

HELHEDSPÅN FOR VIBORG BANEBY



VIBORG
KOMMUNE

HELHEDSPLAN FOR VIBORG BANEBY

Viborg Byråd har på mødet den 19. juni 2013 vedtaget helhedsplan for Viborg Baneby.

Helhedsplanen er udarbejdet af Viborg Kommune i samarbejde med tegnestuen vandkunsten på baggrund af vinderforslaget i byplankonkurrencen "Viborg Baneby".

Et forslag til helhedsplan var i offentlig høring fra den 4. april til den 1. maj 2013. Der indkom i alt 8 bemærkninger, som kan ses på www.viborg.dk/baneby under "debat". Der blev afholdt borgermøde om planforslaget den 9. April 2013.

Efter høringsperioden er følgende ændringer af helhedsplanen indarbejdet:

- ejendommen Erik Glippings Vej 2 friholdes fra det grønne areal
- etageantal i området omkring Erik Glippings Vej, Marsk Stigs Vej m.fl. Ændres fra 2 - 3 etager til 2-4 etager

- det præciseres, at den endelige stiltingtagen til vejføring af banevejen skal ske efter en helhedsvurdering af såvel udformning og anlægsøkonomi, som påvirkning af arkitektoniske værdier og oplevelse af byrum.
- forslag til hvilke bygninger, der kan genanvendes, revideres
- Hærvejsruten flyttes længere mod vest på strækningen, hvor den krydser Marsk Stigs Vej
- mindre redaktionelle rettelser

Kontakt:

Viborg Kommune, Teknik & Miljø, Plan,
Prinsens Alle 5, 8800 Viborg
E-mail: plan@viborg.dk
Tlf.: 87 87 87 87

Viborg Kommune har ophavsret til alle illustrationer. Publikationen kan frit kopieres og downloades fra www.viborg.dk/baneby.

INDHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	s. 4
--------	------

1	BAGGRUND	
1.1	Viborg Baneby idag	s. 6
1.2	Byplankonkurrencen	s. 8
1.3	Vinderforslaget	s. 8
1.4	Planudsnit Hærvejspladsen	s. 14
1.5	Planudsnit Banebypladsen	s. 25
1.6	Planudsnit Den Grønne Sti	s. 29
1.7	Vinderforslagets øvrige ideer	s. 34

2	PRINCIPPER FOR NY PLANLÆGNING	
2.1	Anvendelse	s. 46
2.2	Bygningshøjder	s. 48
2.3	Bebyggelsestætheder	s. 49
2.4	Bygningsbevaring og identitet	s. 50
2.5	Byrum og grøn struktur	s. 52
2.6	LAR -Lokal håndtering Af Regnvand	s. 56
2.7	Trafik og forbindelser	s. 64
2.8	Veje	s. 66
2.9	Stier	s. 68
2.10	Broer	s. 70
2.11	Parkering	s. 71
2.12	Kollektiv trafik	s. 78
2.13	Bæredygtighed	s. 80

LÆSEVEJLEDNING

“Helhedsplan for Viborg Baneby” er overordnet inddelt i 2 kapitler:

I kapitel 1 beskrives baggrunden for helhedsplanen med hovedvægt på vinderforslaget i byplankonkurrencen om Viborg Baneby. Vinderforslaget er udarbejdet af team vandkunsten. Vinderforslagets fysiske hovedstruktur er efter konkurrencen videreudviklet ud fra Byrådets og bedømmelseskomiteéns bemærkninger og tekniske forundersøgelser. Når der i denne plan refereres til vinderforslaget, menes det tilrettede vinderforslag. Vinderteamet beskrev i vinderforslaget endvidere en række idéer til, hvordan den ønskede udvikling af Viborg Baneby kan opnås. Disse refereres også her til inspiration for planens aktører og Byrådets videre arbejde med udviklingen af Viborg Baneby.

Kapitel 2 ‘principper for ny planlægning’ er retningslinjer for den senere kommune- og lokalplanlægning, udarbejdet på baggrund af vinderforslaget. Her angives emne for emne de overordnede rammer for fremtidig bebyggelse, byrum og infrastruktur i Viborg Baneby.

FORORD

Viborg Byråd besluttede i oktober 2012, at der skulle udarbejdes en helhedsplan på baggrund af vinderforslaget i byplankonkurrencen om Viborg Baneby. Helhedsplanen er nu klar til at danne grundlag for den videre drøftelse af, hvordan Banebyen skal udvikle sig til en levende, bæredygtig og banebrydende bydel i fremtiden.

Helhedsplanen viser, hvordan Viborg Baneby skal tage sig ud i et langsigtet perspektiv. En lang tidshorisont forudsætter, at helhedsplanen er robust og fleksibel og kan optage de ændringer i samfunds- og markedsmæssige forudsætninger, der vil ske undervejs.

Helhedsplanen er en fysisk plan, der angiver de overordnede rammer for den fremtidige bebyggelse, byrum og infrastruktur. Rammerne danner grundlaget for at opnå bydelens særlige karakter. Planen bliver udgangspunkt for dialogen med private aktører om udviklingen af konkrete projekter og for senere kommuneplantillæg og lokalplaner, og den skal sikre, at enkeltprojekter hænger sammen i en større helhed.

Endelig er helhedsplanen et redskab til at fortælle om visionen og intentionerne i udviklingen af Banebyen til omverdenen, ikke mindst til potentielle bygherrer. Det er mit håb, at helhedsplanen vil være med til at fastholde og udvikle den interesse for Viborg Baneby, som allerede har vist sig i de indledende faser.

Viborg Baneby har et helt særligt potentiale med en central beliggenhed ved kommunens vigtigste knudepunkt for kollektiv trafik - tæt på Viborgs attraktive, historiske bymiljø med handel og kulturtilbud og de rekreative arealer ved Sønderød. Konkurrencens vinder, team Vandkunsten, har på bedste vis formået at omsætte Viborgs kvaliteter og Banebyens særlige potentialer til en visionær helhedsplan for bydelen. Jeg er overbevist om, at vi med udgangspunkt i denne plan både kan gøre Viborg Baneby til et fantastisk sted at bo og leve - og til et aktiv for hele Viborg Kommune.

Det er nu op til Byrådet, potentielle bygherrer og de enkelte grundejere at gøre de visionære planer for Viborg Baneby til virkelighed. At realisere planen er en stor opgave, der skal løses i fællesskab - ingen kan løse den alene.

Med helhedsplanen ønsker Byrådet at invitere private aktører til dialog og samarbejde om de initiativer, der måtte blive nødvendige for at igangsætte og fastholde udviklingen af området.

På Byrådets vegne vil jeg gerne sige tak til Realdania for det gode samarbejde i forbindelse med byplankonkurrencen.

Søren Pape Poulsen
Borgmester



Bibliotek

Regionshospitalet

Busterminal

Viborg Station

Remisen

Indre Ringvej

Marsk Stigs Vej

Viborg Baneby set fra sydvest

1 BAGGRUND

1.1 Viborg Baneby idag

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

Helhedsplanen omfatter nord for baneterrænet Viborg busterminal, station og -længst mod vest - en fredet rundremise, en af de ældste bevarede i Danmark.

Syd for baneterrænet ligger et ældre erhvervsområde, udbygget i 1960-erne, hvor det var fordelagtigt for virksomheder at etablere sig nær jernbane og ringvej. Gennem de seneste 10-15 år er flere virksomheder lukket, og færre nye flyttet til.

En gradvis omdannelse til lettere erhverv pågår. Bl.a. er den tidligere slidbanefabrik ved Erik Glippingsvej blevet opkøbt med

ønske om at omdanne arealet til boliger og lette erhverv. Senest er Vestas lukket og fabrikken på Marsk Stigs Vej er sat til salg. Gardit A/S er i dag den eneste større industrivirksomhed i området.

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

Endelig omfatter helhedsplanen et grønt areal ved Søndersø, 'Riegels Grund', da det naturligt kan indgå i en forbindelse mellem Banebyen og søen.

Nordøst for Banebyen ligger Regionshospitalet Viborg, der i de kommende år forventer at udvide med nyt akutcenter og 'Toldboden Office park' er under opførelse på den tidligere slagterigrund.

1.2 Byplankonkurrencen

Viborg Byråd har i 2012 i samarbejde med Realdania afholdt byplankonkurrencen om Viborg Baneby. Konkurrencens baggrund er det seneste årtis vækst i indbyggertal og arbejdspladser i Viborg Kommune, som Byrådet ønsker at underbygge med udvikling af en ny moderne bydel omkring Viborg Station.

Byrådets vision om, at Viborg Baneby skal være en levende, banebrydende og bæredygtig bydel har sat rammen om konkurrencen, hvor forslagene bl.a. er bedømt efter deres evne til at:

- forbedre sammenhæng mellem Viborg Baneby og Viborg midtby
- skabe en selvstændig identitet i området
- anviser udviklingsmuligheder med trinvis integration af andre anvendelser
- etablere karakterfulde og varierede byrum af høj kvalitet
- opnå en sammenhængende, bæredygtig og realiserbar løsning for bydelen, der kan udvikles i faser og er markedsfølsom realistisk.



Domkirken

Gågader

Bibliotek

Remise

BANEGARDS ALLE

Svømmehal

Viborg Station

Busterminal

Toldboden Office Park

Fischers Plads

TOLDBODGADE

Gårdt

ERIK GLIPPINGSVEJ

MIDDAGSHØJVEJ

Tidligere slidbanefabrik

Regionshospitalet Viborg

INDRE RINGVEJ

MARSK STIGS VEJ

Klostervænget

Riegels Grund

Sønderø

Vestas

GL. ARHUSVEJ

Planområdets afgrænsning

Med valget af forslaget 'Banebyen - En levende og bæredygtig bydel' som vinder, er der sikret et solidt udgangspunkt for den videre udvikling af Viborg Baneby. Vinderforslaget er udarbejdet af team vandkunsten, der består af tegnestuen vandkunsten a/s og underrådgiverne RUM, Tyrens AB, Professor Claus Bech-Danielsen, SUSTURB, Lise Gamst og Sadolin & Albæk.

Vinderforslaget omfatter forslag til en fysisk hovedstruktur for konkurrenceområdet og til konkrete fysiske anlæg og projekter. Efter konkurrencen er den fysiske hovedstruktur bearbejdet på baggrund af bemærkninger fra Byrådet, dommerbetænkningen og tekniske forundersøgelser. Den tilrettede hovedstruktur udgør grundlaget for helhedsplanens principper for planlægning (kapitel 2). Når der i nærværende plan refereres til vinderforslaget, menes det **tilrettede** vinderforslag.

Vinderforslaget omfatter desuden en række idéer til, hvordan den ønskede udvikling kan opnås under de givne omstændigheder, som nævnes her til inspiration for planens aktører og den videre udvikling af bydelen.

1.3 Vinderforslaget

Viborgs beliggenhed er helt unik. Smukt iscenesat af det gamle istidslandskab med de store bevægelser i topografien. Byen tegner næsten en profil på linje med en italiensk bjerglandsby. De røde tage, byens skala og forholdet til herlighedsværdierne i det omkringliggende sølandskab, er de særlige kendetegn og fascinerende for enhver gæst, der ankommer til byen. Meget iøjnefaldende og karakteristiske spor af historien, der er vigtige at forstå som et naturligt afsæt for en videreudvikling af byens skala og relationer. Gode byer udvikler sig i forståelse for deres historiske egenidentitet og bygger de 'nye tider' ind i denne forståelsesramme.

De vestlige samfund bevæger sig fra det industrielle mod det vidensbaserede, og det påvirker måden vi planlægger vores byer på. Planlægningen af byer og bydele har ændret sig fra en funktionel betonet disciplin til en mere værdibaseret. Det handler i stigende grad om at bevæge sig væk fra den traditionelle masterplanlægning mod et mere dynamisk planlægningsredskab, der

har fokus på et udviklingsområdes værdier og potentialer og er i stand til at imødekomme forskellige samfundsbehov over tid og under skiftende konjunkturer. En mere værdibaseret planlægning, der gør op med masterplanens faste rammer og arbejder mod en mere åben 'skeletplanlægning', hvor planlægningen er baseret på humanistiske værdier som holdbarhed, diversitet, demokrati og åbenhed.

En robust helhedsplan for Viborg Baneby, der kan imødekomme skiftende økonomier og arkitektoniske idealer, må ikke stå og falde med enkeltprojekter. Den skal, forholdsvis hurtigt, kunne tilpasse sig nye efterspørgsler og behov. Men den skal også bæres af en stærk og sammenbindende idé i form af fysiske tiltag, der binder planens offentlige og rekreative rum sammen – med andre ord rumlige og visuelle karakteristika, der bliver den nye Viborg Banebys identitet og skaber stærke billeder i sammensmeltningen med den eksisterende by.

Nytænkende, banebrydende og højteknologisk – og samtidig historisk forankret.

Derfor foreslår vinderforslaget at operere på flere niveauer:

- Et strategisk visionært niveau, der omsætter Viborg Kommunes visioner og værdier gennem en række bærende principper og styringsværktøjer for at sikre en bredt forankret visionsplan.
- Et inddragende niveau, hvor kommune, lokale aktører og borgere og interessenter samarbejder om at udarbejde en robust udviklingsplan.
- Et projektniveau, hvor planens væsentlige elementer konkretiseres. Det indeholder enkelte bærende delprojekter, som er essentielle for planens succes. Øvrige projekter kan principielt udvikle sig på flere måder og stadig være en integreret del af det samlede billede.



Hovedgreb

Det er et faktum, at banen adskiller Viborgs historiske bykerne og udviklingsområdet Viborg Baneby. Derfor er sammenbinding af byområderne nord og syd for banen et væsentligt grundtræk i vinderforslaget.

Hærvejen, samt Himmerlandsstien og Alhedestien, der begge er anlagt på nedlagte jernbanetracéer, passerer i dag på usynlig vis gennem området. Vinderforslaget tager afsæt i disse eksisterende overordnede sammenhænge og tydeliggør dem lokalt i Banebyen som betydningsbærende lag i udviklingen af den nye bydel.

Som overordnet forbindelsesdiagram for Viborg Baneby tegner sig to diagonale bevægelser:

- en nord-sydgående bymæssig forbindelse, der synliggør Hærvejens forløb og krydser banen via en ny Banebro på sin vej mod den historiske by og domkirken og

- en øst-vestgående grøn forbindelse, kaldet Den Grønne Sti, kobles til de to banestier og giver direkte adgang fra banebyen til herlighedsværdierne ved Sønderød.

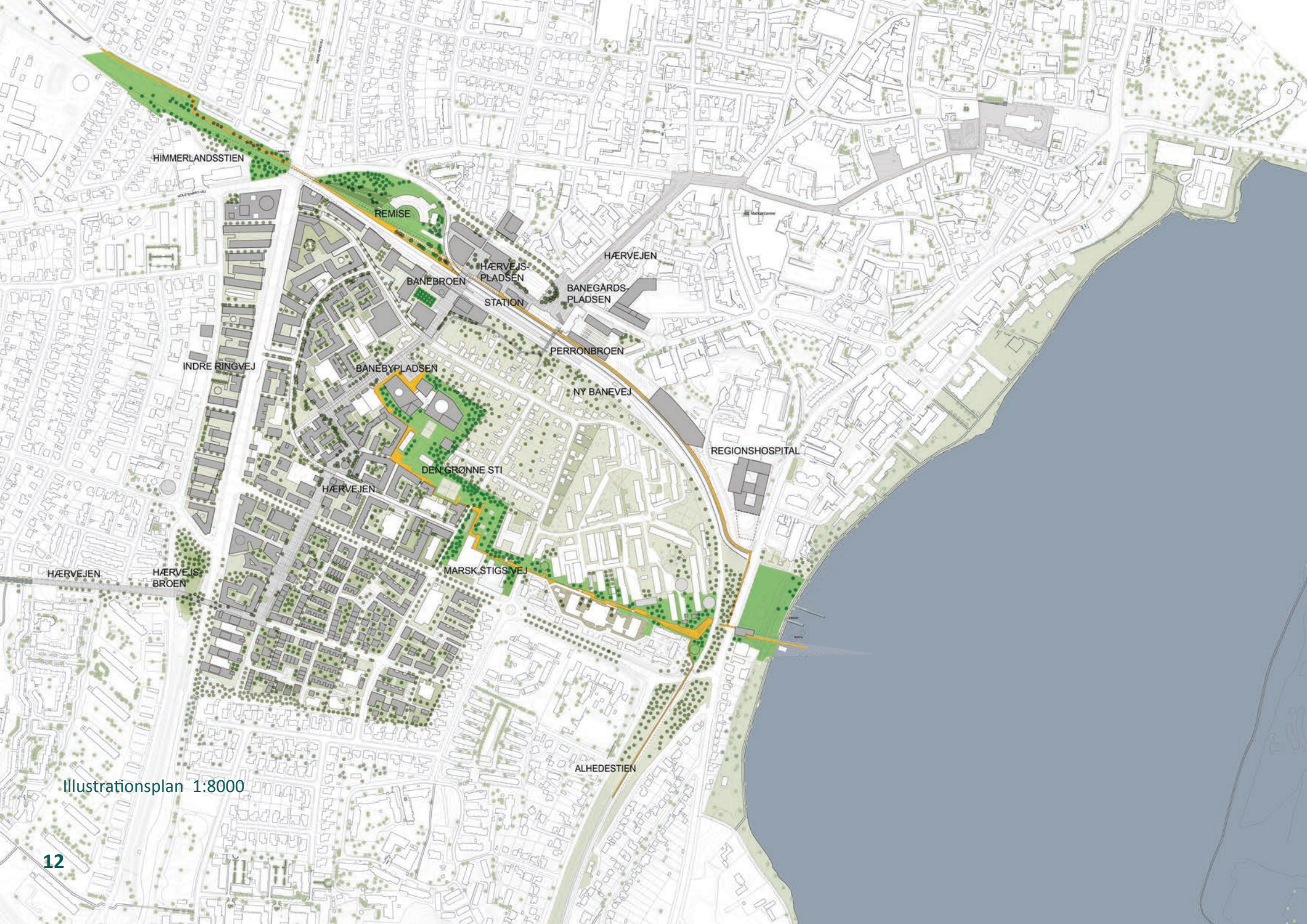
En grundlæggende trafikal præmis i udviklingen af den nye bydel er etablering af en ny vej langs banetracéet. Vejen skal aflaste strækningen Banegårds Allé/ Sct. Jørgens Vej og give nem og hurtig adgang til regionshospitalet. Banevejen foreslås ført på terræn imellem stationen og banetracéet. Langs banen og banevejen etableres en direkte stiforbindelse mellem de to banestier, der giver nem og hurtig adgang til station og busterminal – et incitament til at cykle.

Tracéerne for de to diagonalforbindelser, Hærvejen og Den Grønne Sti, kan lægges i kanten af matrikelskellene, hvilket muliggør etablering af forløbene på et tidligt stade i udviklingen. Dette vil, kombineret med etablering af forbindelsen over banen (Banebroen) og den nye banevej, skabe et robust afsæt for den videre udvikling.

I vinderforslaget lægges vægt på det essentielle i at etablere disse egentlige 'åbningstræk' i planen. Tiltag, der ændrer vilkårene fra dag ét og skaber nye og synlige attraktioner i byen. Banevejen er allerede afsat i Viborg Kommunes budget. Banebroen vil være en økonomisk 'sværvægter', men er samtidig dynamoen for den sammenhængskraft, der er fraværende i området i dag. Et stationsnært Hærvejscenter kombineret med mulighed for vandrehjem, hotel- og conferencefaciliteter, detailhandel, kontor-erhverv og boliger kan tilføre privat kapital og blive en 'god forretning' for alle parter.



diagram:
hovedgreb, banebyens fremtidige
overordnede struktur



HIMMERLANDSSTIEN

REMISE

BANEØEN

HÆRVEJ
PLADSEN
STATION

HÆRVEJEN

BANEGÅRDS
PLADSEN

PERRONØEN

NY BANEVEJ

REGIONSHOSPITAL

BANEØEN

DEN GRØNNE STI

HÆRVEJEN

MÆRSK STIGS VEJ

HÆRVEJEN

HÆRVEJ
ØEN

ALHEDESTIEN

Illustrationsplan 1:8000

Resume

Ankommer man til Viborg fra syd via Indre Ringvej vil man passere under den nye Hærvejsbro, der fører hærvejen over Indre Ringvej. Fra Hærvejsbroen kan hele udviklingsområdet Viborg Baneby overskues. Herfra ser man ned over den kuperede by til den historiske bykerne med domkirken i fokus og Søndersøs store naturværdier mod øst. Det nye byområde tilpasser sig skalaen i den omkringliggende by, dog står der nær stationen et par højere huse som accenter over den lavere tætte by og som hilsen til domkirken og sygehuset.

Fortsætter man ad Hærvejen går turen gennem bydelen i et snoet forløb og henover Banebypladsen ved Erik Glippingsvej. Her, hvor den Den Grønne Sti krydser Hærvejen, kan en skole, kulturhus, institution eller lignende almen funktion placeres. Videre fortsætter turen over den brede Banebro til Hærvejspladsen, hvor indkøb, kultur- og historieformidling, byudvikling, sport- og fritidsaktiviteter sammen med

rejsende med kollektiv transport skaber en livlig bydel – en slags nutidig Hærvej.

Den Grønne Sti kobler med sit diagonale forløb gennem Banebyen banestierne ved stationen. Stien forbinder også byomdannelsesområdet direkte med "Riegels grund" og herlighederne ved Søndersø ved at passere under banen og over Gl. Århusvej og videre ned til søen. Det er oplagt at udnytte dette steds potentialer til et nyt mødested med aktiviteter relateret til 'sølivet'. Ved at placere broanlægget på kanten af "Riegels grund" dannes der et markant byportselement, der hilser velkommen til Viborg fra sydøst og understreger det flotte vue over Søndersø.

Den Grønne Sti udgør sammen med mindre grønne stier, lokale parker, private haver og større fællesarealer et sammenhængende grønt netværk, der understøtter ønsket om en attraktiv grøn bydel. Den grønne struktur er med til at binde bydelen sammen. Strukturen sikrer kort og effektiv adgang til

rekreative arealer for gående og cyklende og fungerer som et rumskabende og trafikregulerende element.

For at realisere en del af Banebyens grønne struktur introduceres en strategi for udvikling af de enkelte matrikler og byggefelter. I kanterne af matrikelskellene anlægges 'matrikelstierne', der udgør et underliggende netværk af forbindelser i planen og i forbindelse hermed en række mindre pladser, der fungerer som lokalområdets mødesteder. Stierne kan etableres med mulighed for 'listekørsel' på de bløde trafikanters betingelser og fungere som brandveje.

Viborg Byråd ønsker at Viborg Baneby bliver en sund og grøn bydel med en bæredygtig social, økonomisk og miljømæssig profil. En grøn bydel har store kvaliteter i forhold til den fysiske og mentale sundhed. Nyere forskning påviser, at nærheden til grønne arealer og hyppigheden, hvormed de bruges, er afgørende for den enkeltes mentale sundhed. På den måde er sundhed i bred forstand også et aspekt af den økonomisk

bæredygtige by - foruden den direkte påvirkning af boligens værdi, som attraktive grønne områder kan afstedkomme.

For den miljømæssige bæredygtighed betyder en grøn bydel, at der er bedre forhold for flora og fauna og dermed større biodiversitet. Beplantning i byens rum, som med fordel kan suppleres af grønne tage og facader, medfører et bedre mikroklima, der er med til at holde temperaturen i bydelen nede. I Banebyen underbygges dette af en lokal håndtering af regnvand (LAR) på terræn, som, foruden at være et svar på nuværende og fremtidige klimamæssige udfordringer, også har et væsentligt rekreativt potentiale.

Trafikvejene lokalt i området spiller også en strukturerende rolle i helhedsplanen. Store dele af det eksisterende vejnet bevares.

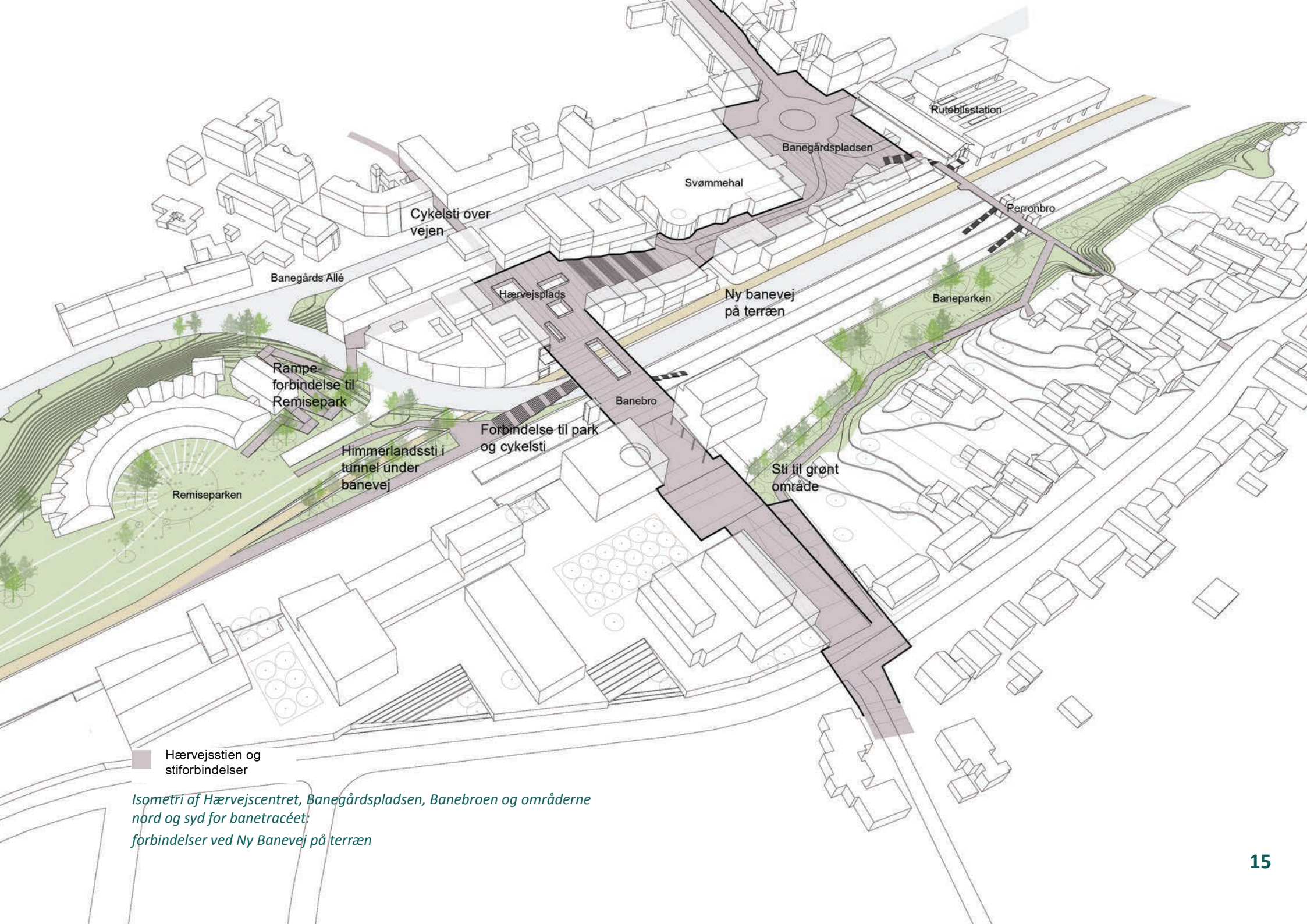
Enkelte vej kryds fjernes af trafiksikkerhedsmæssige grunde og andre strækninger ændrer status til lege- og opholdsgader.

I området syd for banen anlægges en ny fordelingsvej på det nedlagte jernbanetracé med tilslutning til Indre Ringvej og med forbindelse til Brovej og Middagshøjsvej. Erik Glippings Vejs udmunding i Marsk Stigs Vej fjernes og krydset ved Middagshøjsvej og Indre Ringvej sløjfes.

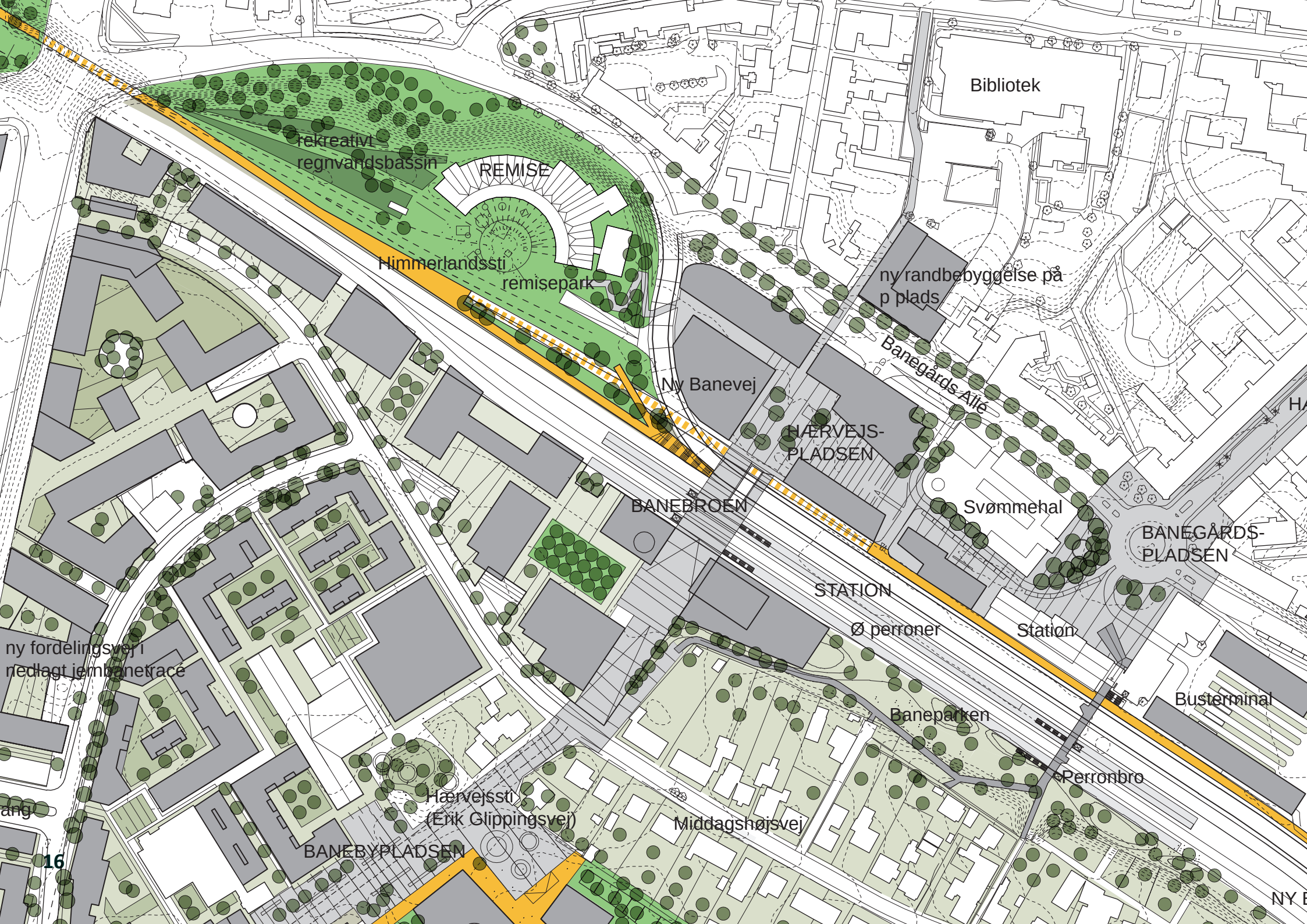
1.4 Planudsnit Hærvejspladsen

Vinderforslaget fokuserer i særlig grad på området, der skal forbinde Viborg Baneby med den historiske by.

Banebroen over banetracéet vil sammen med de nye pladselementer Hærvejspladsen nord for banen og Banebypladsen syd for, udgøre en ny attraktor for banebyen i form af et område af høj bymæssig kvalitet og med mange forskellige aktører. Her kan f.eks. et Hærvejscenter udfoldes som en sammensat størrelse af relevante kommercielle funktioner, kontorhverv og boliger, herunder hotel og kongres, suppleret af rekreative og kulturelle tilbud. Hærvejscentret udgør dermed et facetteret økonomisk potentiale for igangsætning af udviklingen.



Isometri af Hærvejscentret, Banegårdspladsen, Banebroen og områderne nord og syd for banetracéet; forbindelser ved Ny Banevej på terræn



Bibliotek

rekreativt
regnvandsbassin

REMISE

Himmerlandssti
remisepark

ny randbebyggelse på
p plads

Nye Banevej

HÆRVEJS-
PLADSEN

Banegårds Allé

BANEBROEN

Svømmehal

BANEGÅRDS-
PLADSEN

STATION

Ø perroner

Station

Busterminal

Baneparken

Perronbro

Middagshøjsvej

Hærvejssti
(Erik Glippingsvej)

BANEBYPLADSEN

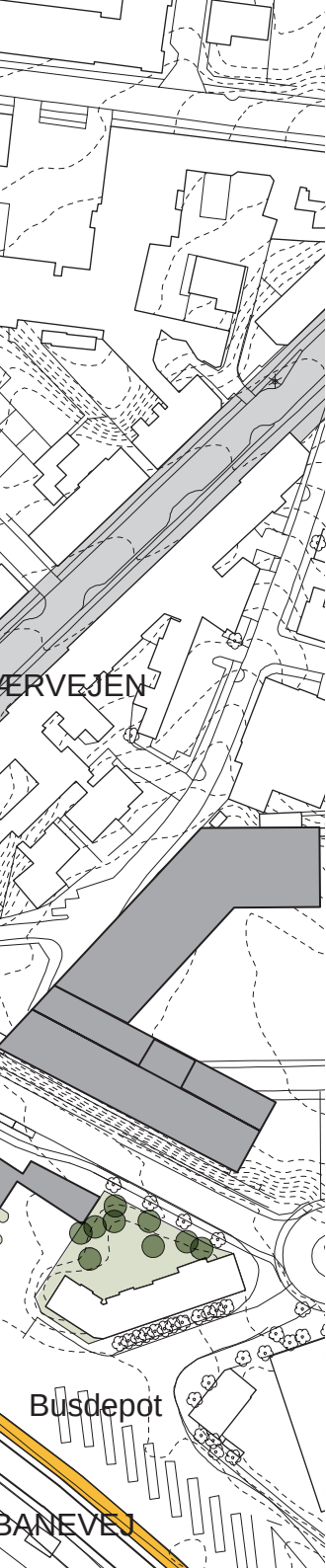
ny fordelingsvej i
nedlagt jernbanetrace

ang

16

NY E

Hærvejsplads
Udsnit af illustrationsplan 1:2000



Remisen, der står i direkte forbindelse med den nye Banebro, Hærvejspladsen og de regionale banestier, bevares og indrettes med en ny funktion. Det kan for eksempel være som det nye midtpunkt i 'cykelstjernen' – et centrum for det cyklende Midtjylland med mulighed for vandrehjem og tilhørende funktioner af både offentlig og privat karakter. Omkring Remisen etableres en grøn aktivitetspark, der udfoldes som et særligt regionalt orienteret mødested med skater- og parkourfaciliteter, og hvor rekreativt udformede regnvandsbassiner er en del af områdets karakter.

Fra Hærvejspladsen giver en ny cykel- og stibro forbindelse til biblioteket på Vesterbrogade og et større trappepladsforløb fører til Banegårdspladsen. Banegårdspladsen er byens trafikale knudepunkt med adgang og afsætning til tog og bus, samt Viborg Svømmehal. Det er her man ankommer til Viborg og introduceres til byens nye offentlige forløb. Adgang for biler til Banegårdspladsen sker ad en smøge bag om svømmehallen for foden af den nye trappeplads. Smøgen

indrettes som 'shared space' for at prioritere gående og cyklister mellem Banebyen og Viborg midtby.

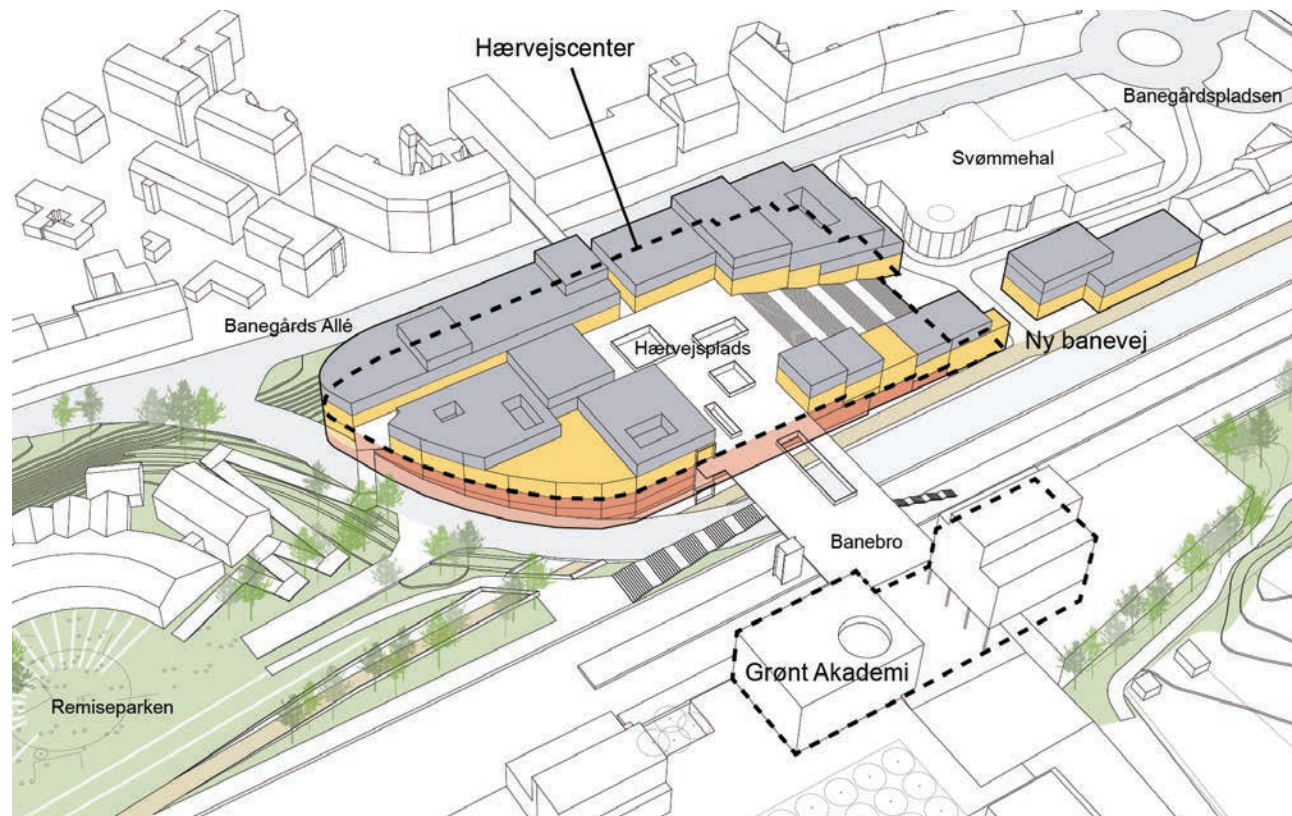
Nord for banetracéet og syd om Viborg Station indpasses en ny banevej, der skal aflaste trafikken på Banegårds Allé og Toldbodgade samt give nem og hurtig adgang til regionshospitalet. Den nye banevej føres på terræn. Dette forudsætter, at det nordlige spor ved stationen flyttes længere mod syd. Fremover ændres perronerne ved stationen til ø-perroner, hvortil der er adgang via Banebroen og Perronbroen. De nye broer føres i en højde, der sikrer frirum til fremtidig elektrificering af banestrækningen. De regionale stier føres i eget tracé langs - og i krydsningspunktet under - Banevejen for at sikre enkel og direkte adgang for fodgængere og cyklister. Fra Banevejen etableres indkørsel for busser til busterminalen og for personbiler til det nye parkeringshus ved regionshospitalet.

visualisering:

eksempel på hvordan Banebroen kan tage sig ud på vej mod Hærvejspladsen. Fra Banebroen sker adgang til nye ø-perroner. Banebroen er tillige omstigningsled mellem Himmerlandsstien og Den Grønne Sti gennem Banebyen. Under broen passerer trafikken til regionshospitalet samt de hurtige regionale stier. Broen er bred nok til at være en plads og kan ses som en forlængelse af Hærvejspladsen med mulighed for ophold og lange kig langs banen, inden den tætte by igen afgrænser blikket.

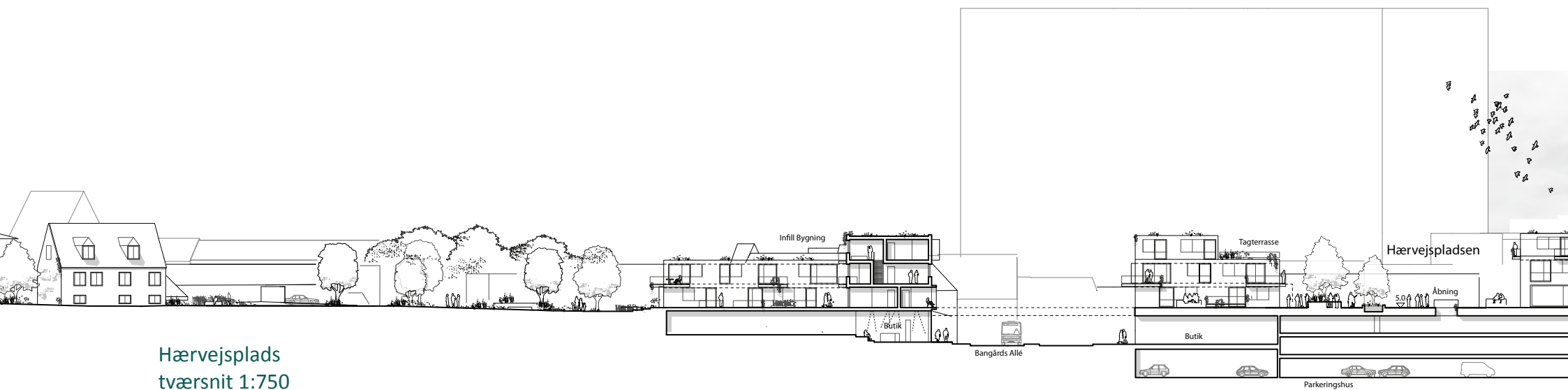
Omkring Hærvejspladsen ligger nye bygninger i en nutidig gengivelse af den teglarkitektur der er kendetegnende for området nord for banen.





*Isometri af Hærvejscentret, Banegårdspladsen og Banebroen:
forslag til funktionsfordeling*

- Boliger/kontorer
- Butikker
- P-kælder



Hærvejsplads
tværsnit 1:750

Under Hærvejspladsen etableres parkering i op til 3 etager, op til 450 pladser. Parkeringen skal dække behovet til station, svømmehal og byggerier i området i øvrigt. Tilkørsel sker fra Banegårds Allé og adgang for gående sker fra trappepladsen. Der indrettes også cykelparkering som en del af parkeringskonstruktionen og som en service til cyklende brugere af den kollektive transport.







visualisering:

eksempel på hvordan Hærvejen opleves på vej fra Stationen forbi svømmehallen mod Hærvejspladsen - her et bredt trappeforløb med mulighed for ophold og byliv.

Et større parkeringsanlæg indpasses under den store trappe med adgang fra Hærvejen og flankeres af nybyggeri med detailhandel, kontorerhverv og evt. boliger.

For foden af trappen træder man ned i et 'shared space' areal med ensrettet sivetrafik til station, busterminal og svømmehal. Til venstre anes jernbanen og bydelen syd for banen.



Indre Ringvej

ny fordelingsvej i
nedlagt jernbanetrace

ny vejadgang

BANEBYPLADSEN

Hærvejsti
(Erik Glippingsvej)

BANEBROEN

STATION

Ø perroner

Baneparken

Middagshøjsvej

evt. uddannelses-
institution

Den Grønne Sti



Banebypladsen
Udsnit af illustrationsplan 1:2000

1.5 Planudsnit Banebypladsen og Hærvejen

Banebypladsen er et omdrejningspunkt for den del af banebyen, der ligger syd for banen. Pladsen ligger på den nuværende Erik Glippingsvej, hvor Hærvejen og Den Grønne Sti krydser hinanden og står i forbindelse med andre mere lokale pladser i området via matrikelstier og åbne vandrender. Pladsen kan danne forplads til en offentlig institution som skole, uddannelsesinstitution, kulturcenter eller lign. Omkring pladsen foreslås det at bevare og 'genanvende' karakterfulde erhvervsbygninger som den nuværende slidbanefabrik, suppleret med påbygninger og nybyggeri. Med sin lokalt centrale beliggenhed vil byrummet også være egnet til detailhandel og mindre servicefunktioner og vil kunne fungere som bydelens primære aktivitets- og legerum.

Pladsens lokale forankring kan også gøre den velegnet som et 'udstillingsvindue' for de mange tiltag, udviklingen af Viborg Baneby kan sætte igang. For eksempel kan 'Det Grønne Akademi', hvor bæredygtigheden i byomdannelsen vises frem, placeres her.

Banebypladsen indgår i Hærvejens forløb gennem banebyen. Vinderforslaget rummer en række ideer til hvordan Hærvejens udformning i banebyen kan inspireres af den gamle Hærvej og de naturtyper, den passerer på sin vej mod Viborg. Belægningen foreslås udført med karakteristiske langsgående linjer med sprækker og flager. Sprækkerne i fladen udformes som mindre bede med beplantning, der varierer over temaer som eng, hede, søen/mosen, bakkelandskabet, plantagen/skoven, rasteplassen. Regnvand afledes lokalt til disse plantebede. Med 'sprækkerne' dannes varierede funktionelle og rekreative områder, der knytter sig specifikt til behovet på det konkrete sted som leg og ophold, afskærmning, parkering og trafikregulering.



visualisering:

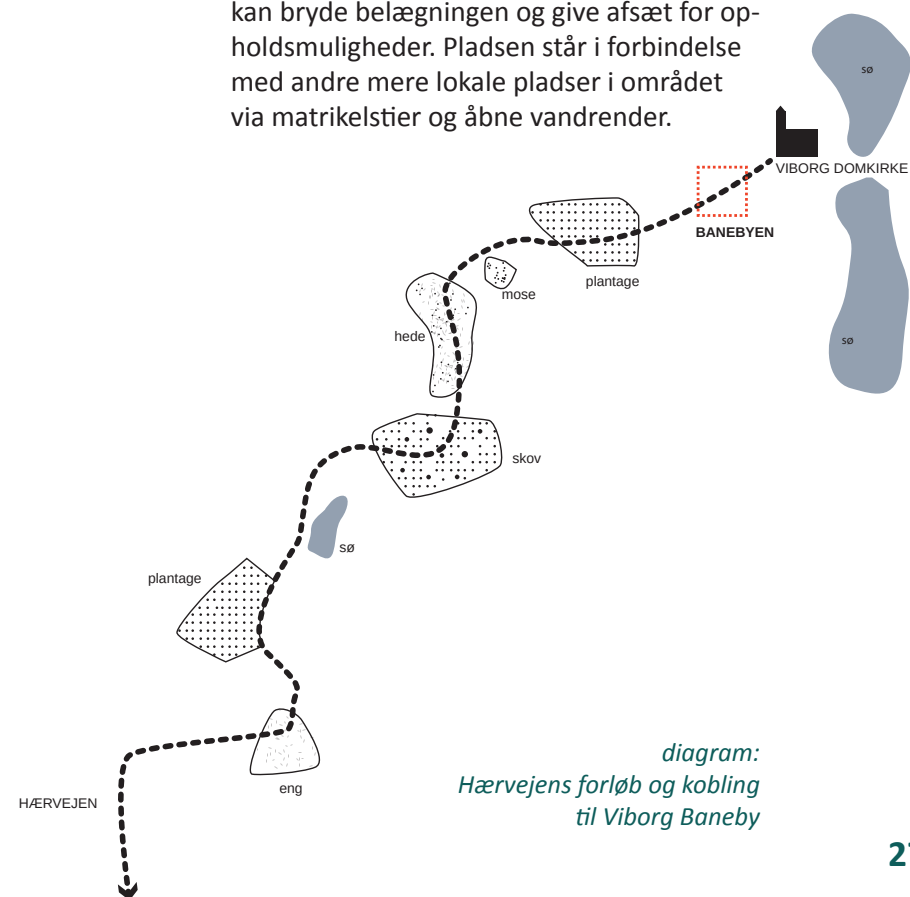
eksempel på hvordan Hærvejen opleves på Banebypladsen på vej mod Hærvejspladsen. Ud til pladsen kan indpasses et større offentligt byggeri som f.eks. skole, uddannelsesinstitution, kulturhus eller lignende.

Pladsen passeres af 'Den Grønne Sti' der rummer grønne anlæg til motion og rekreative ophold. Omkring pladsen ligger nye og genanvendte bygninger med mulighed for detailhandel, erhverv og boliger. Pladsen kan rumme dele af 'Det Grønne Akademi' og evt. etableres i et tidligt stadie som omdrejningsspunkt for byomdannelsen i Banebyområdet.

Koblingen til Hærvejspladsen er desuden væsentlig og anes i baggrunden i venstre side.



Banebypladsen er præget af Hærvejen. Hærvejens udformning kan være inspireret af de beplantninger og naturtyper, Hærvejen passerer igennem på sin vej mod Viborg. Yderligere kan LAR (Lokal håndtering Af Regnvand) være karaktergivende for pladsen (og Hærvejen) og grønne og blå felter kan bryde belægningen og give afsæt for opholdsmuligheder. Pladsen står i forbindelse med andre mere lokale pladser i området via matrikelstier og åbne vandreder.





Hospitals-
udvidelse

Klostervænget

Den Grønne Sti

Søndermarksvej

Marsk Stigsvej

infill

infill

infill

Riegels Grund

Alfredsvej

Gl. Århusvej



1.6 Planudsnit Den Grønne Sti

Den Grønne Sti er en rekreativ, slingrende sti, der kobler Himmerlandsstien og Alhedestien og forbinder Viborg Baneby med Søndersø. Stien forløber fra remisen via Banebroen og Banebypladsen gennem banebyområdet til Alhedestien. Den Grønne Sti står dermed i stiforbindelse med Viborgs forstæder og fjernere byer som Løgstør og Herning.

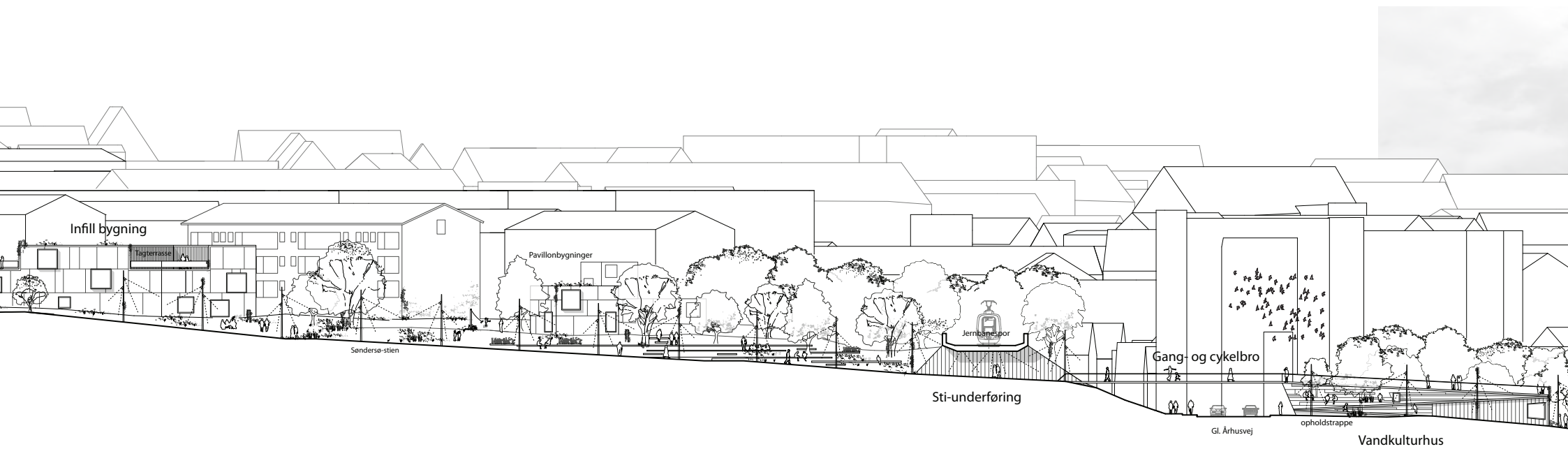
Fra Klostervænget krydser Den Grønne Sti under banen og over Gl. Århusvej i et spektakulært forløb af ramper og broer, der kulminerer i en kulturel, rekreativ funktion ved kanten af Søndersø. Her er mulighed for aktiviteter knyttet til søen og det rekreative liv, der dyrkes i området. Etableres et større anlæg på stedet, som f.eks. et 'vandkulturhus', vil det skulle tilpasses det underjordiske spildevandsbassin, der i 2013 etableres på 'Riegels grund'.

Den Grønne Sti anlægges som et forløb af grusstier i en græsflade. Forløbet indrettes

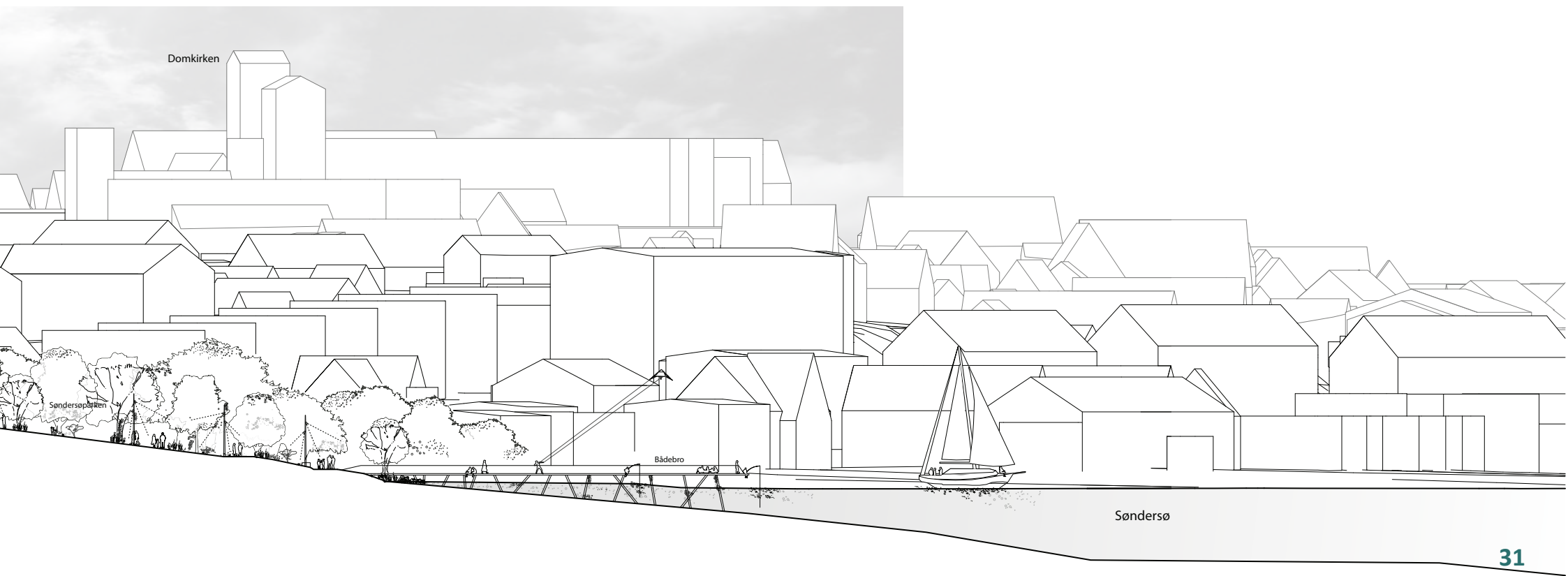
med aktiviteter som petanque, tennis, basket, fodbold, skater, parkour, cykel- og løbebaner mm. mellem de afgrænsende matrikler. Ved at udbygge relevante eksisterende plantebælter i forløbet bl.a. langs skellet mod villabyen defineres det grønne strøgs forløb og der dannes overgang til nabobebyggelser.

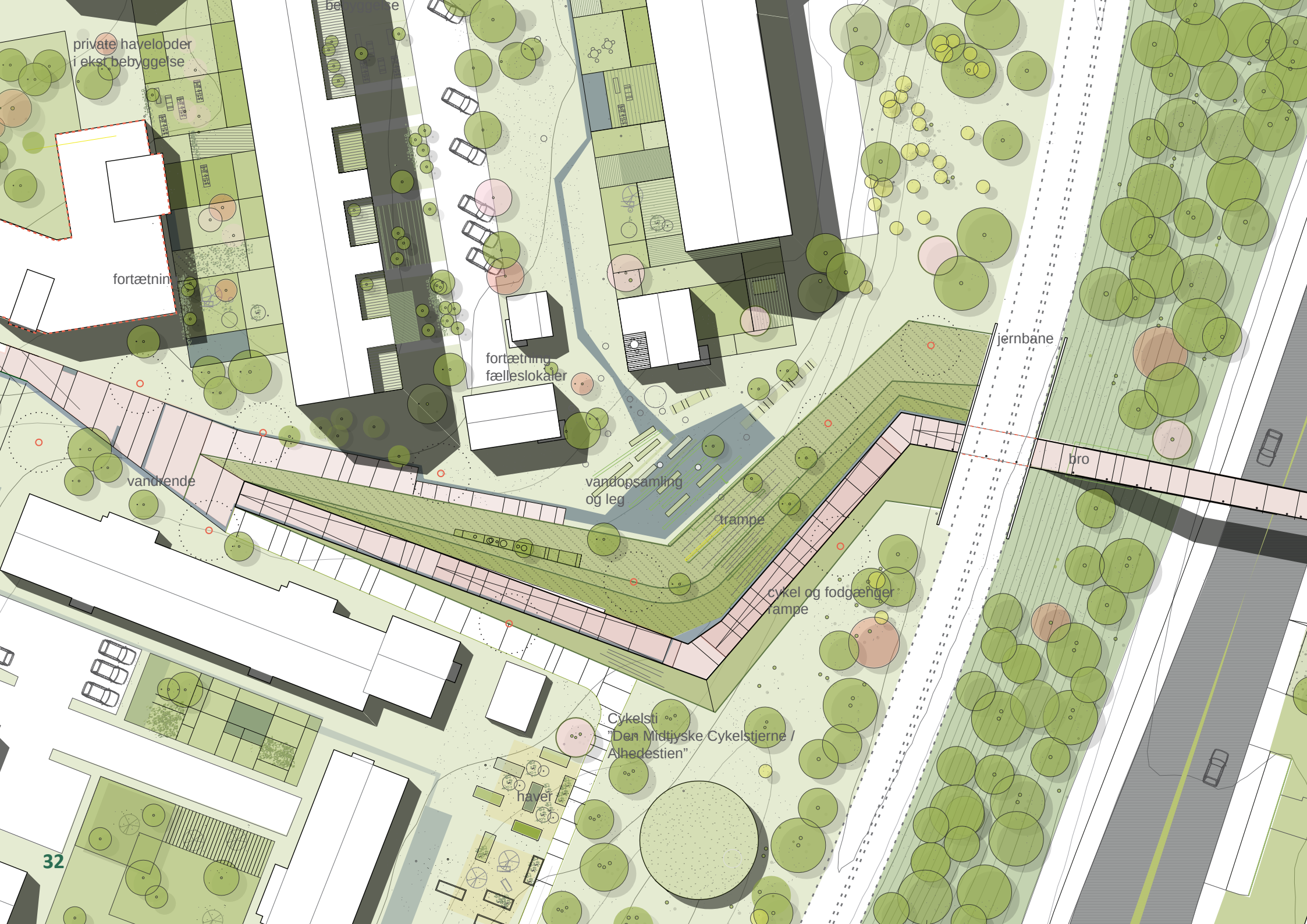
Langs Klostervænget foreslås de store grønne opholdsarealer ved boligblokkene suppleret med mindre blomster- og nyttehaver. Der er også mulighed for at tilføje nye bygninger langs Den Grønne Sti som en del af Klostervængets møde med Banebyen. Herved kan Klostervænget drage nytte af de tilbud, der på sigt vil komme her og ved Søndersø.

Den Grønne Sti kan udformes som del af LAR tiltagene i området. På sine steder er stien ganske bred og her vil kunne indpasses anlæg, f.eks. forsænkede arealer, som kan forsinke regnvand ved større regnmængder. Stirummet vil dermed kunne ændre karakter i udformning og beplantning.



Snit i Den Grønne Sti 1:750





private havelooder
i eks. bebyggelse

fortætnin

fortætnin
fælleslokalet

vandrende

vandopsamling
og leg

rampe

cykel og fodgænger
rampe

jernbane

bro

Cykelsti
"Den Midtjyske Cykelstjerne /
Alhedestien"

haver



Vandkultur

kanosejlands og bådebro

planudsnit i Den Grønne Sti
1:500

1.7 Vinderforslagets øvrige idéer

Det følgende afsnit omfatter vinderforslagets idéer til, hvordan den ønskede udvikling kan opnås under de givne omstændigheder. Disse idéer kan være relevante i udviklingen af banebyen, og nævnes til inspiration for planens aktører og Byrådets videre arbejde med udviklingen af Viborg Baneby. Ideerne kan således danne udgangspunkt for Byrådets dialog med investorer, grundejere og interessenter.

Byrådet har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, hvilke aktiviteter og strategier det vil igangsætte.

Udbygningsstrategi

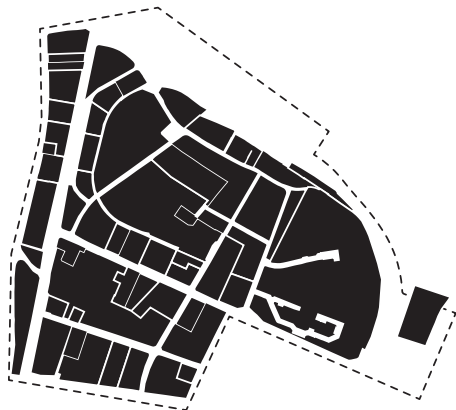
Udviklingen af tidligere erhvervsområder til nye formål vanskeliggøres ofte af en kompliceret ejerstruktur, hvor mange forskellige ejere kan bremse omdannelsen, hvis det økonomiske incitament til at ændre anvendelsen af ejendommen eller at sælge den, ikke er til stede i fornødent omfang.

De nuværende grundejere er typisk produktions- eller lagervirksomheder og ejendommens værdi som produktionsejendom kan overstige salgsværdien af jorden, når alle omkostninger til flytning og etablering af nye faciliteter indregnes. Hertil kommer problematikken omkring lange lejekontrakter, der meget konkret sætter grænser for hastigheden i konverteringen af ejendomme.

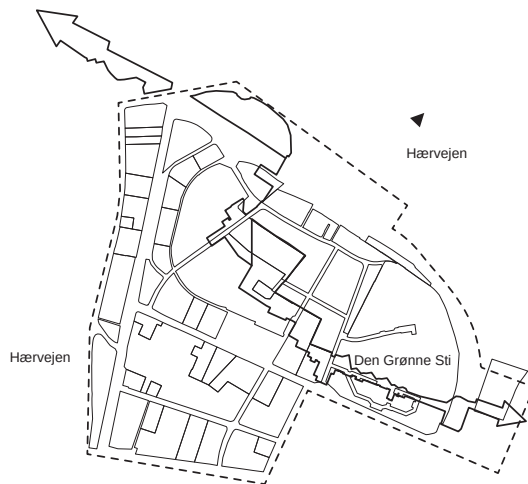
En ejer vil formentlig først sælge en grund, hvis der er en fortjeneste, og denne potentielle fortjeneste afhænger af den fremtidige bebyggelsesprocent og

anvendelsesmuligheder. I vinderforslaget tages afsæt i en to-tredobling af tætheden i forhold til området i dag og en boligandel på min. 50 %.

Områdets matrikulære kludetæppe og komplekse ejerforhold udgør en særlig udfordring. I vinderforslaget foreslås det som udgangspunkt at fastholde den eksisterende matrikelstruktur og udvikle bydelen på basis af denne. For at styre udviklingen over en lang tidshorisont foreslås opstillet et sæt spilleregler for de økonomiske og fordelingsmæssige principper. Idéen i modellen er at sikre alle grundejere, som bidrager til at finansiere en håndtering af områdets forureningsproblemer og anlæg af offentlige arealer, herunder pladser, veje og stier, en 'gulerod' i form af en øget bebyggelsesprocent. En beskrivelse af modellen fremgår af det oprindelige vinderforslag, se www.viborg.dk/baneby.



01. Eksisterende matrikler

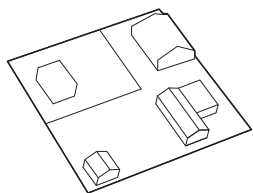


02. Hærvejen og landskabsforbindelse etableres langs eksisterende matrikelskel

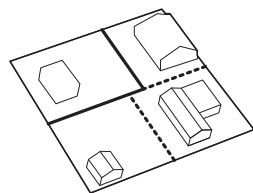


03. Ny matrikelstruktur

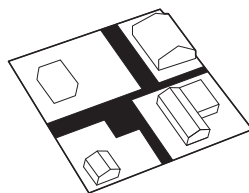
*diagramserie:
udbygningsstrategi*



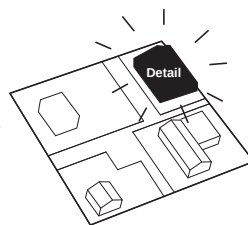
01. Eksisterende byggefelter



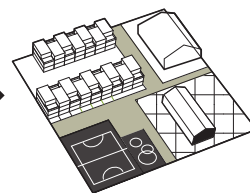
02. Underinddeling af byggefelter



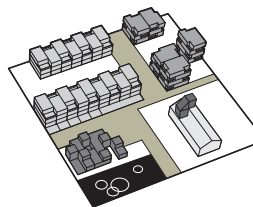
03. Fælles zone i skel



04. Mulighed for omdannelse

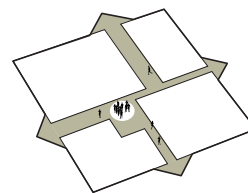


05. Midlertidig omdannelse af byggegrunde og bygninger, bevaring af funktioner og udvikling af nye byggefelter.

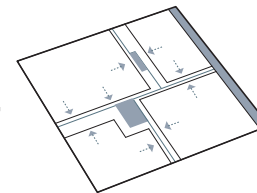


Robusthed i byudviklingen

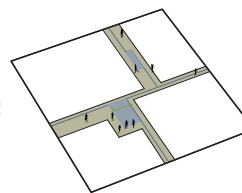
*diagramserie:
udvikling af matrikler over tid*



Matrikelskel som grøn passage og mødested



Lokal afledning af regnvand både integreret i byggefelt og samlet netværk



Kvalitetsgivende regnvandsopsamling

*diagramserie:
udvikling af matrikler i et tidligt stadie*

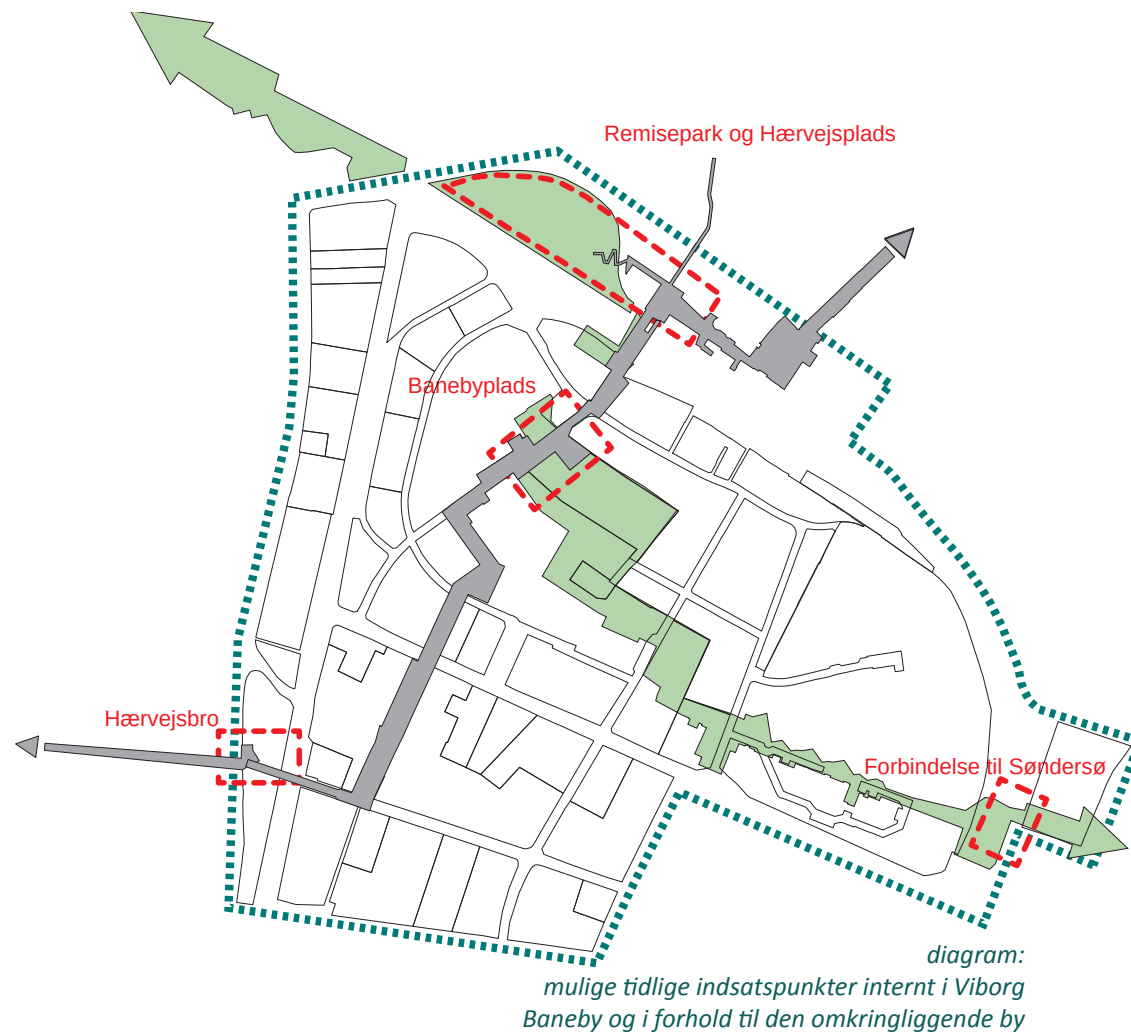
Etapedeling

I vinderforslaget anbefales det at udvikle Viborg Baneby i etaper for at udviklingen koncentrerer, og der fra start etableres delområder og bebyggelser med en tydelig ny identitet og samhørighed. Etaperne kan rumme 25.000 – 50.000 etagemeter svarende til 3 – 5 projekter af ca. 7 - 10.000 etagemeter.¹

Startes udviklingen af området for mange steder, vil byggeri og konverteringer af eksisterende ejendomme ligge for spredt til, at det enkelte delområde opnår en ny identitet. Den identitet, der skal gøre banebyen interessant for investorer og lægge fundamentet for den fremtidige afsætning af boliger og erhvervsarealer.

I vinderforslaget anbefales det, at udviklingen starter ved stationen, så området fra starten kobles til den eksisterende by. Der skabes således både tidlig sammenhængskraft og ny attraktionsværdi.

¹ Byrådet er sindet at gennemføre kommune- og lokalplanlægning etapevis, når der er et aktuelt ønske fra en grundejer/byggherre og når det er muligt under hensyn til miljø- og budgetmæssige forhold.



Det videre forløb

Banebyen er et 'kludetæppe' af forskellige grundejere, interesser og drømme. Viborg Kommune ejer i dag ikke grunde nok til for alvor at kickstarte byomdannelsen og derfor skal det private initiativ gødes. Som gulerod for privatbaseret udvikling er den øgede tæthed, og dermed byggeretsværdi, allerede beskrevet. En anden overordnet byplanmæssig metode er at gøre området tilgængeligt for andre end ejere, ansatte og folk, der i dag har ærinde i området, og dermed åbne området for byens øvrige grupper. Et eksempel herpå er Den Grønne Sti, der knytter an til eksisterende forbindelser i byen og dermed skaber en ny bevægelse af mennesker gennem området. En tredje parameter kan være et historisk, kulturelt og rekreativt tiltag, der med forholdsvis små midler kan gøre området vært for forskellige begivenheder.

- *Midlertidige aktiviteter*

Viborg Kommune har en vision om at være "en foregangskommune. Gennem nytænkning, dialog og et levende demokrati går vi nye veje og skaber unikke resultater". Det forpligter og giver god mening i omdannelse af bykvarterer. Gennem en levende inddragelsesproces skabes et uvurderligt ejerskab til et område.

Vinderforslaget foreslår at kickstarte udviklingen af Viborg Baneby med en workshop, hvor lokale aktører udvikler udvalgte områder på midlertidig basis. Herved bliver det midlertidige en slags generator og inspirator for udviklingen af området. Det kan til en indledning gøres via en eller flere åbne idéworkshops, hvor idéer skabes, testes og prioriteres.

Midlertidige aktiviteter er i dag et brugbart strategisk værktøj i byudviklingsprocesser. Tiltagene er ofte knyttet til events, som i stor grad samler og skaber byliv i områder under omdannelse. En metode kan være at udpege et mindre antal nye byrum og andre friarealer som eksperimenterende frizoner,



*foto:
midlertidige funktioner i byrummet
ITU, Ørestaden*



*foto:
INFOBOX Berlin, byomdannelsesformidling ved
Potsdamer Platz*

hvor borgerne i hele Viborg kan præsentere og teste nye udfoldelsesmuligheder i 1:1. I udgangspunktet sker det på midlertidig basis, hvor en aktivitet præsenteres og skal bevise sin gennemslagskraft. Baneparken mellem villaerne langs Middagshøjvej og banetracéet samt området ved den fremtidige Banebyplads er oplagte forslag.

Aktiviteterne kan være snart sagt alt – fra stille rum til fordybelse, nyttehaver, streetlounge, uorganiseret idræt, osv. til byfestlignende arrangementer. De lokale foreninger og ildsjæle kan her få stillet et areal til rådighed, som de driver i en defineret periode.

Det er en grundlæggende præmis, at det er borgere og interessenter selv, der engageres i aktiviteterne og at det bliver deres anvendelse af tilbuddene, der kommer til at afgøre om en midlertidig aktivitet gøres permanent, om den bliver en tilbagevendende begivenhed, eller om det var en éngangsforestilling – som der gerne må komme rigtig

mange af. Gennem midlertidige anvendelser kan borgernes og investorernes øjne åbnes for dette områdes besynderlige og spændende karakter.

- *Iværksætteri*

Vinderforslaget foreslår at animere iværksættere til at flytte ind i Viborg Baneby, f.eks. ved at tilbyde en billig husleje i en begrænset årrække. Det er en kendt metode til at igangsætte omdannelse i byudviklingsområder, der f.eks. er brugt i havneområder i Berlin, New York og på Østre havn i Aalborg, hvor det kreative fællesskab "Platform4" har været med til at udvikle det gamle havneområde til et yderst interessant og attraktivt bykvarter.

Iværksættere stiller ikke de store krav til faciliteter – det skal blot være billigt. Og særligt de kreative iværksættere er med til mentalt at byggemodne områder, så disse bliver interessante i investorøjne. Når større eller mere veletablerede virksomheder flytter ind, flytter de kreative ofte videre til

nye udviklingsområder. Enkelte iværksættere bliver undervejs selv etablerede og får nye krav og behov, som kan tilbydes i det område, de var med til at kickstarte.



*foto:
fælles nyttehaver i nyt boligområde*

- *Banebyforum*

For at sikre fremdrift i byomdannelsen og hurtige kommunikationsveje foreslår vinderforslaget, at der nedsættes et Banebyforum, der tildeles ansvaret for at sætte udviklingen i gang.

Banebyforum foreslås sammensat af repræsentanter fra relevante politiske udvalg, de kommunale forvaltninger, grundejere og andre interessenter i byen. Dette tværfaglige repræsentantskab vil styrke udviklingen på tværs af forskelligartede hensyn som æstetiske, miljømæssige, økonomiske og funktionelle mod en samlet høj byarkitektonisk kvalitet i planen. Samtidig vil det sikre at byomdannelsesprojektet bliver bredt forankret i hele Viborg.

Banebyforum dannes efter en politisk beslutning og forankres med base i Teknik og Miljø i Viborg Kommune, som fremadrettet vil have hovedansvaret for at bære udviklingen videre. Det er tanken at Banebyforum inddrages, når nye projekter sættes

i søen og ved revision af projekt- og handlingsplaner. Samtidig er det Banebyforum en projektudvikler kontakter, hvad enten det drejer sig et større millionprojekt eller mindre midlertidige byrumstiltag. Afhængig af projektets størrelse er det Banebyforums opgave at danne ad-hoc projektgrupper, rådgive om den videre proces i projektudviklingen og evt. indkalde andre relevante aktører.

Særligt fordi Banebyen skal udvikles med blandet finansiering og gennem en dialog med mange ejere og fremtidige udviklere kan et sådant partnerskab være et uvurderligt værktøj.

Det er vinderforslagets intention at et sådant Banebyforum skal have fokus på en helhedsorienteret kvalitet i udviklingen af Viborg Baneby frem for enkeltinteresser.

For at bevare synligheden og interessen omkring Viborg Baneby vil Banebyforum naturligt skulle stå for udarbejdelse af

en kommunikationsstrategi, have egen hjemmeside og løbende holde pressen og investorer informeret om de nyeste tiltag i området.



*illustration:
Dialogbaseret byudvikling*

Bæredygtighed

Et helhedsorienteret syn på ressourceforbrug og -økonomi er særlig vigtig for og i byerne. Det er ikke kun afgørende for at sikre optimal bæredygtig energiforsyning og reducere kulstofemissioner. Det er også vigtigt, at vi ændrer den måde, hvorpå vi bruger dagligdagsprodukter, for at skabe alternativer til vores nuværende, massive forbrug af en hastigt svindende bestand af råstoffer.

Derfor omfatter vinderforslaget flere forslag til strategier og løsninger, der tilstræber maksimalt hensyn til ressourceforbrug og søger at udnytte alle muligheder for at maksimere livskvalitet.

- *Flersidig anvendelse*

Ved at maksimere en bygnings anvendelsespotentiale kan livskvaliteten øges for brugerne, og der kan opnås et betydeligt fald i CO₂udledning og omsætningen af ressourcer. Det kan være ved at øge mængden af forskellige aktiviteter, som et givet sted kan tilbyde i løbet af en dag eller uge, f.eks. ved at benytte en skole eller børnehave til

voksenuddannelse om aftenen. Det foregår i en vis udstrækning i dag, men kunne formentlig udvides betragteligt. Udviklet til et princip kan dette medføre store nettosparelser i ressourceforbruget.

Centralt beliggende bygninger med mulighed for dobbeltanvendelse kan desuden medføre spin-off fordele for det offentlige rum omkring. Når intensiteten af aktivitet i bygningen stiger vil antallet af mennesker, der bevæger sig igennem området tilsvarende øges og muligheden for et aktivt byliv styrkes. Vinderforslagets strategi omkring dobbeltanvendelse tænkes derfor helt ud i rummet mellem husene.

Målsætningen er at tilføre Viborg Baneby en række levende og multifunktionelle byrum, der tilfører bydelen liv og mangfoldighed i alle døgnets timer – på alle tider af året. Herved skabes en palet af aktiviteter, der kan male et billede af en farverig og mangfoldig bydel, der bogstavelig talt summer af liv.

Et multifunktionelt byrum skal ikke forstås som et byrum, der kan alt hele tiden. Ideen

er, at de multifunktionelle byrum opfylder forskellige behov på forskellige tider af døgn/ året og fremstår trygt for alle. Eksemplet kan være parkeringspladsen, som ofte fremstår som et dødt hul i byen, fordi den til tider er øde og forladt. Ved at tænke parkeringspladsen som multifunktionelt byrum, kan den indtages af nye brugere, når bilerne er kørt, og herved bidrage til en fortætning af byliv.

- *Bygningers fleksibilitet*

Grundlæggende har vores bygningskultur de sidste 50 år udviklet sig til at være statisk og monofunktionel, alene i kraft af de konstruktive råhusprincipper. Boliger udføres med bærende tværskillerum, der næsten umuliggør ændret anvendelse over tid. Og vores erhvervsbyggeri udføres med så store husdybder, at de vanskelig lader sig ændre til boliger. Bygningsmassen fra århundredeskiftet har derimod været kolossalt tilpasningsdygtig overfor ændrede behov.

Det bør være et lærestykke i forbindelse med den megen snak om fleksibilitet og robusthed. Der kan udvikles

bygningstypologier, som er generelt anvendelige overfor ændrede funktionssammen sætninger, og det bør påvirke vores måde at bygge råhuse på i langt højere grad, end det finder sted i dag. Det teknologiske udgangspunkt er til stede og generelt må det være det eneste bæredygtigt fornuftige.

Udfordringen er bl.a. at udvikle bygninger med en høj grad af tilpasningsevne og på samme tid sikre permanente rumlige kvaliteter. Det kræver et design, hvor en række grundkvaliteter implementeres i bygningens primære struktur. Kvaliteter, der omfatter mere generøse loftshøjder, fleksible lysindtag og nem og rationel tilgang til servicekerner m.m.

- *Bygninger*

Eksisterende bygninger foreslås opdateret til energikrav som BR10, mens nye bygninger opføres som lavenergi klasse 2015 eller 0-energibygninger.

For remisen som er bevaringsværdig er energikravene en udfordring. Her må bygningens fine håndværk vægte tungere end

energirammen og muligheden for at undersøge en ny måde at energioptimere bevaringsværdige bygninger er til stede.

- *Transport*

Området er stationsnært og godt betjent af kollektiv transport. Der er fine sti- og cykelmuligheder i og til området.

- *Grønt Akademi*

Der kan opnås store ressourcebesparelser gennem fysisk planlægning og ved at udnytte den nyeste teknologiske udvikling. Adskillige undersøgelser har imidlertid påvist, at brugernes adfærd er helt afgørende for de miljømæssige resultater, og at store ressourcebesparelser kan opnås gennem ændret adfærd, uden at det påvirker levestandarden negativt. Sideløbende med den fysiske udvikling af Viborg Baneby foreslås det derfor at iværksætte aktiviteter med henblik på at påvirke adfærden og udvikle en 'sund og bæredygtig livsstil'.

Den nye bydel bør derfor rumme et miljøcenter, et Grønt Akademi, der skal være drivkraften i områdets bæredygtige



*foto:
den fredede remise*

udvikling. Akademiet skal bl.a. gennem grønne regnskaber synliggøre områdets og brugernes miljømæssige resultater over tid, og gennem information til boliger og virksomheder vise nye veje for handling.

Et grønt akademi kan endvidere rumme en række servicefunktioner som f.eks. en byttecentral, der kan bidrage til et reduceret CO2-udslip. Endelig har akademiet til formål at 'brande' området som en bæredygtig bydel.

På sigt kan Det Grønne Akademi blive et tiltag, der udfolder og dokumenterer bæredygtighed i byudviklingen generelt. Akademiet kan blive en regional ressource, hvor byer med lignende omdannelsesområder vil kunne trække referencer på relevante problemstillinger. Viborg Kommune har her mulighed for at blive toneangivende indenfor et felt, der har en kæmpe potentiel kundekreds - både i forhold til større byggerier, og til at give de mange enkelte boligejere viden om, hvordan man bygger, bor, færdes i og håndterer klimaforandringer.

Lokale interessenter skal inddrages i udviklingen af den nye bydel og tage aktiv del i udviklingen af et sundt og bæredygtigt samfund. Det er oplagt, at initiativerne er sundhedsfremmende eller har forebyggende karakter.

Akademiet har brug for "sandkasser", hvor forskellige gode idéer kan prøves af og på sigt blive en del af byområdet. Det Grønne Akademi bør have en fysisk tilstedeværelse i området i form af et sekretariat og undervisningsmuligheder, f.eks. placeret ved Banebroen eller centralt i overgangen mellem byen syd for banen og nord for banen.

Det Grønne Akademi kan være en del af udbygningsstrategien og kombineres med Banebyforum samt aktiviteterne i og omkring Hærvejscentret. Akademiet vil henvende sig til skoler og undervisningsinstitutioner, forskere, erhvervslivet og indbyggere i byen og regionen.

Det vil samtidig være nærliggende at pege på en hel lokal synergi med skole i form af skolehaver og forskellige forsøg med

solenergi i forbindelse med læring. Det Grønne Akademi bør igangsættes tidligt som en grundlæggende driver for udviklingen.

*illustration:
Eksempel på den Den Grønne Sti langs
Kolsterhaven med LAR anlæg og lommepark*







2 PRINCIPPER FOR NY PLANLÆGNING

I det følgende afsnit angives – emne for emne - de overordnede rammer for fremtidig bebyggelse, byrum og infrastruktur i Viborg Baneby.

Helhedsplanens principper for planlægning er et forarbejde til den senere kommune- og lokalplanlægning og vil være udgangspunkt for dialogen med private aktører om udviklingen af konkrete projekter.

Helhedsplanen skal sikre, at de enkelte projekter indgår i en større sammenhæng og samtidig være så robust, at byggemuligheder kan tilpasses, hvis (når) behov og forudsætninger ændrer sig undervejs.

For at fastholde planens robusthed er det intentionen at gennemføre kommune- og lokalplanlægning etapevis i forbindelse med et aktuelt ønske og koordineret med kommunens budgetlægning.

2.1 Anvendelse

Udgangspunktet for helhedsplanens fleksibilitet ligger i 'matrikelstrategien': Ved at lade de enkelte byggefeltet udvikle sig i takt med nye behov sikres en reel mulighed for at skabe en blandet by – ikke nødvendigvis inden for den enkelte matrikel, men i den overordnede sammensætning af funktioner. Planen kan generelt 'tåle' meget og det er derfor ikke nødvendigt, at en udvikler bygger butikker i stueetagen, kontorer på 1.sal og boliger på den øverste etage for at få en funktionssammensat by.

For at opnå en god funktionsblanding tillades derfor en stor bredde i anvendelser, når dette ikke er til hinder for, at eksisterende virksomheder kan fungere som hidtil. På udvalgte steder f.eks. omkring Hærvejspladsen, ved Banebypladsen, langs Hærvejen lægges op til særlige funktioner for at understøtte et aktivt byliv.

Langs Indre Ringvej (delområde 1) planlægges fortrinsvist for erhvervsbyggeri, da trafikstøjen fra Indre Ringvej gør området uegnet til boliger. Her har firmaer mulighed for at blive eksponeret for trafikken langs Indre Ringvej og få et ansigt mod den omgivende by. Også andre erhvervslignende funktioner, der kan have fordel af den eksponerede beliggenhed og ikke skæmmer, såsom enkelte større udvalgswarebutikker, kundeorienteret service mm. kan ind. Også langs Marsk Stigs Vej vil der primært ligge erhvervsbyggeri, dog med mulighed for boliger, hvor støjforholdene tillader det.

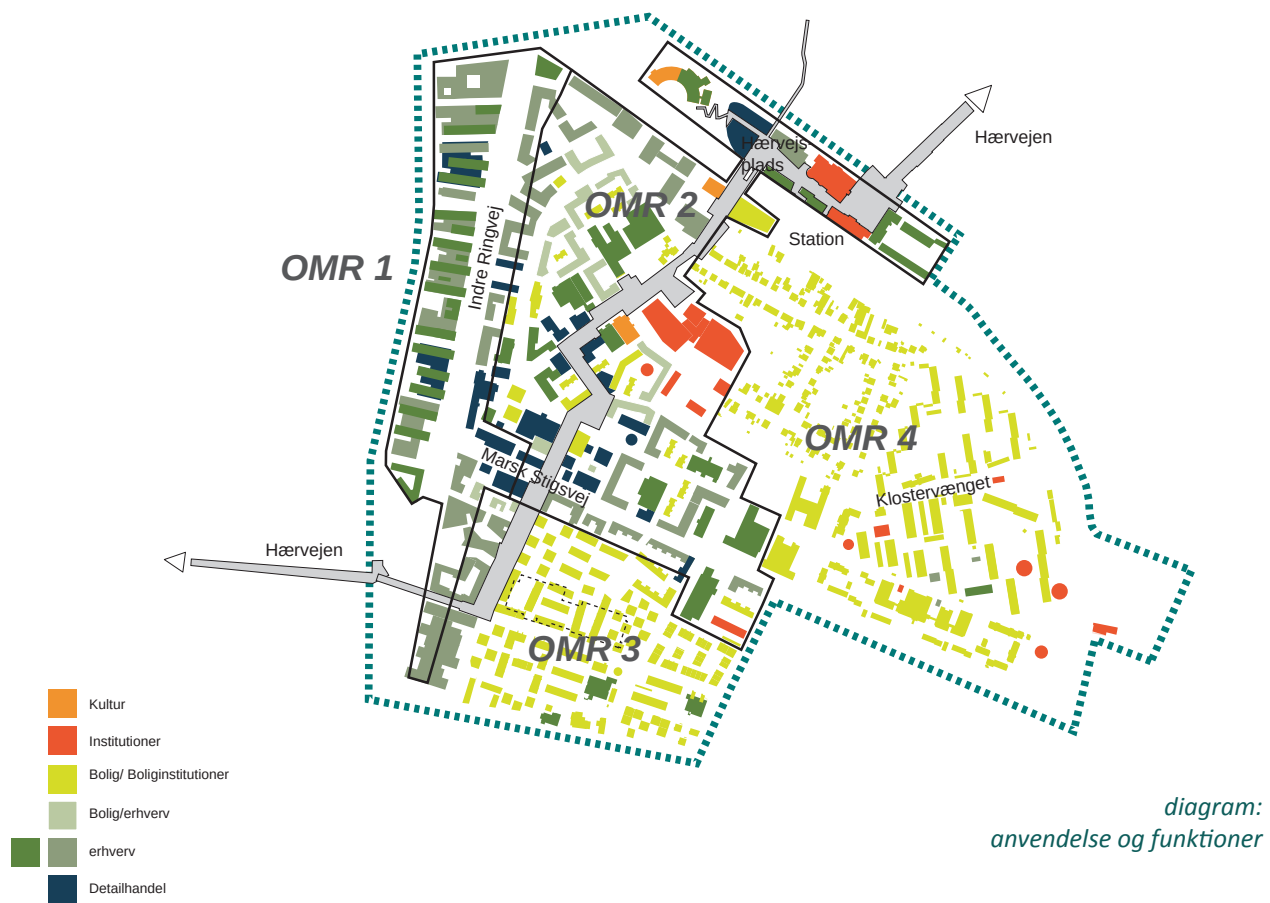
Langs Hærvejen (delområde 2) ønskes en blanding af bolig, erhverv og mindre butikker med indslag af kultur og offentlig service for at understøtte et levende bymiljø. Ved Marsk Stigs Vejs udmunding i Indre Ringvej og ved Hærvejspladsen, hvor tilgængeligheden er bedst, kan placeres flere og større butikker. Omkring Hærvejspladsen kan tillige indpasses boliger, der kan drage

nytte af at bo i et travlt bykvarter, f.eks. ungdoms- og ældreboliger. Der skal ved boligbyggeri i dette område tages hensyn til støj fra jernbanen og den nye banevej.

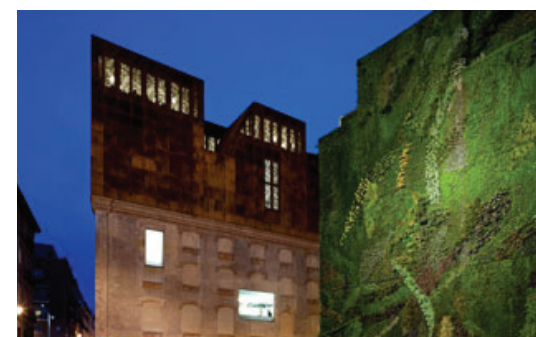
Nær de eksisterende boligområder i den omkringliggende by (delområde 3 og 4) planlægges fortrinsvist for boligbyggeri. Der er her mulighed for forskellige boligtypologier og ejerformer, herunder også boliginstitutioner.



*foto:
midlertidig anvendelse*



reference: flower tower, Paris.
Edouard Francois



reference: Caxia Forum
Herzog & de Meuron

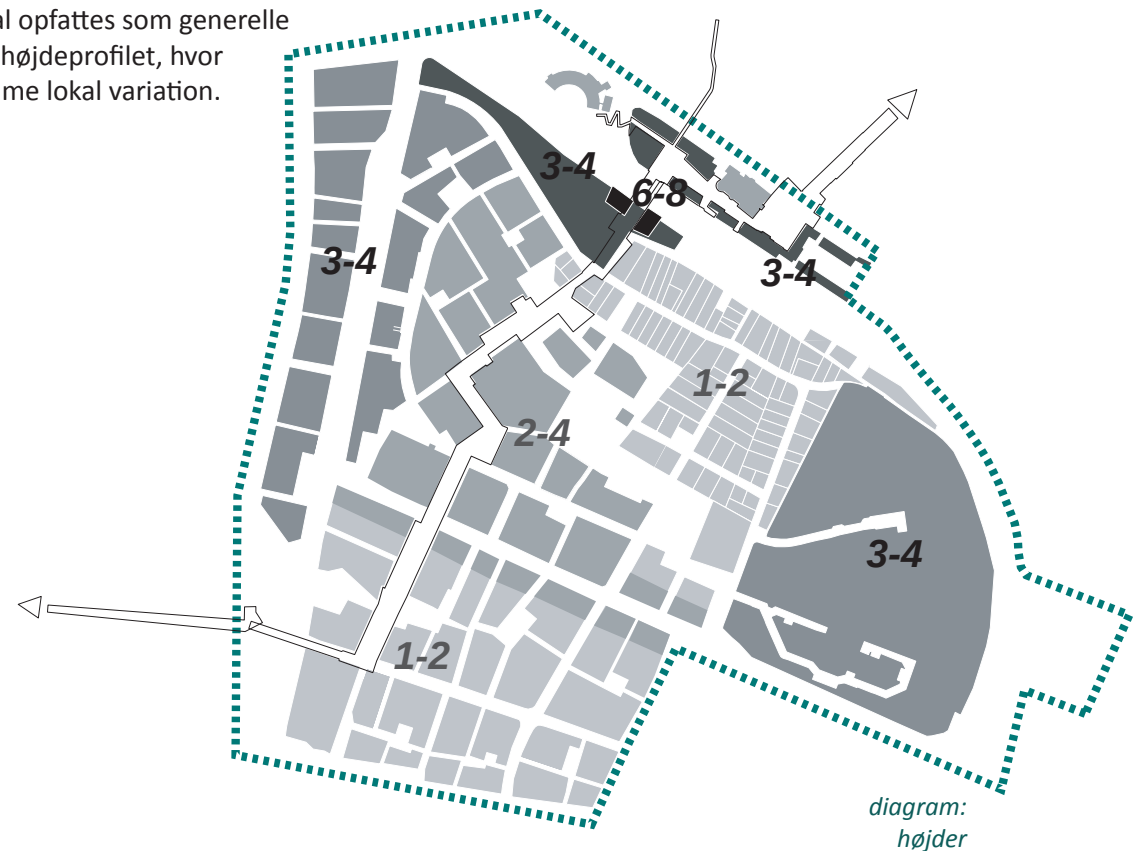
2.2 Bygningshøjder

Viborg er karakteriseret ved en relativt beskeden skala. Hovedparten af den gamle bykerne er i to-tre etager, og bortset fra domkirken og hospitalet er der ikke meget, der 'rager' op. Det helt særlige er byens topografi, der synliggør en stor variation i oplevelsen af byens skala. Noget ligger højt, noget ligger lavt og det samlede billede er meget varieret. En meget smuk byprofil, hvor regionshospitalet gør en dyd ud af ikke at passe ind.

Grundlæggende fastholdes skalaen i den omkringliggende by i banebyen. Banebyen er den tætte by fremfor den høje by. Koncentreret omkring banebroen kan skalaen dog løftes, og der kan implementeres en eller to markører i op til 6-8 etager med tydelig profil og signalværdi for området, og som en hilsen til hospitalet.

Området omkring Indre Ringvej udbygges forholdvist intenst med en bebyggelse i 3-4 etager. Den centrale del af Banebyen

udbygges generelt i 2-4 etager og den sydlige del (syd for Marsk Stigs Vej) i 1-2 etager som en tilpasning til nabokvarteret. Angivelserne skal opfattes som generelle fastlæggelser af højdeprofilen, hvor der kan forekomme lokal variation.



2.3 Bebyggelsestætheder

Helhedsplanen åbner mulighed for en betydelig højere udnyttelse af området end tilfældet er i dag. Samlet set betyder det, at der i alt kan etableres ca. 350.000 m² inden for erhvervsområdet og på baneter-rænet inkl. bevaret bebyggelse. Det er ca. en tredobling af den nuværende tæthed og dermed et anseeligt løft af byggeretten i den nye bydel. Udnyttelsen er tættest indenfor den stationsnære afstand på 400 m fra Viborg Station, og lavest i overgangen til de omkringliggende boligområder. De nye tætheder skaber en kompakt by fremfor en høj by og indlejrer sig dermed i skalaen fra den omgivende by. Det giver mulighed for at byomdannelsen kan opleves i øjenhøjde



reference: Farum Midtpunkt
fællestegnestuen

med en tydelig relation byggefelterne imellem, snarere end enkeltstående ikoniske byggerier.

En fuld udnyttelse af byggemulighederne på den enkelte ejendom kan kræve, at parkering etableres under terræn eller i konstruktion.

Udnyttelsesgraderne er fastsat generelt for et delområde som helhed. Der vil ved planlægning kunne forekomme variation mellem de enkelte byggefelter.

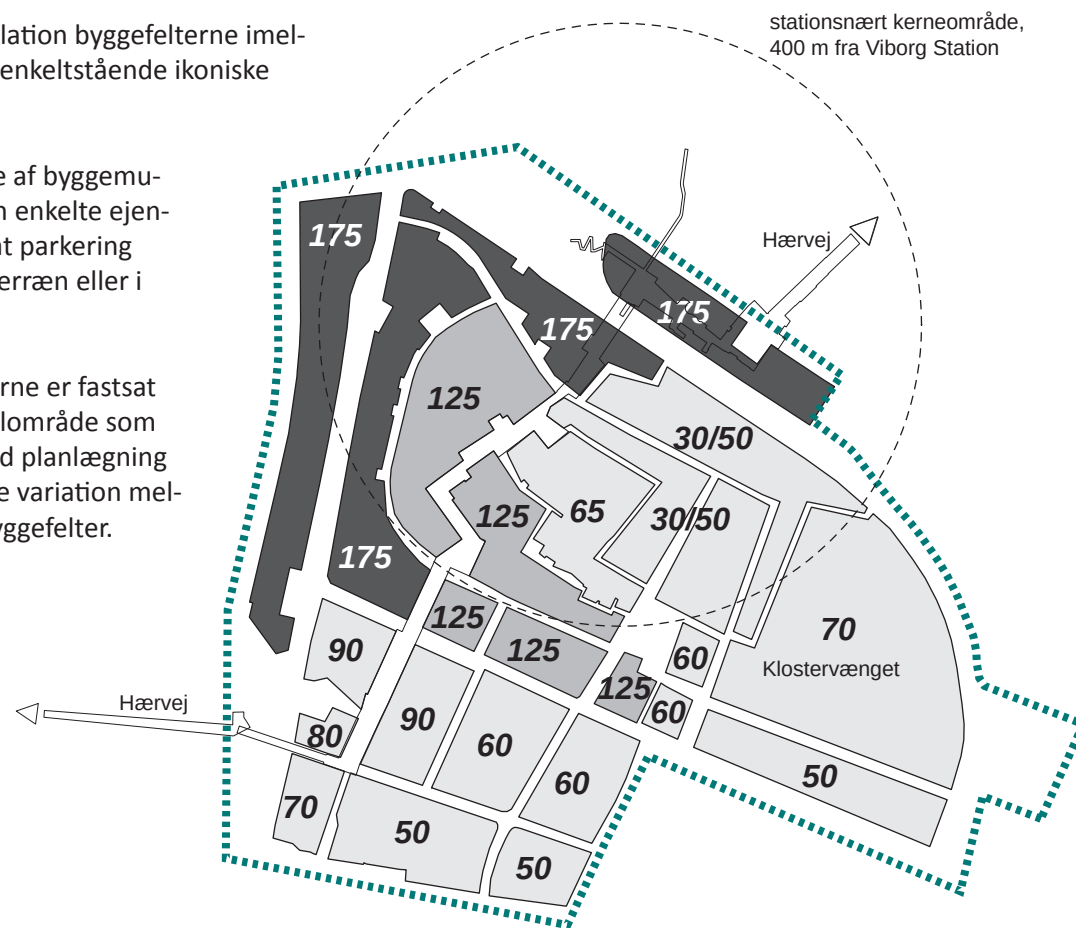


diagram:
tætheder, bebyggelsesprocenter fordelt på
delområder. Se også principper for bebyggelses-
og parkeringsformer side 73 ff

2.4 Bygningsbevaring og identitet

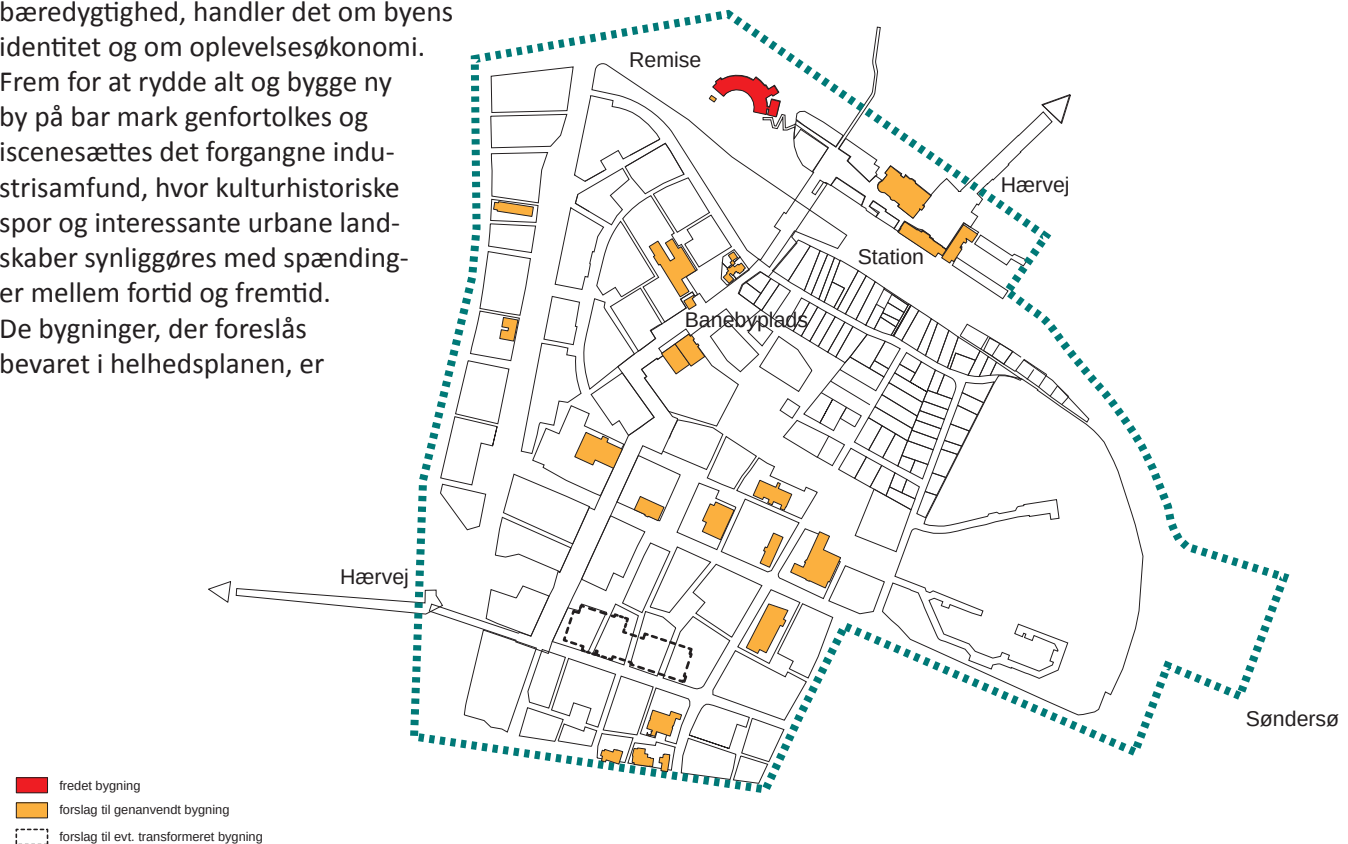
Mange nyere byudviklingsprojekter bærer præg af at være 'historieløse' – forestillingen om den ideelle by ønskes realiseret på kort tid og baseret på de aktuelt gældende økonomiske præmisser.

Helhedsplanen for Viborg Baneby giver mulighed for at beholde en lang række eksisterende bygninger og beplantninger. En del bygninger er af nyere datoer eller er istandsat, en del har allerede fine arkitektoniske kvaliteter og er byggeteknisk i god stand. Nogle er bare charmerende og andre er gode fortællere af områdets kulturhistorie.

Tilsammen udgør de en gunstig mulighed for at skabe en plan for området, der fra begyndelsen rummer en historie om netop det sammensatte og mangfoldige. Yderligere er det grundlæggende bæredygtigt at søge at bevare sunde og gode bygninger, der har potentiale for nye anvendelsesmuligheder i mange år fremover.

Ved at bevare bygninger gives en unik mulighed for at beholde funktion og stemninger i det omfang bydelens udvikling og aktører tillader og ønsker det. Ud over bæredygtighed, handler det om byens identitet og om oplevelsesøkonomi. Frem for at rydde alt og bygge ny by på bar mark genfortolkes og iscenesættes det forgangne industrisamfund, hvor kulturhistoriske spor og interessante urbane landskaber synliggøres med spændinger mellem fortid og fremtid. De bygninger, der foreslås bevaret i helhedsplanen, er

diagram:
forslag til bevarede bygninger
til genanvendelse



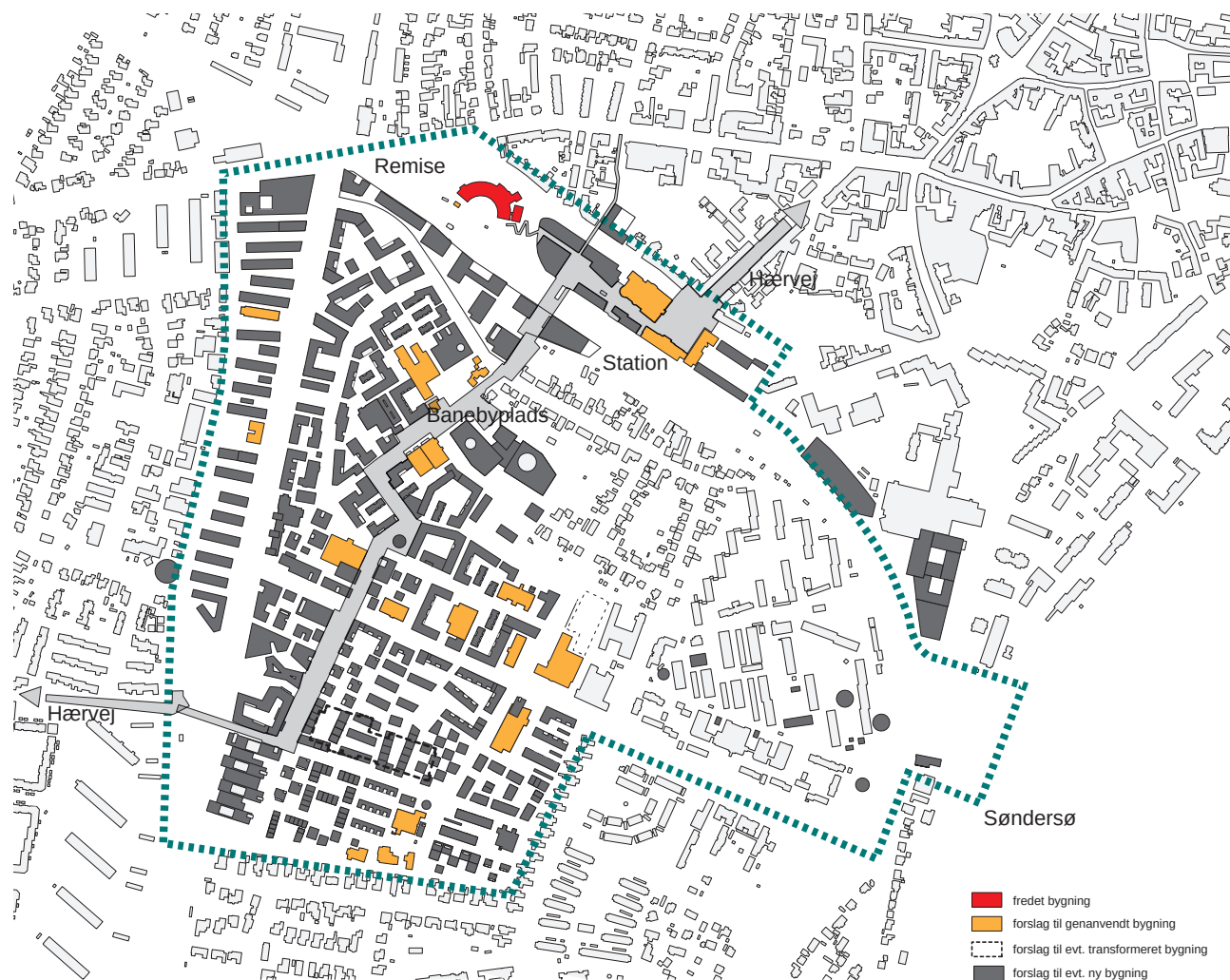
udvalgt ud fra enkle og ikke særlig målbare kriterier. Udover de ovenfor beskrevne udgangspunkter er der lagt vægt på en spredning i hele området, og at der er bygninger af forskellig højde og drøjde. Der er således ikke tale om bevaringshensyn i klassisk forstand.

Nogle af de udvalgte bygninger ligger ved de diagonale forbindelser eller i forbindelse med de offentlige byrum, andre er nye, renoverede eller har grundlæggende bygningsmæssige kvaliteter. Andre steder kan lukkede facader eller bygninger med fordel forsynes med et showroom eller bare et stort glasparti for at åbne mod et vigtigt byrum.



*reference:
eksempel på genanvendt erhvervsbygning*

*diagram:
fremtidig bygningsmæssig struktur, blanding af
nye og genanvendte og enkelte fredede bygninger*



2.5 Byrum og grøn struktur

Helhedsplanen rummer flere forskellige byrum, stiforløb og grønne rum. De store byrum, Hærvejspladsen og Banebypladsen, suppleres af mindre lokale byrum, der udlægges i forbindelse med udvikling af de enkelte byggefeltet og vil fungere som lokalområdets mødesteder. I kanterne af matrikelskellene anlægges 'matrikelstier', der udgør et underliggende netværk af forbindelser i planen. Den diagonale grønne sti står ligeledes i forbindelse med stinettet og ender i et mere spektakulært forløb ved Klostervænget og Søndersø.



*foto:
det sløjfede banetracé*

Byrum og grøn struktur følges således ad og sætter en grøn og bymæssig dagsorden for udviklingen af området. Det tidligere godsbanetracé får igen en strukturerende rolle, nu som grøn fordelingsvej i området, mens Erik Glippingsvej nedrosles til 'shared space' og fremover får en mere urban karakter. Udvalgte stiforløb kan etableres med mulighed for genveje, 'shared space' og brandveje. De kan blive en del af byområdets grønne struktur, særligt i forbindelse med de meget store matrikler, der på den måde opdeles til mindre enheder.

I en tæt by er det nærliggende, at byrum og grønne passager er med til at løse håndtering af overfladevand. Det kan være med til at give rummene en særegen karakter gennem forskellig behandling. Når regnvandshåndtering kobles til brugen af det grønne, vil rummene variere over tid og tilbyde forskellige oplevelser, når man færdes i området.



*foto:
eksempel på grønne urbane rum*



Tilsvarende kan byrum og grøn struktur fungere som friarealer og åndehuller for tættere boligbebyggelser. Der skal i udbygningen af området lægges særlig vægt på, at by- og frirum samt grønne passager får en tilstrækkelig høj kvalitet til at blive møde- og opholdssteder for byen. Dette gælder også funktionelt prægede arealer som parkeringspladser.



*reference:
eksempel på byrum med motion integreret*



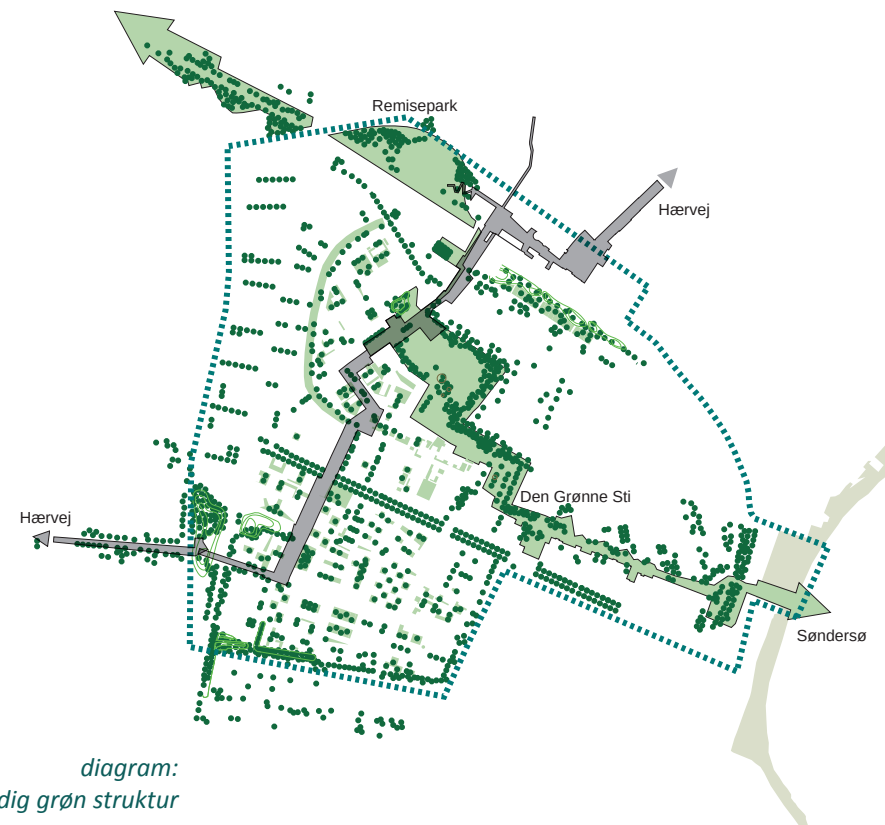


visualisering:

eksempel på hvordan Remiseparken opleves fra Himmerlandsstien set mod Hærvejspladsen.

Remiseparken indgår som en del af LAR strategien for området og vil af og til stå delvist under vand - oplevelsen af remiseparken vil altså variere fra gang til gang. Fra remiseparken er direkte adgang til Hærvejspladsen og Banebroen. Himmerlandsstien føres under den nye banevej for at give en trafiksikker direkte sammenhæng i området. I baggrunden ses den tætte bebyggelse omkring Hærvejspladsen.

Vinderteamet foreslår at den fredede remise omdannes til vandrehjem med rekreative funktioner som en del af cykelstjernen, men også kommercielle funktioner kan indpasses



*diagram:
fremtidig grøn struktur*

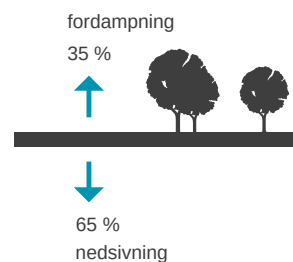
2.6 LAR

– Lokal håndtering Af Regnvand

En målt stigning i nedbøren og en forventet stigning over de næste 100 år, har medført en øget fokus på håndteringen af regnvand i byen. Lokal håndtering Af Regnvand (LAR) er et godt redskab til at implementere, iscenesætte og aktivere vandet i byens rum i en kombination mellem funktionelle, tekniske og rekreative behov og muligheder. Implementering af LAR i Banebyen vil kunne reducere bortledningen af regnvandet væsentligt og herved aflaste det eksisterende kloaknet.

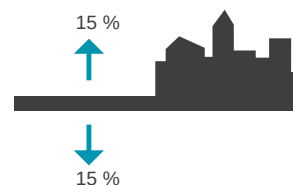
Regnvand kan bruges som et aktivt element til at skabe oplevelsesrige og attraktive byrum. Selve synliggørelsen af vandet vil bidrage til en større forståelse for vandets kredsløb og naturens processer for byens borgere og kan endvidere inddrages i skolernes undervisning. Endelig kan nogle LAR-tiltag sikre, at en større del af regnvandet fordampes, hvilket kan modvirke den "varme-ø effekt", der opstår i byerne som følge af manglende vand i luften.

Det åbne land



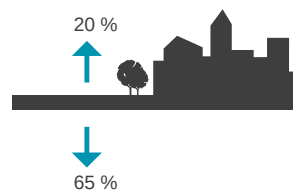
kloak 0 %

Byen



kloak 70 %

LAR i byen



kloak 15 %



reference: Augustenborg, Malmø, Sverige



reference: Turbinenplatz, Zürich, Schweiz



reference: CityDeck i Green Bay, Wisconsin, USA

LAR – metoder og værktøjer

LAR kan ske efter 4 metoder: Nedsivning, fordampning, forsinkelse og anvendelse. Metoderne kan stå alene, bruges i kombination eller kombineres med traditionel afledning til kloak.

Ved LAR anvendes en række forskellige værktøjer, herunder wadier, regnbede, byrumsinstallationer (aktive byrum), grønne tage og facader samt gennemtrængelige belægninger.

- *Wadi, trug og render*

En wadi kombinerer trugets magasinerings- og transportfunktion med rendefaskinens magasinerings- og infiltrationsfunktion. Fordampning fra overfladen og rensning af vandet ved infiltration opnås samtidig.

- *Regnbede og bassiner*

Et regnbed er en lavning i terrænet, der er designet til at modtage, opstuve og filtrere afstrømmende regn, og samtidig er anlagt som et særligt bed. Regnbedets kapacitet kan øges ved at koble en faskine på. Regnbedet kan både have en urban og en landskabelig karakter og kræver samme grad af vedligehold, som andre bede.

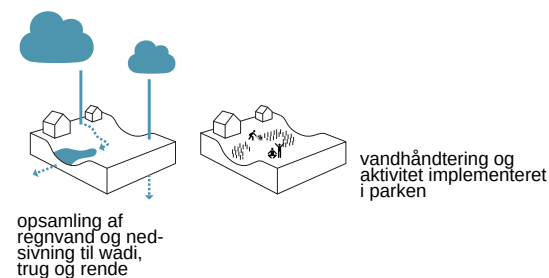
- *Byrumsinstallationer*

Regnvand skaber muligheder for aktiviteter og bevægelse, der samler børn, unge og ældre.

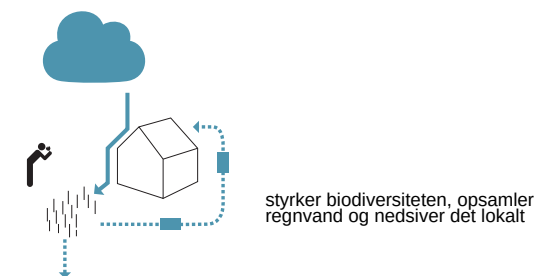


referencer:
eksempler på urbane grønne rum med LAR
integreret

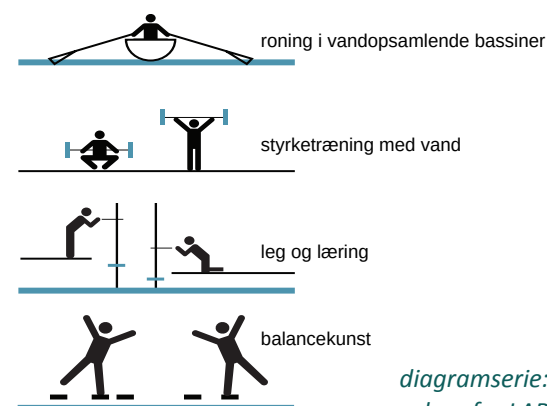
Wadi / trug / vandrender



Regnbede og regnbassiner



Aktive byrum



diagramserie:
hvorfor LAR

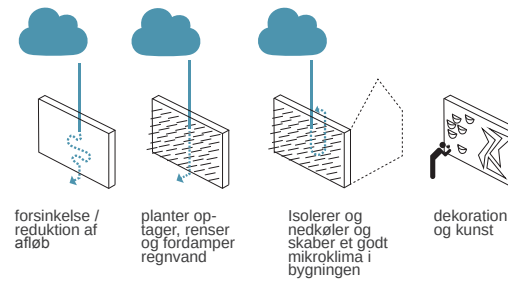
- *Grønne tage og facader*

Grønne tage og facader indeholder et vækstmedium med planter, der optager, renses og fordampes regnvand. Regnvandsafstrømning fra grønne tage forsinkes og den samlede vandmængde, der afledes, er mindre end på andre tage. Grønne facader kan opsamle regnvandet fra tagene og reducere det gennem optagelse og fordampning. Grønne tage og facader isolerer bygninger mod opvarmning og kan udgøre et levested for visse insekter og fugle.

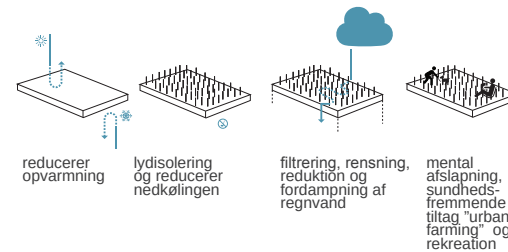
- *Permeable belægninger*

Permeable (gennemstrømmelige) belægninger har som andre belægninger en plan overflade, der er velegnet til gang og kørsel, men tillader også at regnvand siver igennem. De reducerer afstrømningen fra belægningens overflade og kan fremstå med grønne overflader. Permeable belægninger kan opbygges med et forsinkelsesvolumen under belægningen.

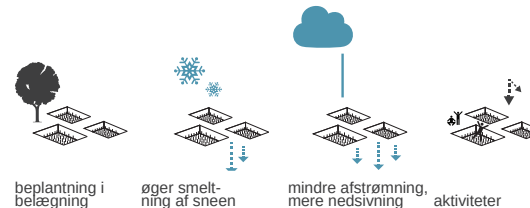
Grønne facader



Grønne tage



Permeable belægninger



reference: Green Green Screen, Kda Jingumae Tokyo



reference: Augustenborg, Malmø, Sverige



reference: Keio University, Michel Desvigne, Tokyo

Analyser og kortlægning af Banebyen

- *Spildevandsplan*

Hovedparten af kloakoplandet i Banebyen er fælleskloakeret - en del af området nord for baneterrænet og syd for Marsk Stigs Vej er dog separatkloakeret. Hvis der skal etableres LAR-løsninger i fælleskloakerede områder skal de berørte områder separatkloakeres, hvilket forudsætter en ændring i spildevandsplanen. Separatkloakering kan medføre en øget udledning af regnvand og næringsstoffer til Sønderø. En øget udledning skal modsvares af en tilsvarende reduktion fra andre udledninger til søen, så næringsstofftilførslen til søen samlet set ikke øges.

- *Koter og terræn*

Banebyens terræn har spredte toppunkter og lavninger med de laveste punkter på baneterrænet og ved Sønderø. Plateauerne, mellem top- og lavpunkterne, viser hvor det er muligt at samle og opstuve regnvand i perioder med meget nedbør.

- *Bluespot*

Bluespotkortet viser de områder, der i dag oversvømmes i perioder med regn. Udstrækningen heraf er vist i forhold til regnvejrets intensitet, og kortet kan sammen med den øvrige kortlægning bruges i forhold til at vurdere og prioritere den eller de enkelte indsatsområder.

- *Forurening*

Forureningskortet viser områder, der er registreret som forurenede eller måske forurenede. Områder registreret som forurenede kan ikke bruges til afledning af regnvand (medmindre de oprensnes), mens områder registreret som måske forurenede kræver en nærmere undersøgelse.

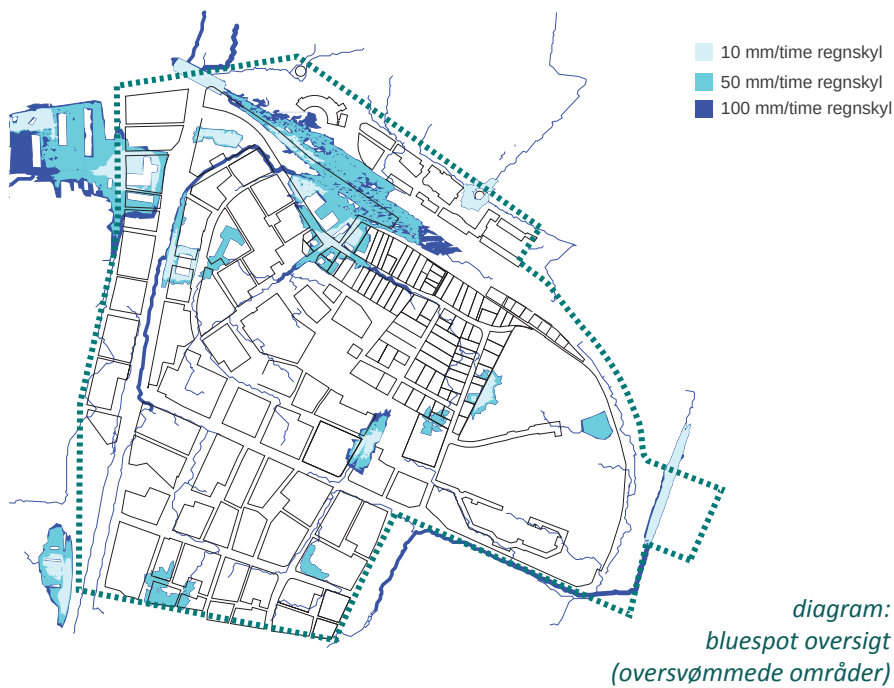
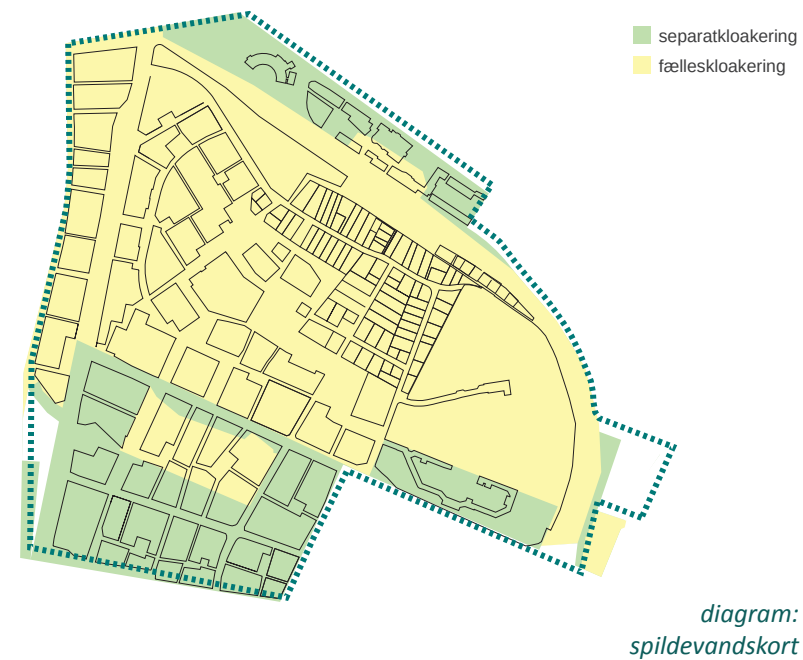
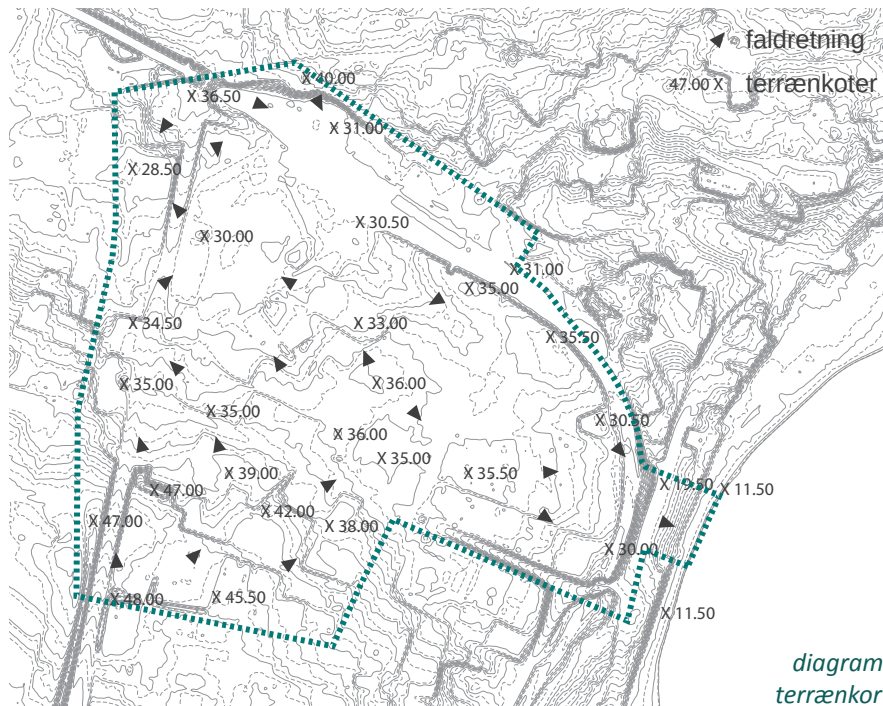
LAR principper i Banebyen

Ved at anvende LAR i Banebyen kan udfordringer med håndteringen af regnvand i omkringliggende områder afhjælpes. Dette kan f.eks. ske ved at frakoble regnvand fra kloaken i det nuværende erhvervsområde nord for Marsk Stigs Vej og i stedet etablere forsinkelsessystemer.

Ligeledes påtænkes det at frakoble vejvand og evt. tagvand fra et boligområde nord for Vesterbrogade og lede det til et forsinkelsesbassin, som placeres vest for remisen.

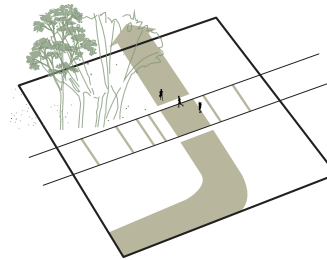
Hvor der i øvrigt i Banebyen vil ske en større omdannelse, f.eks. fra industri til bolig, eller hvor der allerede i dag er separatkloakering, kan LAR indgå med afledning af regnvand fra tage og interne belagte arealer.

Som generelt princip foreslås at føre overfladevand gennem de lokale pladser og stier, mod hovedoverføringen ved stationen og underføringen mod Sønderø, ved at følge terrænforholdene.

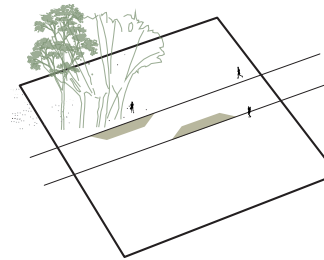


- *Infrastruktur*

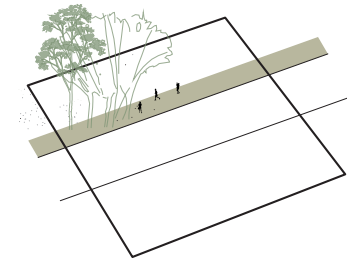
Infrastrukturen kan optage overfladevandet fra vejene ud fra en individuel vurdering af trafikbelastning og trafikintensitet. LAR filtrerer og renser overfladevandet fra vejen før det nedsives. LAR optræder her som grønne lommer (fartdæmpende) og grønne rabatter langs vejene.



LAR som markering af overgange ved rekreative forbindelser



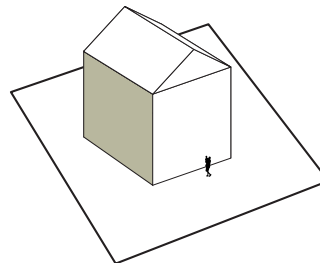
LAR som fartregulering fx heller



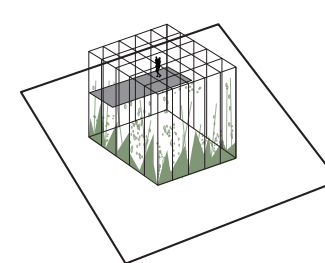
LAR som grøn rabat

- *Bygninger*

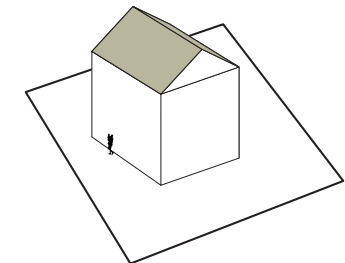
Bygningerne bruges som aktive LAR elementer, hvor grønne tage og facader forsinket og fordampet vandet.



Grønne facader mod byrum



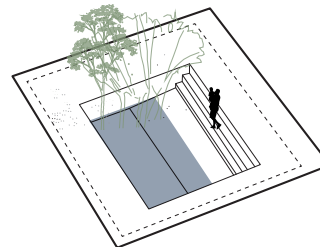
Grønne konstruktioner



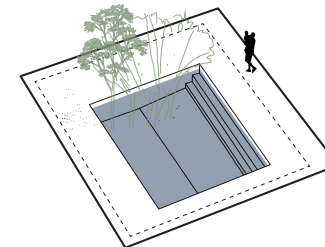
Grønne tage i hele banebyen

- *Byrum*

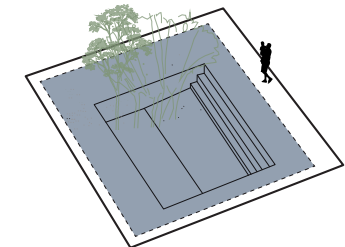
Byrummene bruges som urbane regnvandsbassiner, hvor designet tilgodeser opstuvning og aktivering af regnvandet i samspil med byrummets funktionelle og rekreative funktioner.



Regnvandsbassin med opholdstrappe i byrum



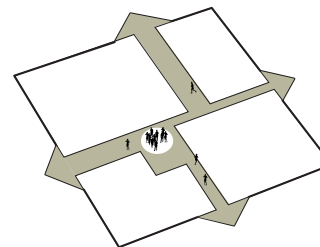
Vandstanden kan stige



Et større del af byrummet kan oversvømmes

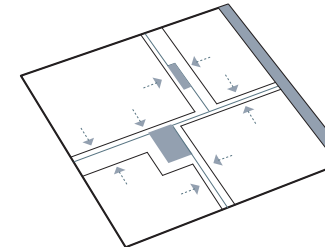
- *Matrikler*

LAR integreres som en vigtig del af matrikel-systemet, hvor regnvandet både kan blive et lokalt rekreativt felt i fællesområderne og på samme tid en vigtig del af et samlet netværk for hele banebyen.



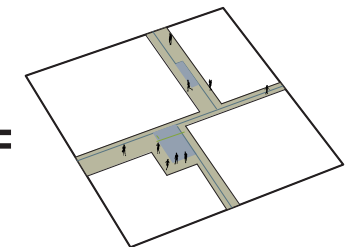
Matrikelskel som grøn passage og mødested

+



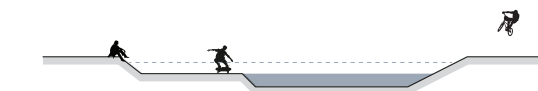
Lokal afledning af regnvand både integreret i byggefelt og samlet netværk

=



Kvalitetgivende regnvandsopsamling

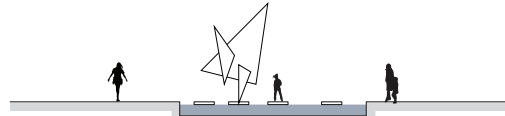
diagramserie:
principper for LAR i Banebyen



A
Regnvandsbassin med skaterfunktion



B
Mindre regnbede, forsinker og fordamper regnvand
Byrummet som regnvandsbuffer



C
Spejlbassin evt. med kunst



D
Grønt regnvandsbassin m. hård kant + vandrende



E
Grønt regnvandsbassin m. blød kant

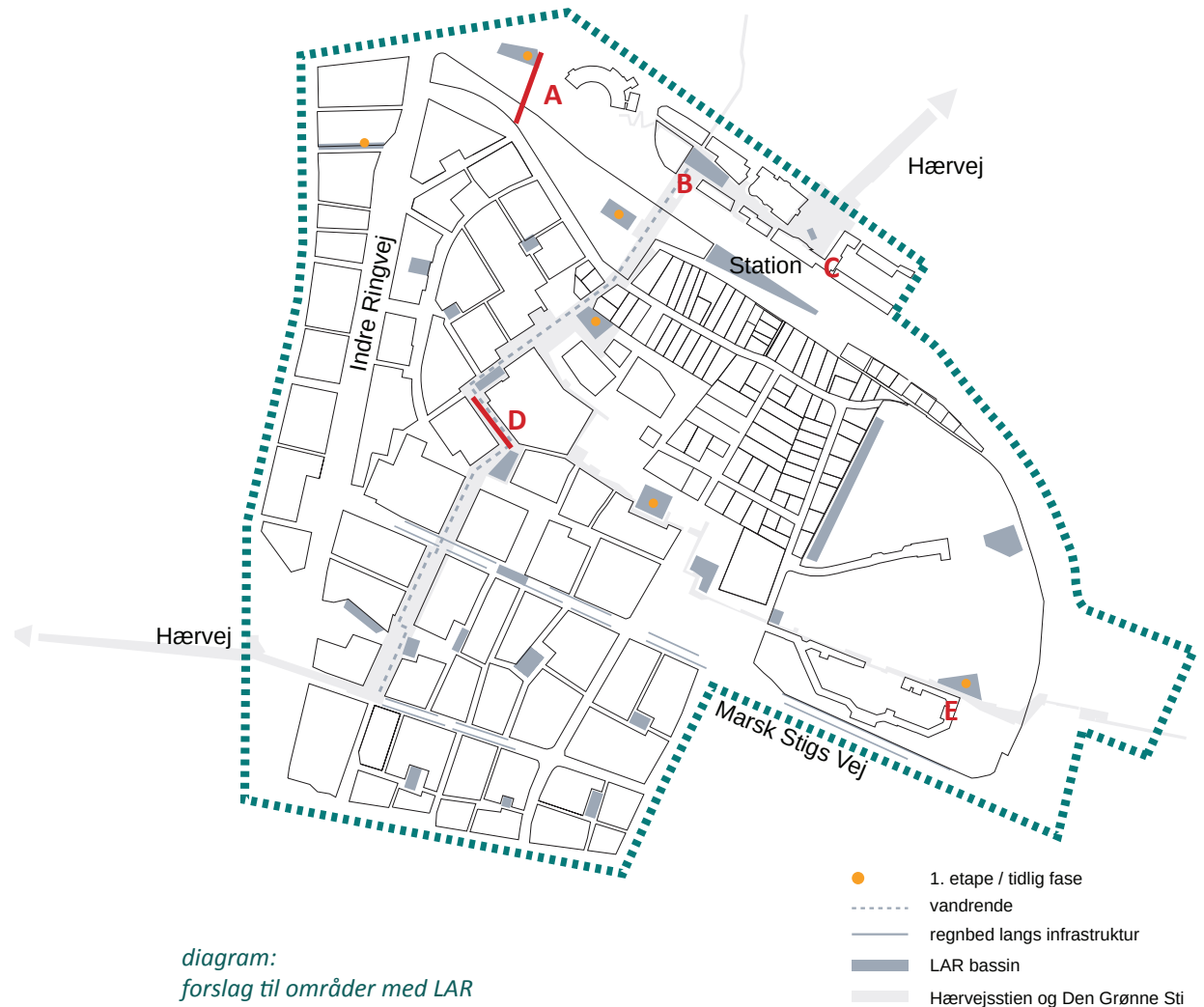
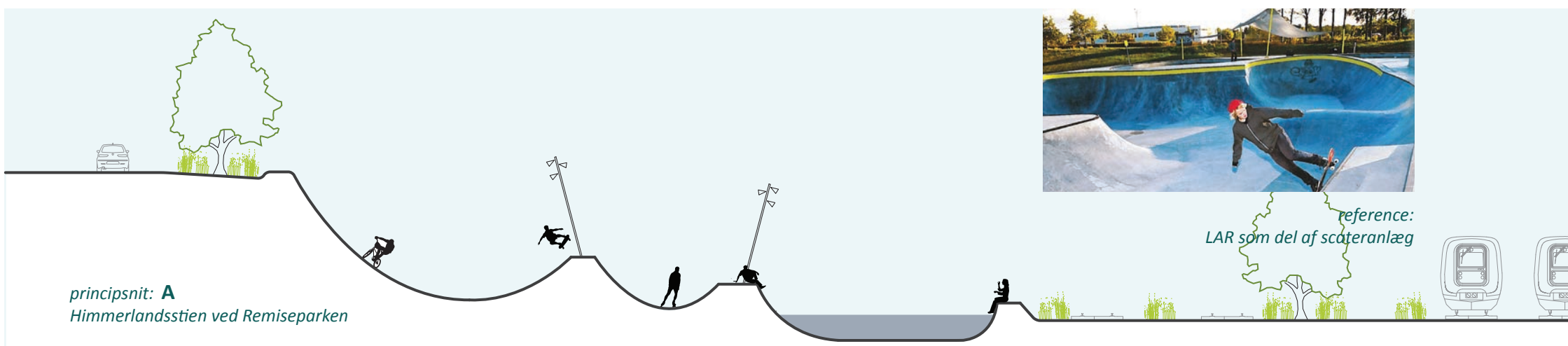


diagram:
forslag til områder med LAR



2.7 Trafik og forbindelser

Et af Viborgs vigtigste trafikale knudepunkter ligger i den nordlige del af Banebyen ved station, busterminal, de regionale banestier og centerringen. Trafikplanen for Viborg Midtby (2012) har påvist, at her er behov for at indpasse en ny vej for at aflaste trafikken på Banegårds Allé og Toldbodgade samt forbedre adgangen til regionshospitalet. Det indgik i konkurrencen for Viborg Baneby at undersøge og komme med bud på, hvordan den nye banevej konkret kan indpasses på baneterrænet. Som forarbejde til helhedsplanen er to alternativer til indpasning af den nye banevej undersøgt og vurderet.

Et væsentligt formål med helhedsplanen er at anwise, hvordan sammenhængen mellem Viborg midtby og Banebyen på tværs af baneterrænet forbedres. Løsningen omfatter etablering af nye broer og forløb, så der opnås en enkel og effektiv stistruktur, der hænger logisk sammen med stationen, midtbyen og den omliggende by. Også bymæssig fortætning mellem banevejen og centerringen, samt ændring af Banegårds Allé og Toldbodgade til 'bygader', er essentielle i forhold til at skabe sammenhæng mellem Banebyen og den historiske bykerne.

2.8 Veje

Den nye banevej

Helhedsplanen foreslår, at den nye banevej føres på terræn imellem Viborg Station og banetracéet. Perronerne på stationen ændres til ø-perroner, hvortil adgang skabes via Banebroen og perronbroen. Vejen udlægges med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t med et profil, der ikke tillader krydsende bløde trafikanter. Koblingen af Himmerlandsstien og Alhedestien føres i eget tracé under banevejen for at sikre enkel og direkte adgang for fodgængere og cyklister uden at skulle krydse banevejen. Fra banevejen etableres indkørsel for busser til busterminalen og for personbiler til det nye parkeringshus ved regionshospitalet. Der må ikke være gennemkørsel for personbiler til Toldbodgade.

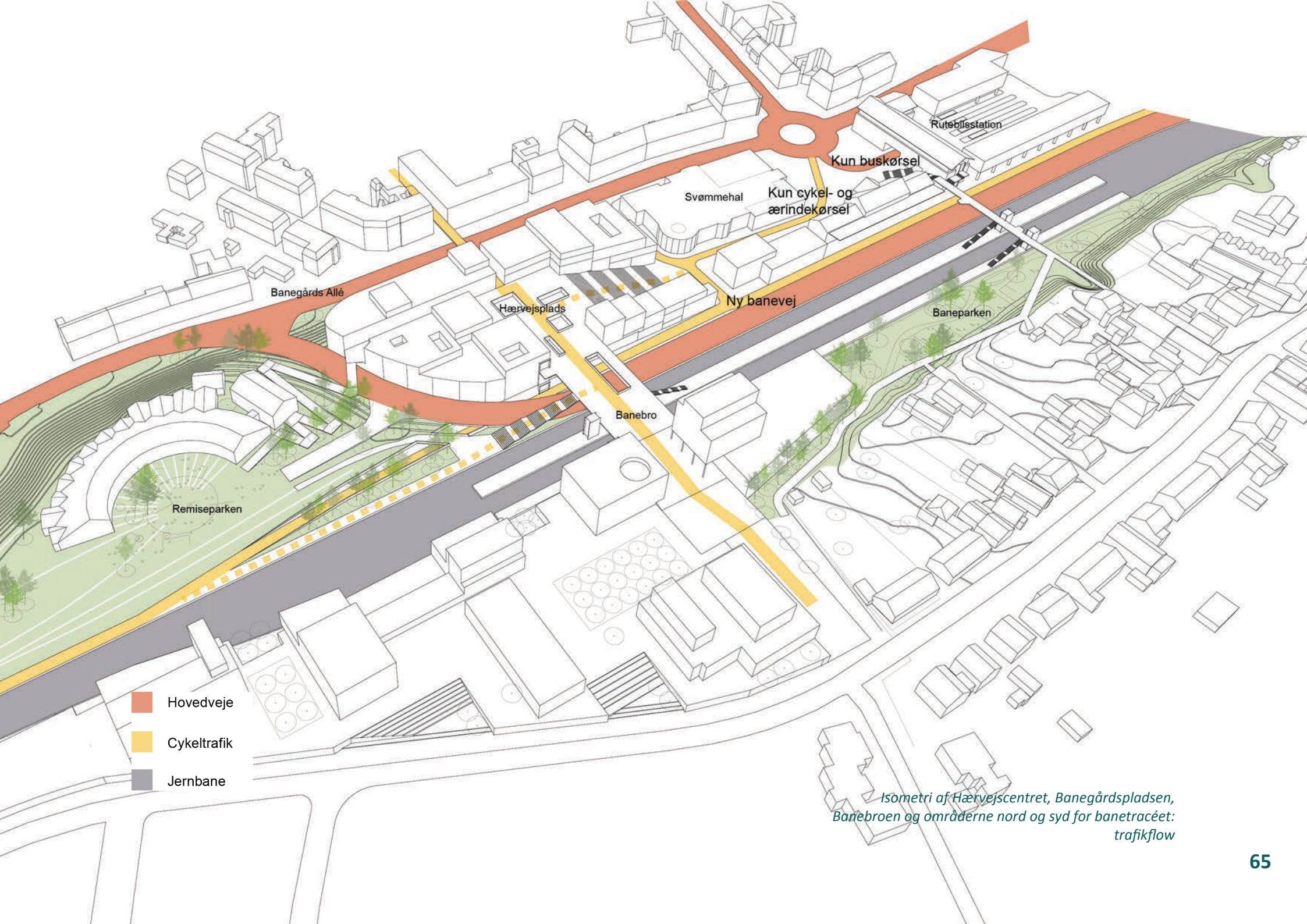
Der er udarbejdet et alternativt forslag, hvor banevejen graves ned på strækningen langs stationen. Dette ses på side 67. Denne løsning gør det muligt - som i dag - at gå direkte fra stationen til tog i spor 1, samt at sammenkoble banestierne på terræn. Passagerer til tog i spor 2 og et fremtidigt spor 3 skal dog fortsat krydse banen via Banebroen eller Perronbroen. Der kan være fordele og

ulempes ved begge løsninger. Den endelige stillingtagen til vejføring skal ske efter en helhedsvurdering af såvel udformning og anlægsøkonomi, som påvirkning af arkitektoniske værdier og oplevelse af byrum.

Begge løsninger forudsætter at spor 1 rykkes mod syd. (Et notat, der beskriver løsningsmuligheder og estimeret anlægspris for en ny banevej indgik som bilag til konkurrencen og kan ses på www.viborg.dk/baneby)



reference:
eksempel på udformning af 'shared space'



Hovedveje

Cykeltrafik

Jernbane

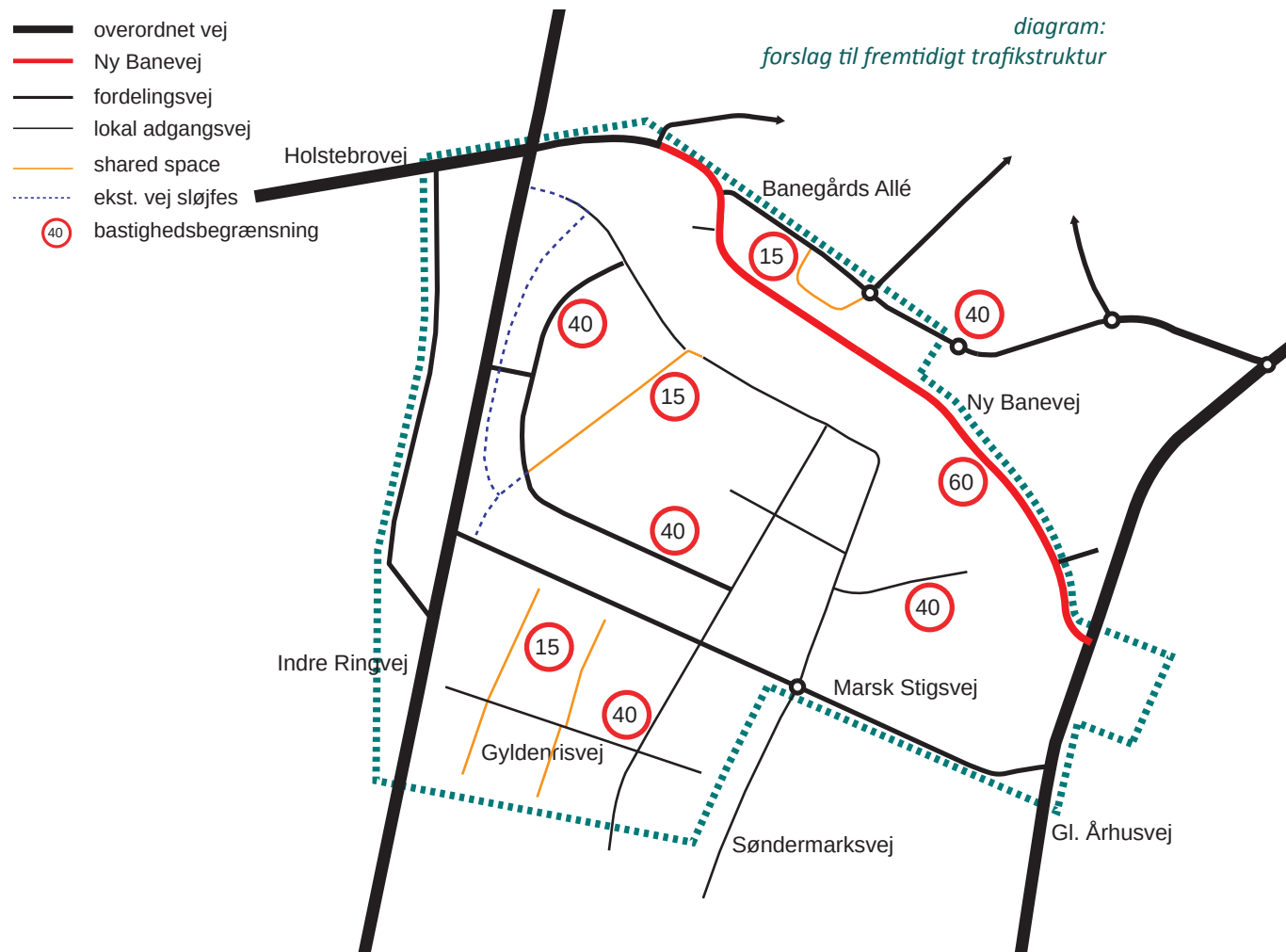
Isometri af Hærvejscentret, Banegårdspladsen, Banebroen og områderne nord og syd for banetracéet: trafikflow

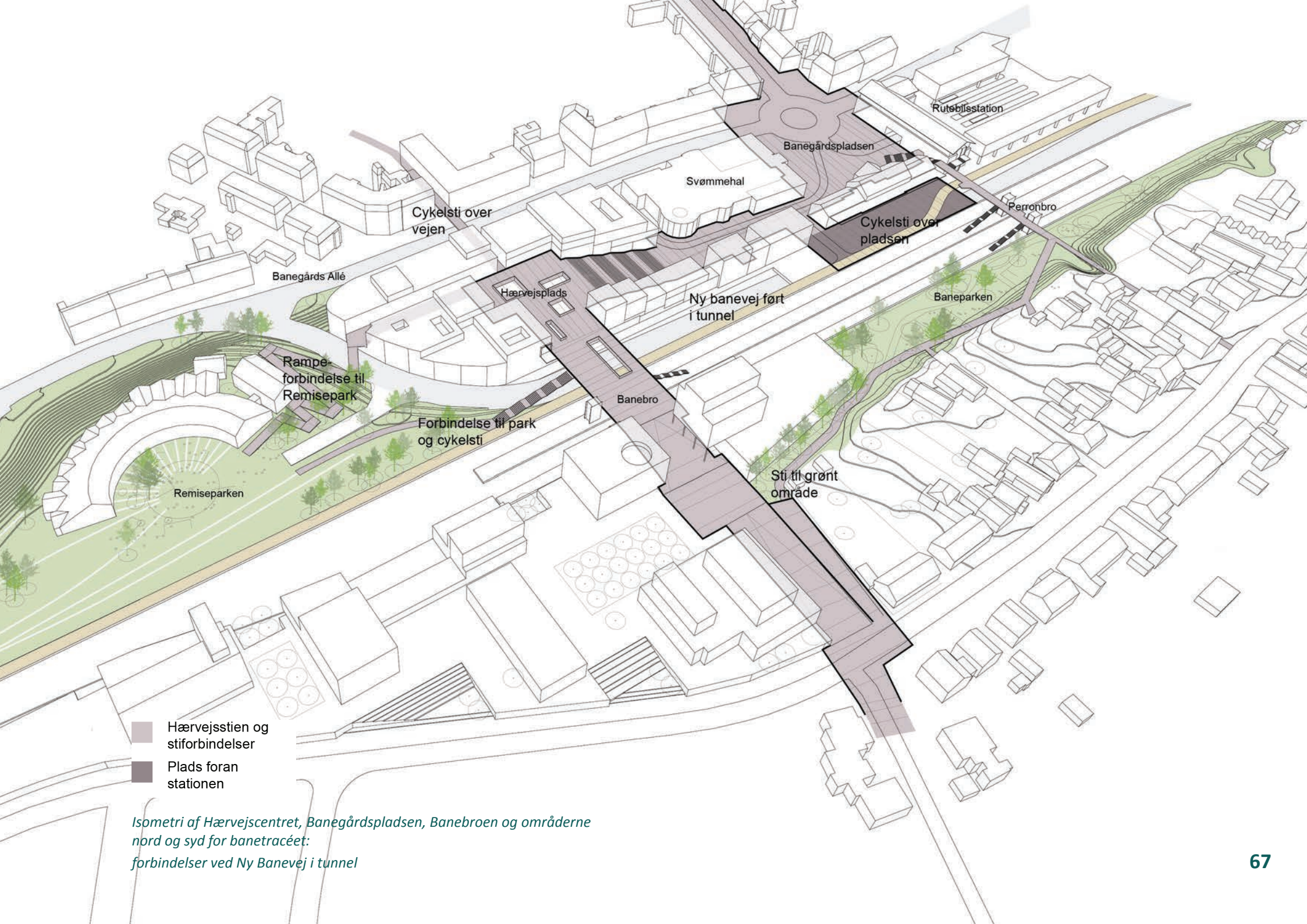
Bydelen syd for banen

I forbindelse med udvikling af den centrale del af Banebyområdet bevares store dele af det eksisterende vejnet. Enkelte ind- og udkørsler til området ændres, hvor det er nødvendigt af hensyn til trafikafvikling, trafiksikkerhed og for at begrænse gennemkørende trafik. Interne veje klassificeres som 'stilleveje' og opgraderes med beplantning og fortove.

Absalonsvej nedlægges og mere bymæssig bebyggelse langs Indre Ringvej muliggøres. Vejen erstattes af en ny fordelingsvej på det nedlagte jernbanetracé med tilslutning til Indre Ringvej og med forbindelse til Brovej og Middagshøjsvej. Fordelingsvejen gives en grøn karakter med beplantning og de eksisterende jernbanespor bevares som et af de kulturhistoriske spor i bydelen.

Middagshøjsvejs udmunding i Indre Ringvej sløjfes og erstattes af en ny ind- og udkørsel midtvejs mellem Holstebrovej og Marsk Stigs Vej.





Hærvejsstien og
stiforbindelser

Plads foran
stationen

*Isometri af Hærvejscentret, Banegårdspladsen, Banebroen og områderne
nord og syd for banetracéet:
forbindelser ved Ny Banevej i tunnel*

Erik Glippingsvejs udmunding i Marsk Stigs Vej sløjfes pga. den korte afstand til Ringvejskrydset og en del af vejen indgår i den fremtidige Hærvej.

Marsk Stigs Vej foreslås opgraderet med to træækker, der giver vejen egentlig allékarakter og underbygger vejens funktion som stamvej i Viborg Baneby.

Hærvejsruten og matrikelstierne (se pkt. 2.9) udformes generelt som 'shared space' og rummer dermed kørende trafik på bløde trafikanters betingelse.

2.9 Stier

Hærvejsruten ledes gennem Viborg Baneby i et bymæssigt intenst gang- og cykelforløb - via en ny bro over Indre Ringvej ved de 'to høje' i vest, ad den nuværende Erik Glippingsvej, over banen via Banebroen til Banegårdspladsen og videre ad Jernbanegade til Domkirkepladsen. Forløbet indrettes som 'shared space' med kørsel tilladt, max. 15km.t

Helhedsplanen foreslår to nye forløb gennem Banebyen, der kobler Himmerlandsstien og Alhedestien:
Den Grønne Sti, der krydser banen via Banebroen og snor sig diagonalt gennem Banebyen i kanten af områdets matrikler. Og en ny sti langs banen og den nye banevej, der giver let adgang til station, busterminal og regionshospitalet og synliggør stiernes oprindelige tilknytning til banen.

Den Grønne Sti er vigtig for at koble Banebyen til den omliggende by og dermed gøre området tilgængeligt. Stien har sine steder



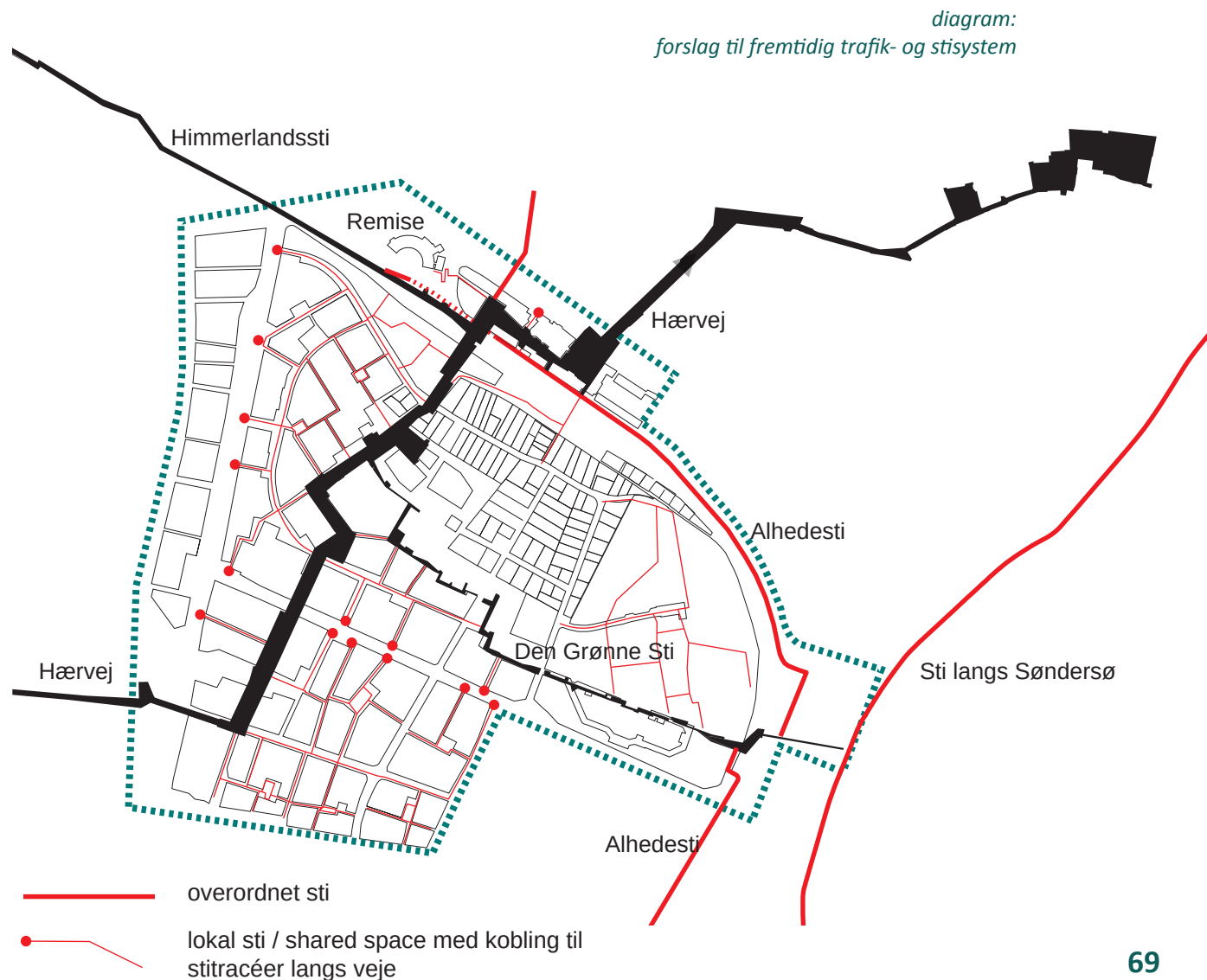
reference:
eksempler på udformning af grønne stier

karakter af langstrakt park, andre steder er den smal. Den passerer gennem flere nye grønne områder og flankerer Klostervænget, før den krydser under banen og over Gl. Århusvej i et spektakulært forløb af ramper og broer, der kulminerer i en kulturel, rekreativ funktion ved kanten af Sønderød.

Matrikelstierne, der udgør det fineste netværk af stier i Banebyen, udformes generelt som 'shared space' med mulighed for kørende trafik på de bløde trafikanters betingelse.



reference:
eksempel på udformning af underføring
Måløvaksen, Ballerup

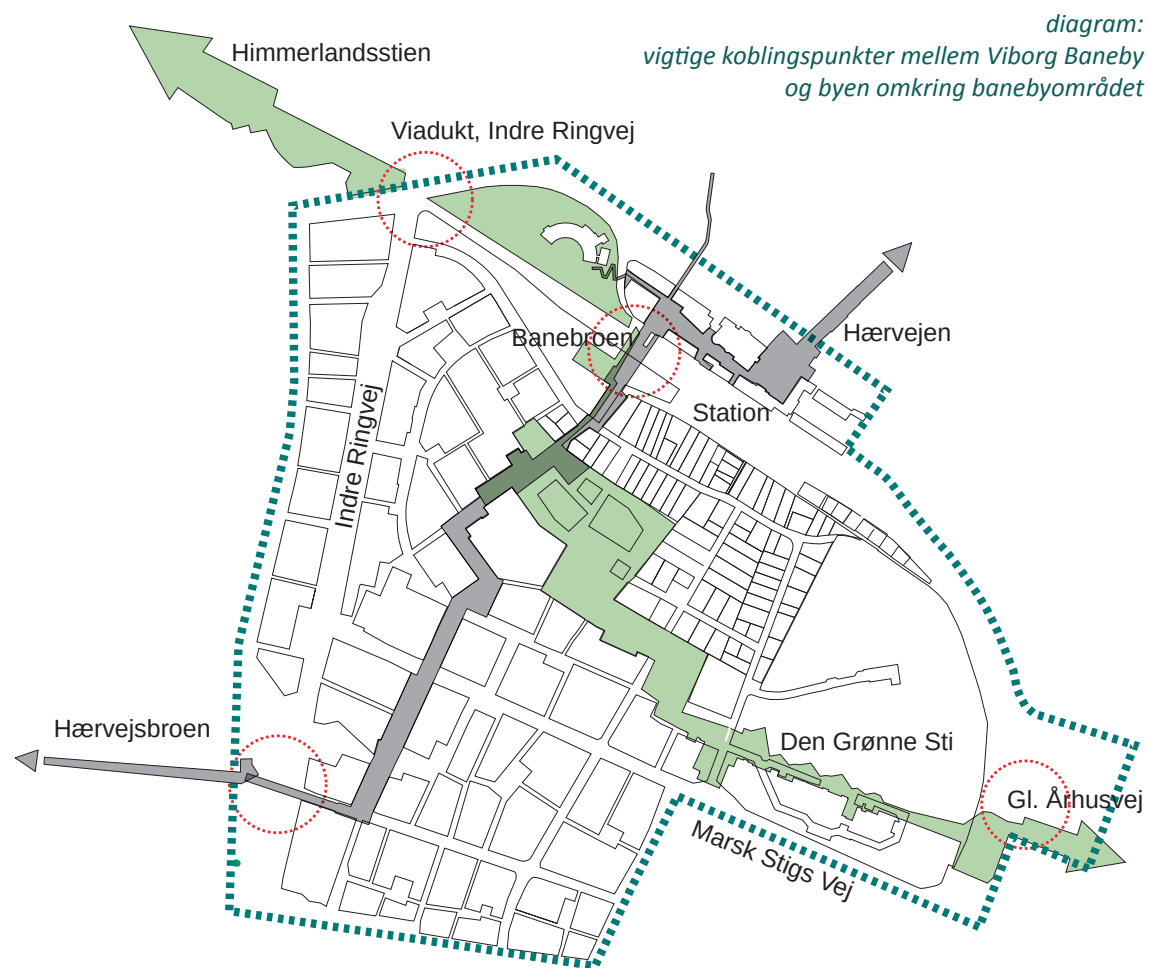


2.10 Broer

Kendetegnende for området bliver adgangen over trafikale barrierer via broer. Broerne griber byen vest for Indre Ringvej og nord for banetracéet samt søerne øst for gl. Århusvej



*foto:
broer, eksempler på udformning broer som
vigtige koblinger af byens netværk*

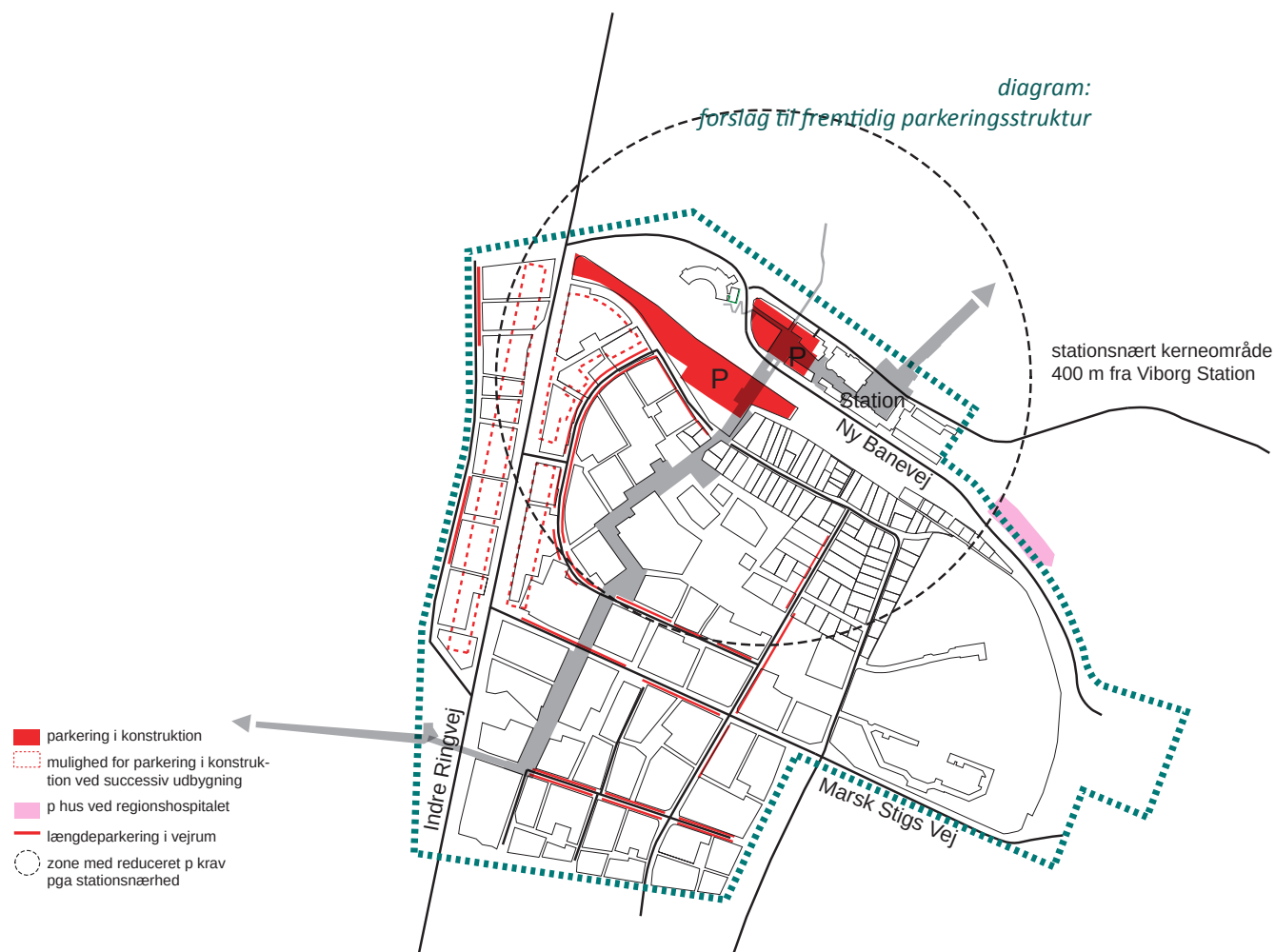


2.11 Parkering

De fremtidige parkeringsforhold i Viborg Baneby tager udgangspunkt i Trafikplan for Viborg Midtby (2012). Bestemmelserne er siden indarbejdet i forslag til Kommuneplan for Viborg Kommune 2013 - 2025, der forventes vedtaget medio 2013. Parkeringsnormen for Viborg Baneby er suppleret med to særbestemmelser, som sigter mod at optimere antallet af udlagte parkeringspladser i Viborg Midtby i forhold til behovet:

Stationsnærhed: For at understøtte brugen af kollektiv trafik, kan parkeringsnormen for områder, der ligger mindre end 400 m fra Viborg Rutebilstation samt Viborg Banegård, reduceres.

Dobbeltudnyttelse: For at opnå en optimal udnyttelse af parkering kan der ved større bebyggelser med mindst 100 p-pladser, ske en reduktion i det samlede parkeringskrav efter en beregning af mulig dobbeltudnyttelse. Det er en forudsætning at parkeringen anlægges som fællesparkering. Denne bestemmelse gælder for banebyen, nord for Marsk Stigsvej.



Helhedsplanen giver generelt mulighed for at løse parkering individuelt, hvor dette er muligt, så den enkelte ejendom kan udvikles uafhængigt af andre i takt med de konkrete ønsker.

I hele banebyen tillades parkering på terræn som længdeparkering på de lokale boligveje og som mindre lommer i strukturen. I delområder med en høj udnyttelsesgrad er parkering på terræn dog en begrænset mulighed, dels pga. pladsmangel set i forhold til opholdsarealer, dels i forhold til den ønskede bymæssige kvalitet i området. I helhedsplanens foreslåede modeller for, hvordan parkering kan integreres i nybyggeri, i baser og p-kældre, helt eller halvt nedgravede, og under bebyggelses friarealer.

I dag er ca. 180 p-pladser mellem remisen og stationen samt 350 midlertidige p-pladser på et lejet areal syd for banen. De foreslåede parkeringsdæk, der danner basen under Banebroen, rummer i alt op til 1000 p-pladser. Dette vurderes at kunne dække både behovet til stationen og for en fremtidig tæt bebyggelse her.

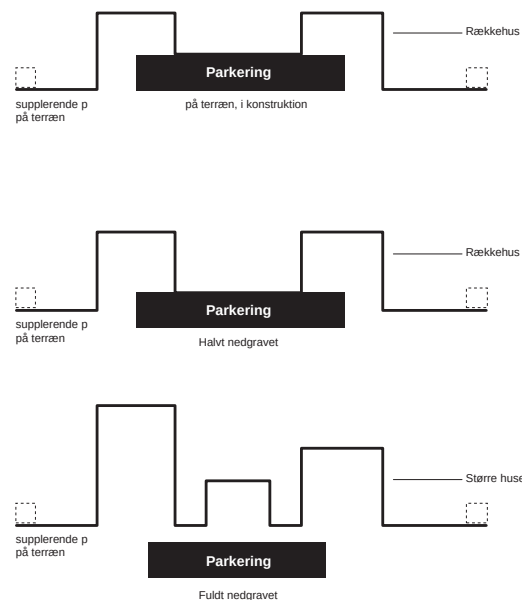
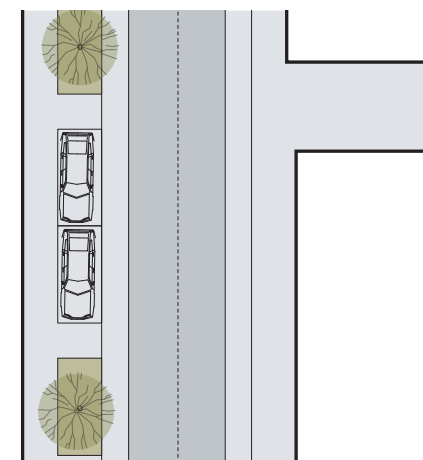


diagram:
princip for tætheder og parkeringsformer



plandiagram og principsnit for parkering
på terræn



*diagramserie:
princip for tætheder og parkeringsformer i
forhold til udbygnings- og matrikelstrategi*

**Bebyggelsesprocent 50-60 %
1-2 etager
Bolig**

p løsninger:

- Parkering på byggefelt i p lommer
- Parkering integreret i bolig
- Langsgående parkering i lokalveje
- Mindre p-lommer koblet til vejrum

**Bebyggelsesprocent 70-90%
Erhverv/bolig**

p løsninger:

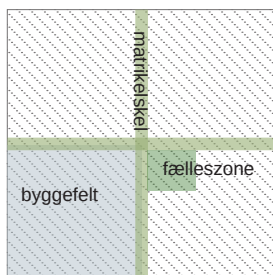
- Parkering på byggefelt i p lommer
- Parkering integreret i bolig
- Langsgående parkering i lokalveje
- Mindre p-lommer koblet til vejrum
- Parkering på terræn under dæk

**Bebyggelsesprocent 125-140%
Erhverv/bolig**

p løsninger:

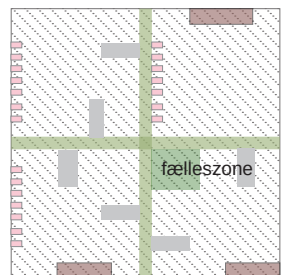
- Langsgående parkering i lokalveje
- Mindre p-lommer koblet til vejrum
- Parkering integreret i bolig
- Parkering på terræn under dæk

matrikel

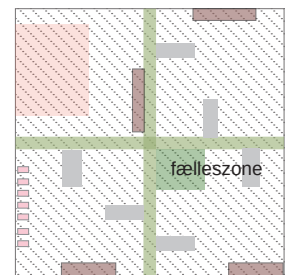


Matrikel = shared space

lav tæthed



mellem tæthed



høj tæthed

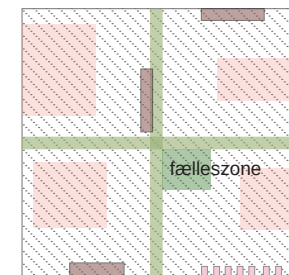
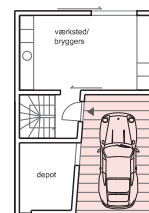
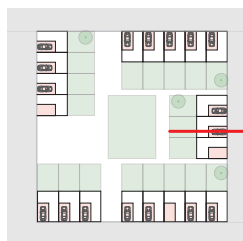




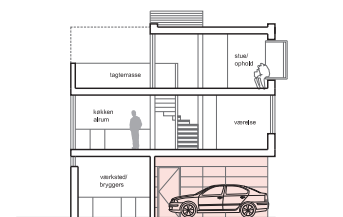
diagram:
områder med parkering på terræn integreret i
byggeri

Rækkehus

3 etager
Parkering på byggefelt
integreret i bolig

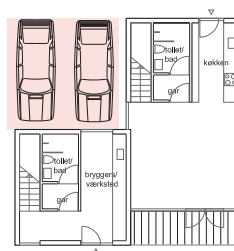
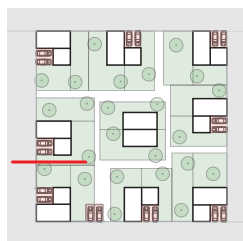


plan og snit,
princip for tætheder og parkeringsformer
ved lav tæthed



Byvilla

2 etager
Parkering på byggefelt
integreret i bolig



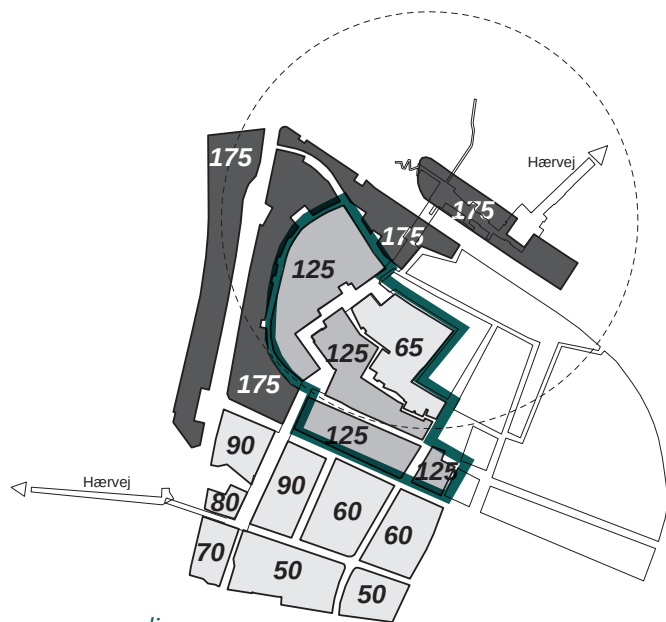
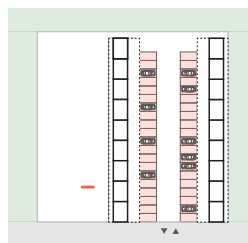


diagram:
områder med parkering på terræn og halvt nedgravet, integreret i byggeri

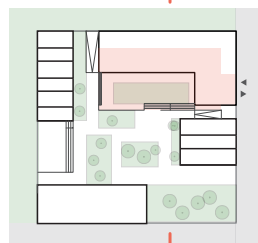
Parkering i konstruktion på terræn

3 etager
Parkering på byggefelt
på terræn under dæk



Parkering i plint

3-5 etager
Parkering på byggefelt
halvt nedgravet under dæk



plan og snit,
princip for bebyggelses- og parkeringsformer
ved mellem tæthed

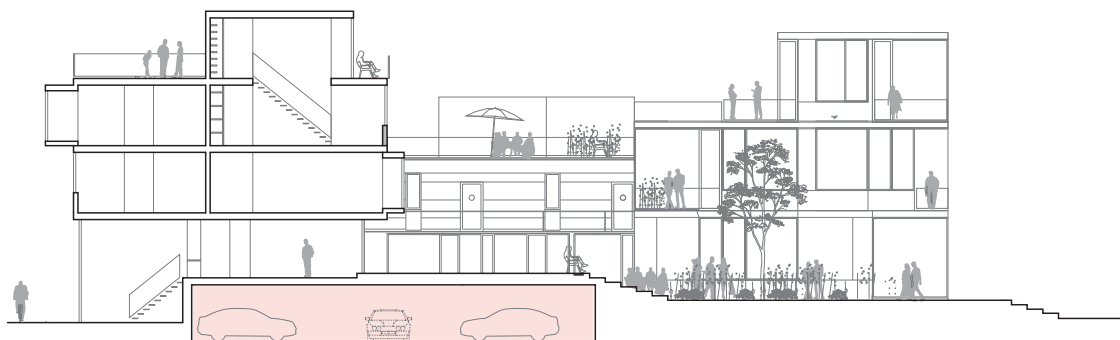
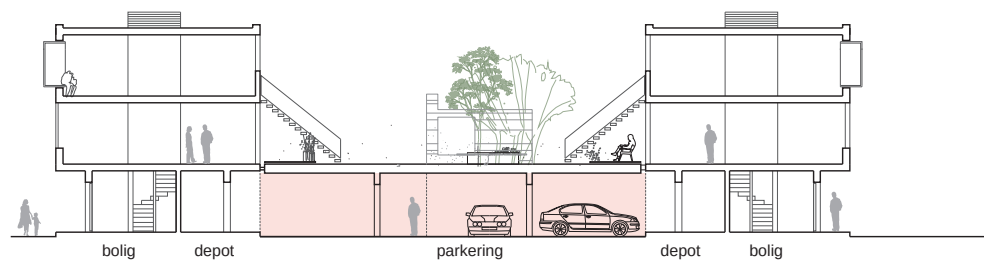
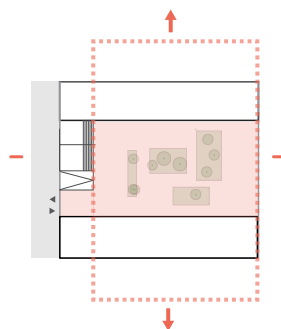


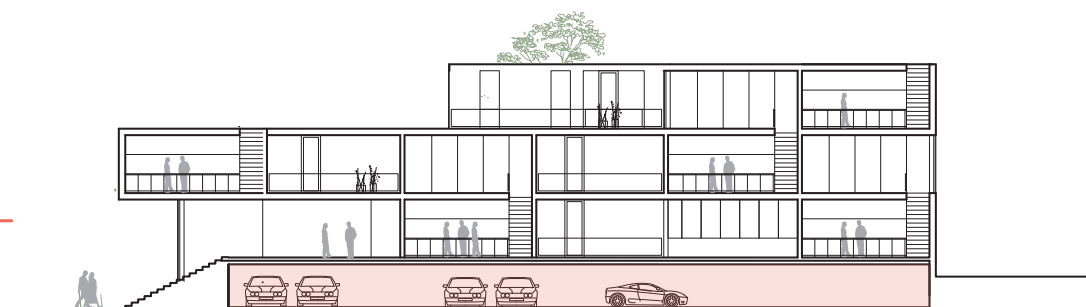


diagram:
områder med parkering på terræn integreret i
plint ved terrænforskelle

Stangbebyggelse
3-5 etager
Parkering på byggefelt
integreret i plint,
udbygges successivt



plan og snit,
princip for bebyggelses- og parkeringsformer
ved højere tætheder



terrænforskel optages i plint,
f.eks langs Indre Ringvej

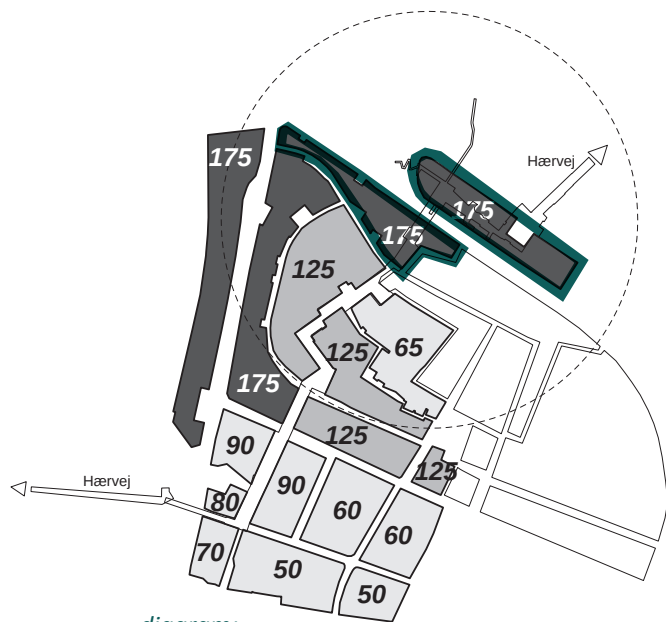
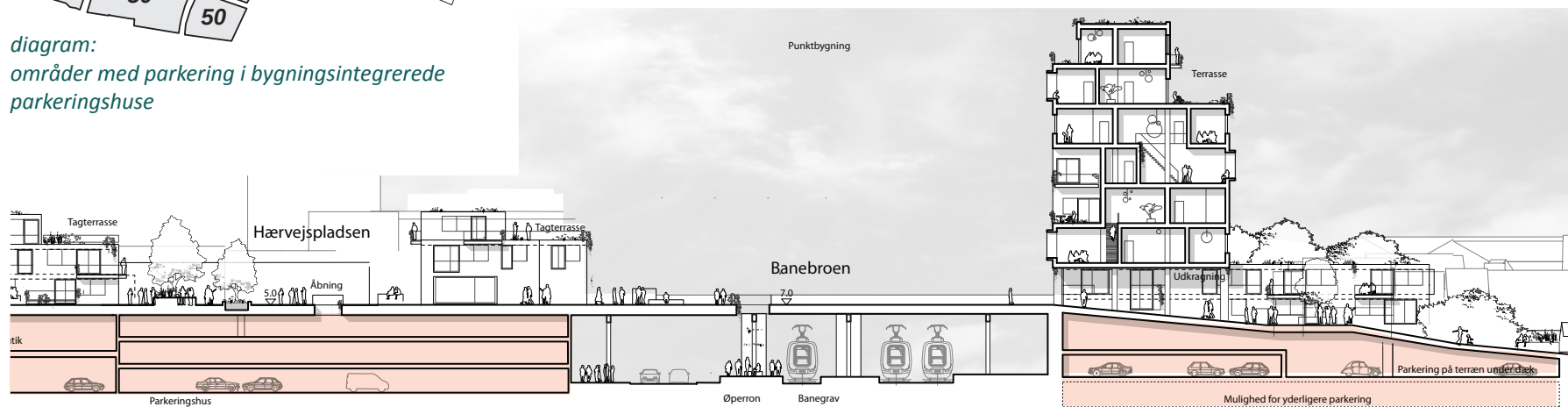


diagram:
områder med parkering i bygningsintegrerede
parkeringshuse

snit:
princip for bebyggelses- og parkeringsformer
ved højeste tæthed



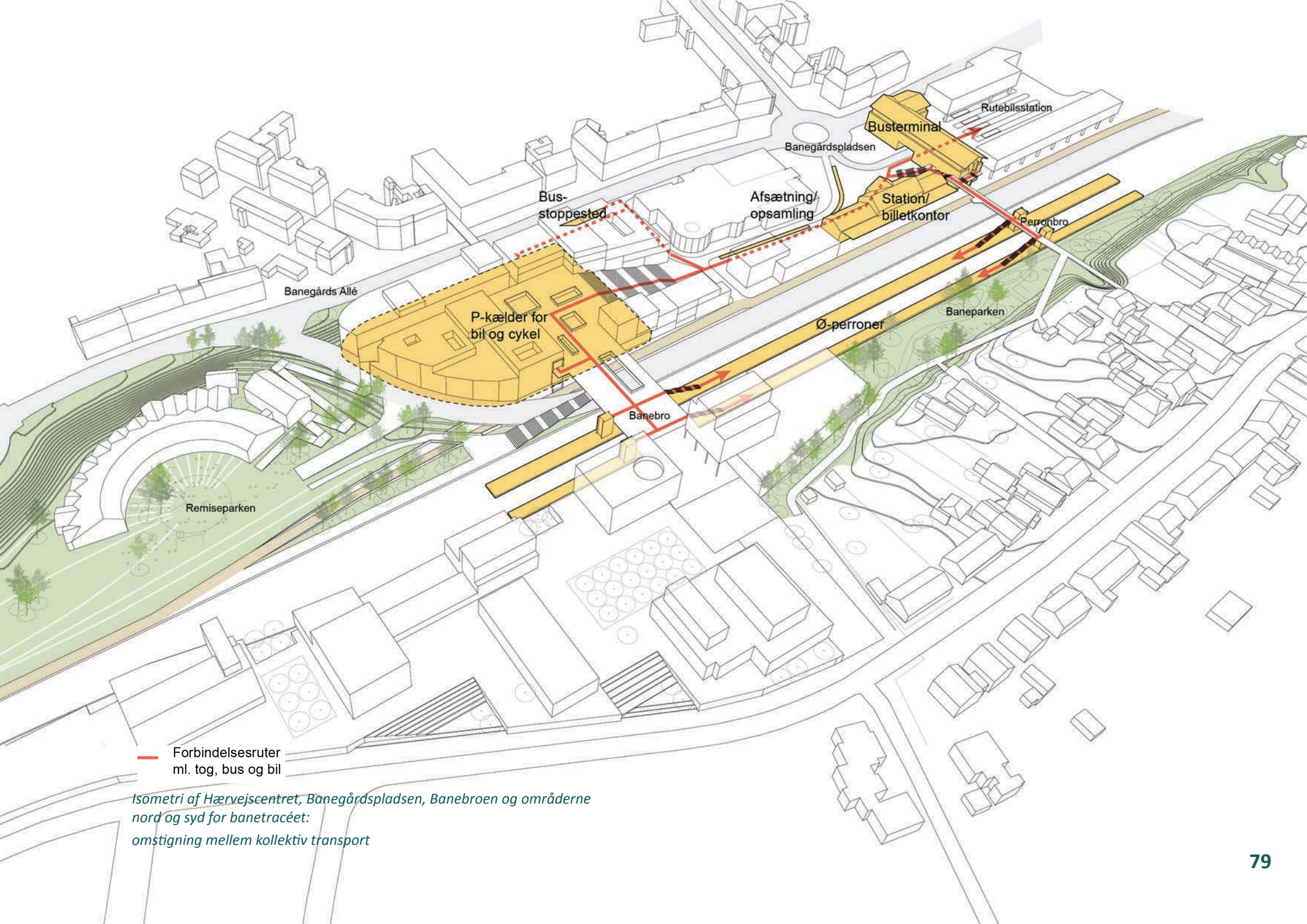
2.12 Kollektiv trafik

Viborg Busterminal og Banegård er væsentlige medspillere i udviklingen af Banebyens nordlige del. Fra den nye banevej foreslås etableret en indkørsel til busterminalen, der vil give busser hurtig adgang til det overordnede vejnet. Banebyområdet betjenes i udgangspunktet af det samme antal busser som i dag, herunder bybusser via Banegårds Allé, Indre Ringvej og Marsk Stigs vej.

Viborg Station fremtidssikres med nye ø-perroner, sporanlæg og adgangsbroer. Helhedsplanen tager højde for at der i fremtiden skal være mulighed for at op til 3 tog kan komme til perron samtidigt. Ligeledes sikrer den foreslåede udformning af Banebroen tilstrækkelig frihøjde over banen til at strækningen kan overgå til elektrificering. Ved en renovering af perronbroen kan det overvejes at føre denne ned på Banegårdspladsen, så der er direkte adgang til perronerne herfra.

I fremtiden forventes de nuværende billetsalg og ventesale til tog og bus samlet i stationen eller busterminalen og de frigjorte bygningsarealer at overgå til andre anvendelser.





— Forbindelsesruter
ml. tog, bus og bil

*Isometri af Hærvejscentret, Banegårdspladsen, Banebroen og områderne
nord og syd for banetracéet:
omstigning mellem kollektiv transport*

2.13 Bæredygtighed

Ønsket om at udvikle en bydel med høj grad af bæredygtighed har sat aftryk i mange af helhedsplanens elementer og kommer overordnet til udtryk ved at byudviklingen sker ved omdannelse og fortætning af et eksisterende byområde.

Den nye bydel ligger i tæt tilknytning til Viborg Station og krydsningspunktet for stiftorbindelser, og den fremtidige infrastruktur i bydelen udformes, så anvendelsen af kollektiv transport, cykling og gang fremmes. Ligeledes tilgodeser udlægget af grønne, rekreative stier og byrum muligheder for motion, sundhed og sociale mødesteder. Lokal håndtering af regnvand kan aflaste det eksisterende kloaknet og bidrage til oplevelsesrige og varierede byrum.

Bæredygtighedsprincipperne for Viborg Baneby kan beskrives inden for tre overordnede bæredygtighedsparametre:

- Miljø og ressourcer
- Social og sundhed
- Økonomisk bæredygtighed

I den videre planlægning og udvikling af Banebyen vil bæredygtighedsprincipperne, sammen med Viborg Kommunes Agenda 21 - strategi, fungere som en tjekliste for om konkrete projekter og planlægning under-støtter hensynet til bæredygtighed. I 2012- 2013 forventes endvidere udviklet et generelt bæredygtighedsværktøj til implementering af bæredygtighedshensyn i kommunens lokalplaner.



Bæredygtighedsprincipper

Planlægning og konkrete projekter i Viborg Baneby vil blive vurderet på evnen til bl.a.

at imødekomme følgende bæredygtighedsprincipper inden for de tre overordnede bæredygtighedsparametre:

Miljø og ressourcer

Energi, Transport, Vand, Affald

- Energiforbrug som BR 10 ved ombygning og lavenergi/ 0-energi ved ny bebyggelse
- Placering af funktioner nærmest stationen, der kan drage nytte af god tilgængelighed med kollektiv transport
- Reduktionsfaktor for krav til p-pladser ved stationsnærhed og ved dobbeltudnyttelse af større p-anlæg
- Optimale stiftorbindelser og sammenkoblinger, der fremmer cyklisme og gang
- Integration af regnvandsløsninger, såsom nedsivning og forsinkelse
- Lokale genbrugsløsninger og bæredygtighedsregnskaber, som f.eks. byttecentral, fælles grønne regnskaber, mv.

Social og sundhed

Fysiske rammer, Byliv, Sundhed, Mangfoldighed

- Indpasning af grønne tage/ facader for at øge naturindhold, forbedre luftkvalitet og lokalt klima
- Funktionsblanding, der understøtter et levende byliv
- Adgang til grønne og blå elementer (regnvandshåndtering) i byrum
- Byrum og stiforbindelser, der fremmer fysisk aktivitet og skaber sociale mødesteder
- Varieret boligudbud og beboersammensætning

Økonomisk bæredygtighed

Totaløkonomi

- Bygningers flersidige anvendelse, f.eks. dobbeltudnyttelse ved dag- og aftenaktivitet
- Bygningers fysiske fleksibilitet og fremtidssikring, f.eks. fastsættelse af maksimal husdybde, der tilgodeser flere anvendelsesmuligheder
- Samfundsøkonomiske forsyningsløsninger
- Byggeretter, der giver incitament til omdannelse og ny anvendelse

