsen

Pladsen omkring Brugsen er bearbejdet i forbindelse med projektet, både med henblik på at sikre, at der ikke sker forringelse af parkeringsmulighederne, men dele af Brugsens areal indgår også som dele af projektet. Det gælder f.eks. "tungen" med betonbelægning foran Brugsens indgang, som er en del af hele Krydsets visuelle udtryk. Ligeledes er Vandkunsten samt installationsbrønde for denne placeret delvist på Brugsens areal. Der skal træffes aftale med Brugsen herom i form af rettigheds-erhvervelser – altså ret til at "være der", benytte samt tilse og vedligeholde de etablerede anlæg.

7.2 Statoil og REMA 1000

Statoil og REMA 1000 berøres i mindre omfang i forbindelse med hjørneafskæringer o.l. Her skal der regulært erhverves areal.

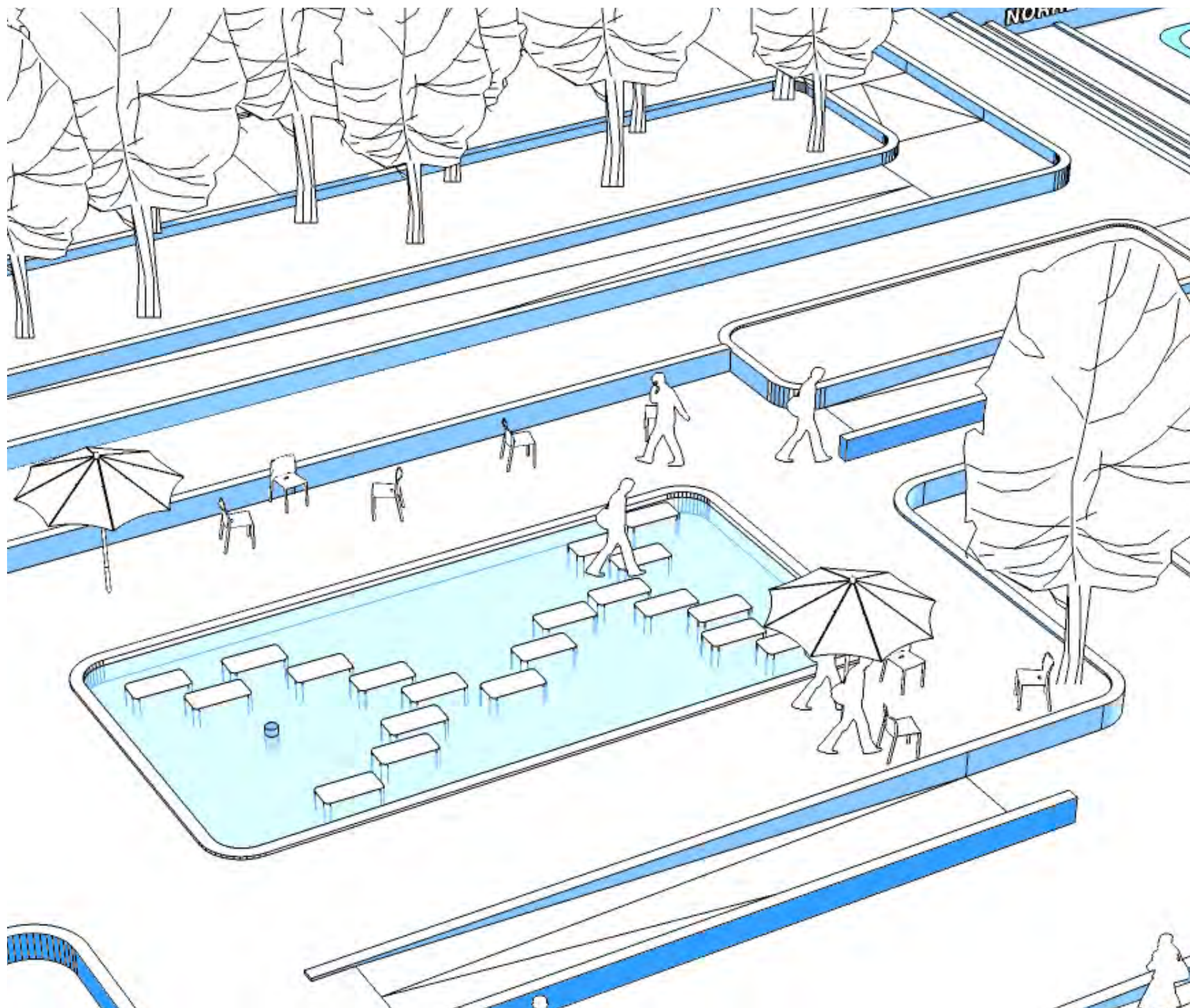
7.3 Busholdepladsen

Projektet for busholdepladsen er afhængigt af, at der erhverves rettigheder/areal fra Nørre Snede Kro, som ejer dele af det nuværende parkeringspladsareal. Der findes p.t. en tinglyst vejret hen over kroens areal, men denne dækker ikke det fulde projekt omfang.

Der skal gives tilladelse til ny overkørsel til Engholmvej. Endvidere skal det areal som tidligere var ejet af SPAR erhverves.

7.4 De grønne områder

I forbindelse med etablering af Den Ydre hjertesti bliver der behov for erhvervelse af areal/rettigheder hos 5-6 lodsejere, se kortbilag.



Udbudsstrategi

8.1 Frivillige arbejder

En del arbejder omkring de grønne områder er af en sådan karakter, at de med fordel kan udføres som frivillige projekter. Herved kan projekterne bibringes et højere niveau af lokalt engagement samtidig med, at borgerne har mulighed for at etablere projekter med fælles ejerskab og med stor mulighed for at få indflydelse på resultatet.

Her tænkes bl.a. på:

- Skiltning langs stierne
- De dekorerede granitfliser på den Indre Hjertesti
- Shelter-projektet

8.2 Øvrige arbejder

De arbejder som ikke gennemføres med frivillig assistance påregnes udført med private entreprenører og håndværkere. Tilbudsindhentning skal ske efter Tilbudslovens regler, som foreskriver at arbejder > 3,0 mio. kr. skal udbydes i en form for licitation, enten "offentlig" eller "begrænset". Tildelingskriteriet kan være "laveste bud" eller "økonomisk mest fordelagtige bud".

Vi foreslår, at arbejderne opdeles og udbydes således:
(se skema næste side)

Arbejder	Udbud	Tidspunkt	Bemærkninger
De grønne områder m.v.	Rydning-, beskærings- og plantearbejder påregnes udført i regning af kommunens gartnerafdeling. En del arbejder udføres på frivillig basis. På særlige entreprenørarbejder (vandedninger/naturtoilet/jord- og belægningsarbejder på stier, nedlægning af granitfliser med motiv) og leverancer (f.eks. motionsredskaber) indhentes underhåndsbud hos entreprenører/leverandører.	Udførelse, forår 2011	
Trafikdæpende foranstaltninger og træplantninger m.v. langs Strøget og Horsensvej	Udbydes i underhåndsbud umiddelbart efter licitation på kloakarbejderne. Tildelingskriterium: "økonomisk mest fordelagtige tilbud".	Udbud, forår 2011	Se note 1
Torvet			
Anlægsarbejder	Begrænset licitation, 5-7 deltagere. Tildelingskriterium: "laveste bud"	Udbud, maj 2011	
	- Jordarbejder - Ledningsarbejder - Belægningsarbejder - Skilte og afstribning - Gartnararbejder - Belysning		

forst.

Vandkunstinstallation	Underhåndsbud fra 1-3 leverandører. Tildelingskriterium: "økonomisk mest fordelagtige tilbud".	Se note 1
Inventar	Underhåndsbud fra 1 leverandør.	Se note 2
"Klatremøbel"	Underhåndsbud fra 1 leverandør.	
Gummibelægninger	Underhåndsbud fra 1-2 leverandører	Indarbejdes evt. i den begrænsede licitation
Buspladsen		
Anlægsarbejder	Begrænset licitation, 5-7 deltagere. Tildelingskriterium: "laveste bud"	Forår, 2012
	- Jordarbejder - Ledningsarbejder - Belægningsarbejder, inkl. terrassering - Skilte og afstribning - Gartnararbejder	

Note 1: Der er tale om specialydelser, hvori indgår både udstyrsleverance og projektering. Dette varetages bedst og billigst af specialfirmaer, af hvilke der kun findes et begrænset antal.

Note 2: Der indgås forhandling med producent om design og produktion af særlige Nørre Snede møbler. Prisniveau for f.eks. stole kendes fra andre projekter.

Note 3: Det ville være naturligt at lade samme entreprenør udføre kloakfornyelsesarbejderne og de trafikdæpende foranstaltninger m.v.

Da både Kloakforsyning og Kommune hver for sig ønsker laveste pris for egne arbejder, er det imidlertid nødvendigt at lave to udbud.

Kommunens udbud er af en sådan størrelse, at det kan gennemføres som underhåndsbud, hvorved der er mulighed for at forhandle sig til rette med den lavestbydende på kloakarbejderne.

Tidsplan

Projektet hviler på den forudsætning at alle arbejder skal være tilendebragt inden udgangen af 2015.

Borgerpanelet har imidlertid ønsket, at der gerne skulle komme synlige resultater hurtigt af hensyn til opbakningen i byen. Man finder etableringen af Torvet for så væsentlig en del af projektet, at dette bør ske i 2011.

Under skyldig hensyntagen til kloakfornyelsesprojektet som hele tiden bør "være foran", hensyntagen til fornuftige entreprisedelinger, hensyn til det nødvendige tidsrum til indgåelse af aftaler med private lodsejere om areal- og eller rettighedserhvervelser og hensyn til tilvejebringelse af nødvendig lokalplan for busplads-området, kan vi foreslå en tidsplan som

følger:

Det er således lykkedes, at planlægge en afvikling af såvel kloakarbejder som Strøget/Horsensvej og Torvet allerede i 2011. Arbejder på Busholdepladsen er sat til 2012, således at der efter endelig godkendelse af lokalplan og gennemførelse af nødvendige areal- og rettighedserhvervelser er en rimelig tid til at planlægge og projektere arbejdet.

Det skal dog nævnes, at arbejderne i ansøgningen til trafikstyrelsen om støtte midler fra Fremkommelighedspuljen er berammet til afslutning af projektet i maj 2012. Der skal derfor foretages anmodning til Trafikstyrelsen om overflytning af midler.

FORSLAG TIL OVERORDNET TIDSPLAN

	2011											
	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
Byrådsbehandling	—	—										
Lokalplan, SPAR	—	—	—	—	—	—						
Grønne områder			—	—								
Kloak Rosengade+Strøget (Solbakke-vej- forbi Krydset)				—	—	—	—	—				
Kloak, øvrige veje				—	—	—	—	—	—	—	—	
Bassin					—							
Strøget/Horsensvej						—	—	—	—	—	—	
Torvet								—	—	—	—	
Busholdepladsen												— → 2012

Ingeniørtegninger:

Tegn. nr.	Emne	Mål	Dato
10	Oversigtsplan	1:2000	04.01.2011
20.01	Strøget, Plan	1:200	04.01.2011
20.02	Brugsens indkørsel, Plan.	1:200	04.01.2011
20.03	Horsensvej, Plan	1:200	04.01.2011
30.01	Midterhelle, Strøget. Detalje	1:200	04.01.2011
30.02	Midterhelle, Horsensvej. Detalje.	1:200	04.01.2011

