



Oktober 2007

HOLBÆK - BYRUMSPLAN

GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS, COPENHAGEN

K L I E N T

Holbæk Kommune

Udviklingsafdelingen
Kalundborgvej 15
4520 Svinninge

Kontaktperson:
Sille Frederiksen, Ark. MAA, Byplanlægger

K O N S U L E N T



GEHL ARCHITECTS ApS

Gl. Kongevej 1, 4. tv.

DK-1610 Copenhagen V

CVR-nr.: 25 30 95 29

Tel.: + 45 32 950 951

Fax: +45 32 950 958

mail@gehlarchitects.dk

www.gehlarchitects.dk

Ansvarlig partner:
Jan Gehl, Professor

Projekt koordinator:
Louise Grassov, Ark. MAA

Project Team:
Katja Engel, stud ark

introduktion

holbæk - en købstad ved vandet.....s	6-7
vision for holbæks byrum.....s	8-9
bylivets udvikling og nye tendenser.....s	10-11
brugergrupper og aktiviteter.....s	12-13
metode: liv - rum - huse.....s	14
kvalitetskrav.....s	15

analyse

ankomst til byen - et centrum med 50 km i timen.....s	18-19
fodgænger ruter - fra somewhere to nowhere.....s	20-21
18 byrum - hvor står juletræet?.....s	22-23

strategi - velkommen til holbæk

velkommen til holbæk - en by med 5 km i timen.....s	26-27
en by med et stærkt byrumsnetværk.....s	28-29
en by for alle.....s	30-35

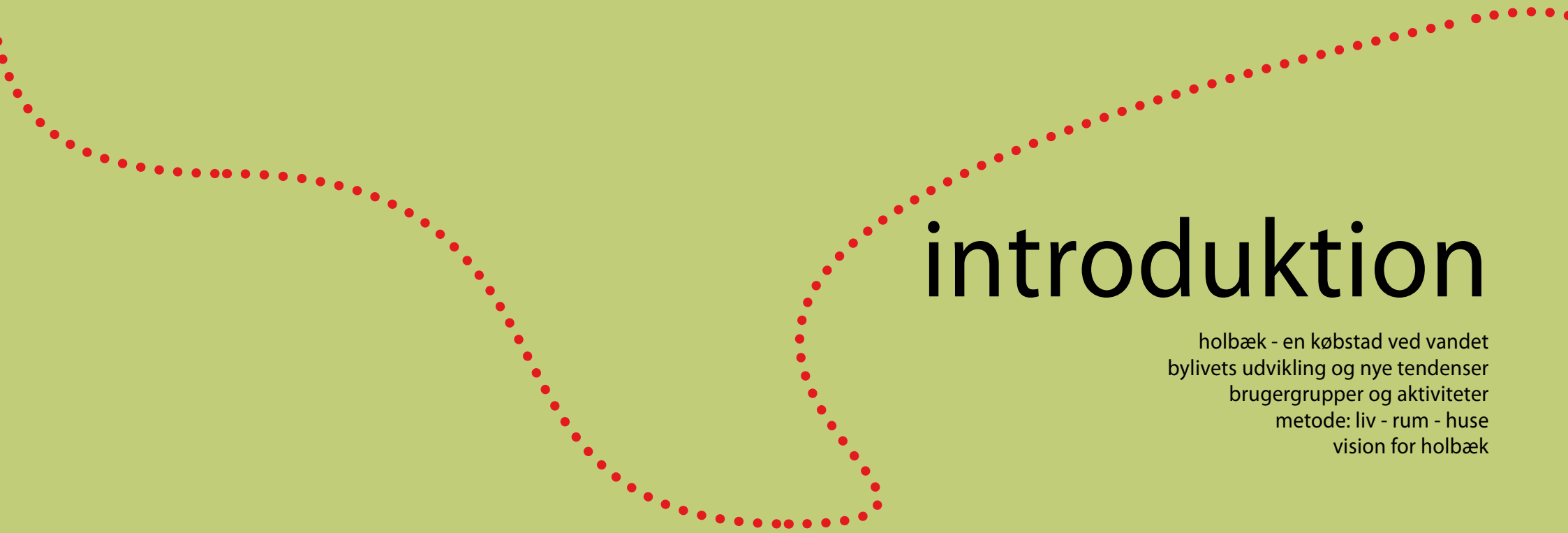
5 byrum

ahlgade torv.....s	38-41
gl. havn - havnepladsen.....s	42-47
jernbaneplads.....s	48-53
kirkepladsen.....s	54-57
smedelundsgade.....s	58-61

opsummering

analyse.....s	64
strategi.....s	65
5 byrum.....s	66-67





introduktion

holbæk - en købstad ved vandet
bylivets udvikling og nye tendenser
brugergrupper og aktiviteter
metode: liv - rum - huse
vision for holbæk

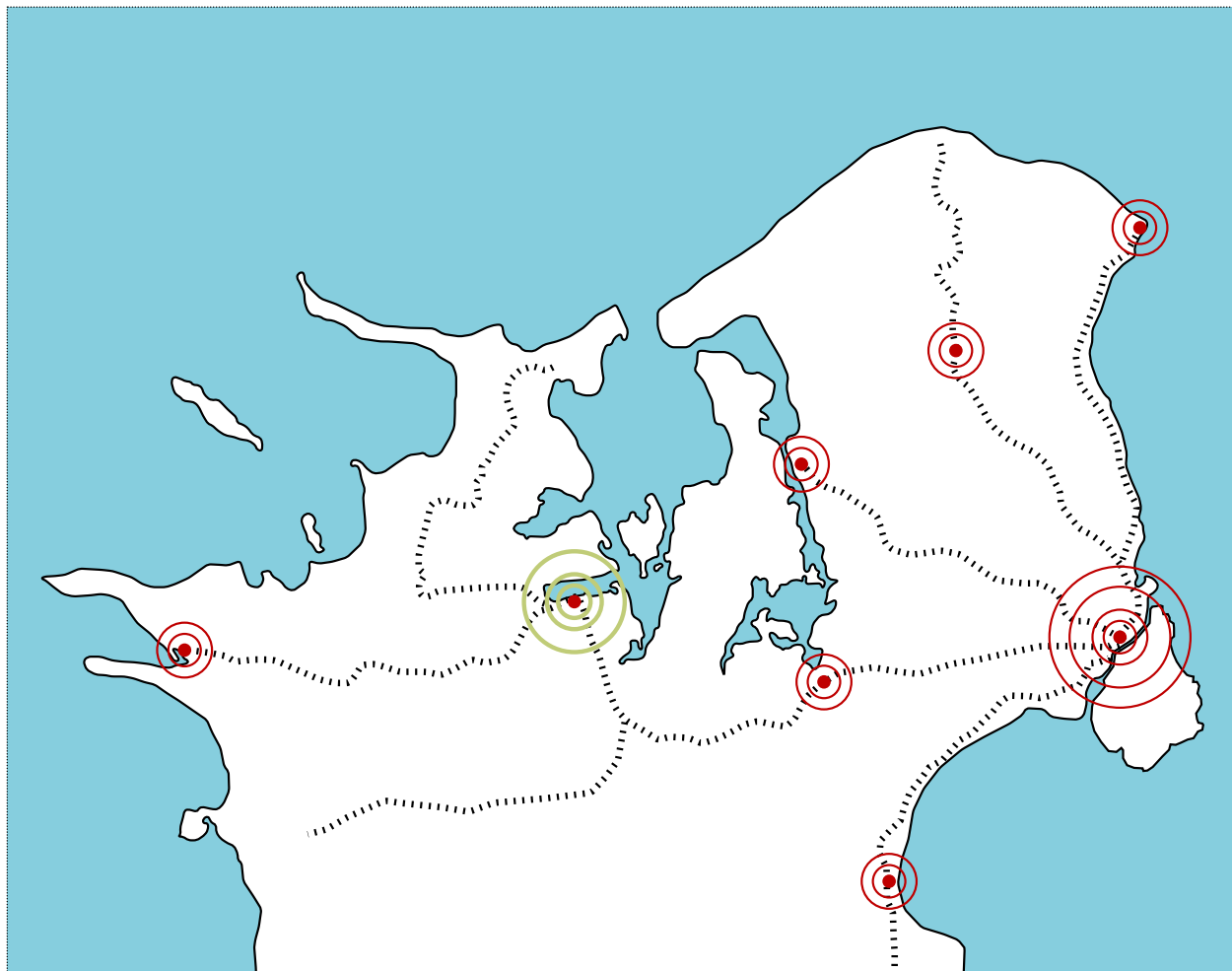
HOLBÆK

Holbæk ligger centralt placeret på Sjælland ud til Holbæk fjord. Med de seneste års prisstigninger på boliger i hovedstadsregionen, er Holbæk blevet et meget attraktivt alternativ til hovedstadens forstæder. Kultur, natur og et aktivt handelsliv samt gode forbindelser til opland og hovedstad har været noget af drivkraften i Holbæks vækst.

Efter kommunesammenlægningerne er det Holbæk, Jernløse, Svinninge, Tornved og Tølløse der udgør den nye Holbæk Kommune. Den gamle Holbæk Kommune med sine godt 35.000 indbyggere udgør over halvdelen af indbyggerne i den nye kommune, der har et samlet indbyggertal på knap 69.000.

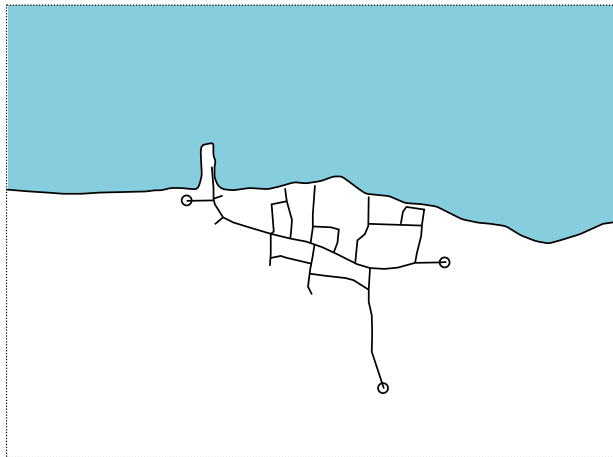
Det betyder samtidig at Holbæk centrale bymidte nu i endnu højere grad skal være et attraktivt centrum for hele kommunen og for oplandet.

Det kræver en aktiv og fokuseret indsats på mange områder. Byrum og byliv er et vigtigt fokusområde, hvor Holbæk by kan styrke sin identitet som en fantastisk købstad ved vandet, og Udviklingsafdelingen i Holbæk kommune har derfor bedt Gehl Architects udarbejde en byrumsplan, der tager fat på nogle af de væsentligste problemstillinger og byrum.

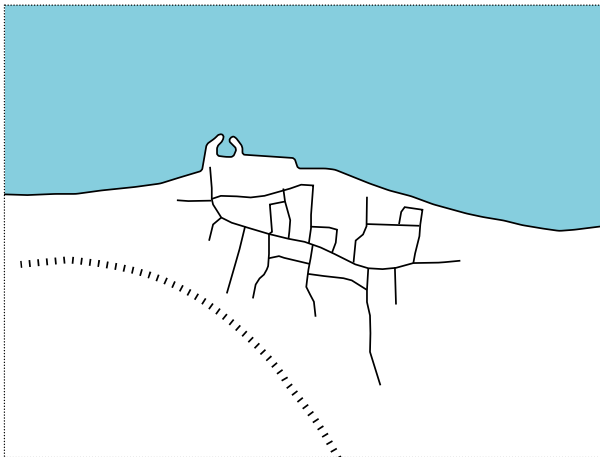


FRA KØBSTAD TIL HAVNEBY

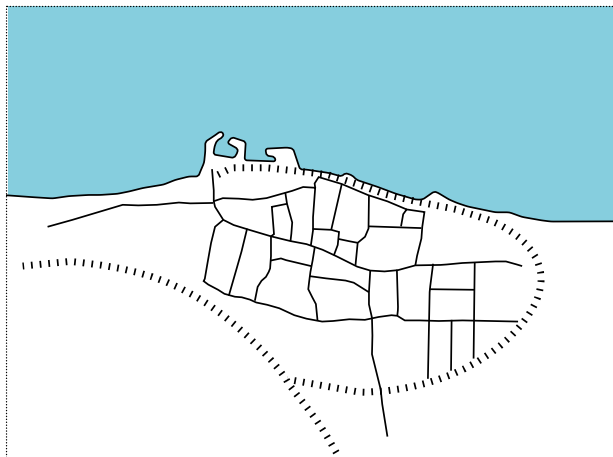
HOLBÆK 1794



HOLBÆK 1880



HOLBÆK 1910



HOLBÆK 2007



Holbæk by er mere end 700 år gammel og til venstre er illustreret hvordan byens primære gadenetværk og kystlinie har udviklet sig gennem de sidste godt 200 år.

Ahlgade har hele tiden været byens ryggrad. Det var byens centrale torvegade og er den dag i dag landets næstbredeste. Byen har udviklet sig fra Ahlgade, først mod vandet og senere mod jernbanen.

1910-1920 anlægges en ny trafikhavn og havnen udbygges og der etableres godsbanespor til havnen. Gadenetværket kobler stadig byen og havnen.

I perioden mellem 1945 og frem til i dag videreudvikles havnen og godsbanesporet nedlægges og giver bedre plads til den såkaldte ringgade omkring bymidten.

I dag er den centrale del af trafikhavnen afviklet og industrien er næsten flyttet ud af havnen.

Det centrale areal mellem byen og havnen er blevet til en slags ingenmandsland og er domineret af parkering og trafik. Den oprindelige kobling mellem byen og havnen er blevet kraftigt svækket og karakters- og koblingsmæssigt opleves byen og havnen som to selvstændige områder.

HOLBÆK ER EN DEJLIG BY MED...



EN CENTRAL OG UNIK HANDELSGADE DER BINDER BYMIDTEN SAMMEN



EN FANTASTISK PLACERING VED, -OG ADGANG TIL HOLBÆK FJORD



EN AKTIV OG LEVENDE HAVN I UDVIKLING



EN SPÆNDENDE OG TILSTEDEVÆRENDE HISTORIE



ET MIDDELALDERLIGT GADENETVÆRK MED KIG TIL VANDET



EN FLOT OG UNIK LOKAL PRODUCERET BYBÆNK

MEN HOLBÆK ER OGSÅ...



EN TRIST VELKOMST TIL BYEN



EN BYMIDTE DOMINERET AF P-SØGETRAFIK OG PARKERING



EN HOVEDGADE PÅ BILERNES PRÆMISSER



SVAGE KOBLINGER TIL BYENS PLADSER



EN BY DER IKKE ER KOBLET TIL SIN HAVN



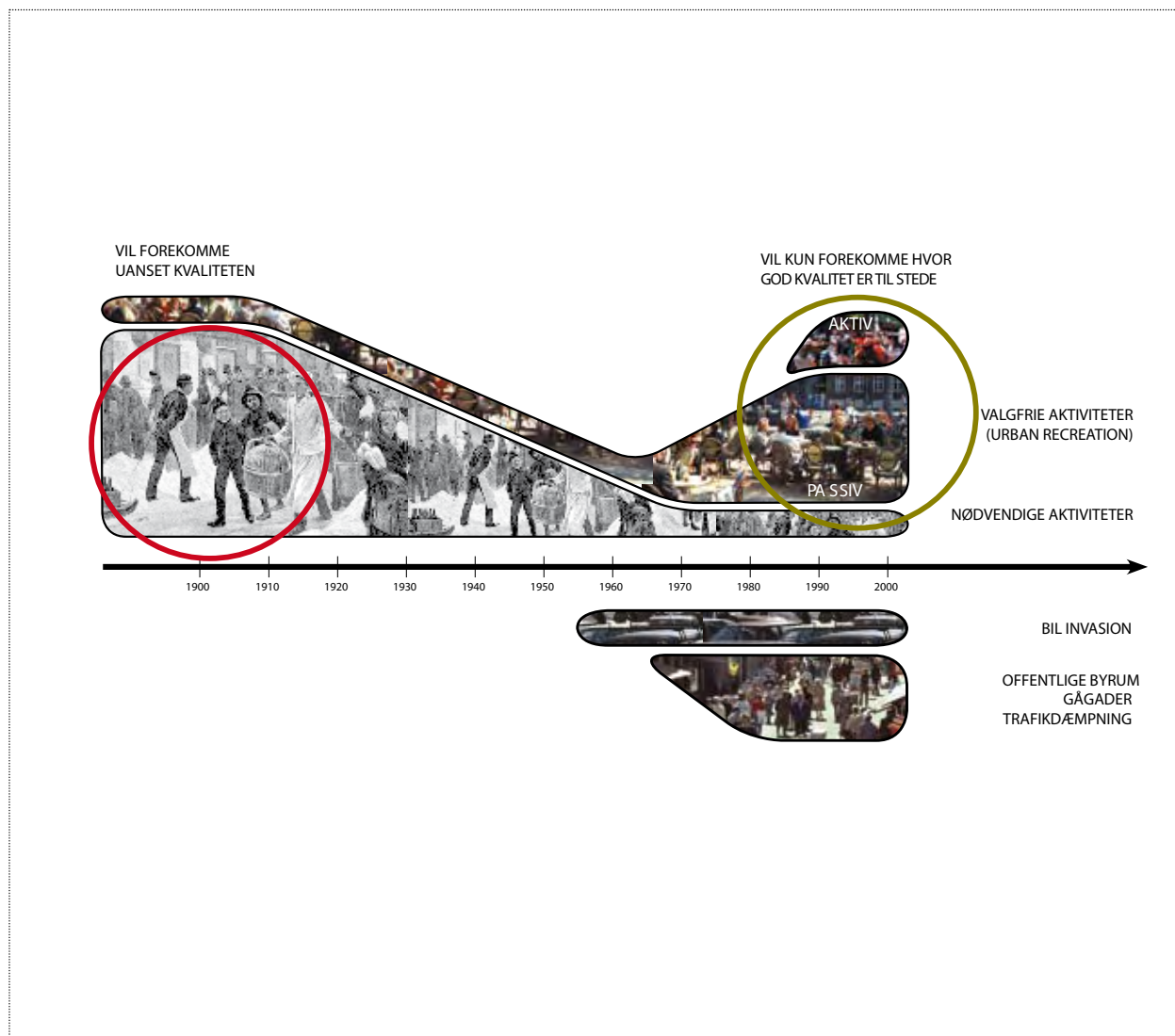
EN BY MED MEGET FÅ INVITATIONER TIL AT GØRE OPHOLD

BYLIVETS UDVIKLING I 100 ÅR

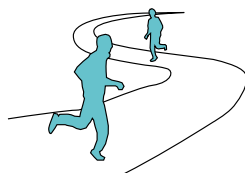
FRA NØDVENDIGE TIL VALGFRIE AKTIVITETER

Ses udviklingen af byrummene i de danske byer over en længere årrække, kan der påpeges en række udviklingstendenser, der har påvirket brugen af byens rum. Tidligere foregik mange nødvendige gøremål i det offentlige rum, og tætheden af mennesker skabte naturlig leben i byerne. I dag er der langt færre mennesker i områderne og livet i byens offentlige rum er præget af mere rekreative og sociale aktiviteter. Væsentligt er det, at disse nye byrumsaktiviteter er helt afhængige af en høj byrums kvalitet, da aktiviteterne i høj grad er et tilvalg. Etableres gode byrums kvaliteter skabes forudsætningerne for levende og attraktive byområder i den aktuelle samfundssituation. Skiftet fra det nødvendige og påtvungne "byliv" til det valgfrie og lystbetonede byliv, stiller sammen med den store udtynding af beboere pr. Ha meget store krav til byplanlægningen hvis visionerne om levende, attraktive og trygge byer og byrum skal realiseres.

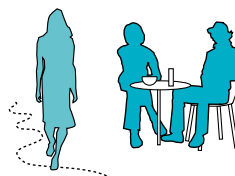
Fokuserer Holbæk kommune i den fremtidige udvikling af bymidten på at tilpasse byens tilbud til de valgfrie aktiviteter og de nye bylivstendenser kan interessen for Holbæk by øges i en positiv retning.



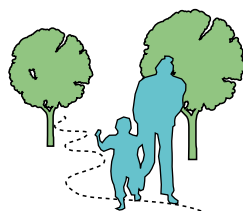
NY INTERESSE FOR KROPSKULTUR



PRIVATISERING = ØGET INTERESSE FOR DET OFFENTLIGE LIV



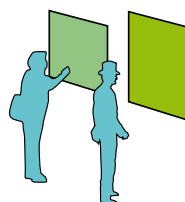
ØNSKET OM AT NYDE FRISK LUFT OG NATUR



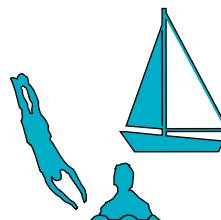
FLERE BØRN OG ÆLDRE ØNSKER AT BRUGE BYENS RUM



NY INTERESSE FOR AT DELTAGE I KULTURELLE EVENTS



ADGANG TIL VANDET



NY INTERESSE FOR KROPSKULTUR

Affødt af blandt andet øget bilkørsel, miljøbevidsthed og stillesiddende arbejde er interessen for at gå og cykle i dagligdagen øget væsentligt. Jogging, kondiaktiviteter, rulleskøjteløb eller blot promenader og gåture til og fra div. gøremål udgør i dag en stor del af det samlede liv i vores byer.

ØNSKET OM AT NYDE FRISK LUFT OG NATUR

Store dele af befolkningen opholder sig indendøre i arbejdstiden, og mange vælger derfor at tilbringe en stor del af deres fritid udendørs.

NY INTERESSE FOR AT DELTAGE I KULTURELLE EVENTS

Byens rum kan skabe mulighed for mange aktiviteter såsom udstillinger, optrædener, leg etc. Mængden af mennesker der bor alene har generelt betydet et øget behov for at komme ud for at møde andre eller deltage i byens begivenheder.

PRIVATISERING = ØGET INTERESSE FOR DET OFFENTLIGE LIV

De stadig mindre husstande og den hurtigt voksende privatisering af bolig- og arbejdsliv samt serviceaktiviteter har medført en generel øget interesse for de fælles byrum og de fælles aktiviteter som en modvægt til den stigende isolering i byerne.

FLERE BØRN OG ÆLDRE ØNSKER AT BRUGE BYENS RUM

Der skal fokuseres på at invitere børn, unge og ældre til at bruge byen. Stor variation i brugergrupper kan skabe grobund for aktive byrum, hvis de indrettes omhyggeligt til at tilgodesee både de unge og de ældres behov.

ADGANG TIL VANDET

Herlighedsværdier og særlige attraktioner spiller en stadig større rolle for byernes attraktivitet. Nem adgang til vand og grønne områder bliver et vigtigt fokuspunkt i den fortsatte udvikling af Holbæk.

AKTIVITETER I BYENS RUM

Hvis fodgængere gives gode vilkår vil de i langt højere grad færdes til fods, og samtidig knytter der sig til gå-trafikken hele spekteret af attraktive rekreative aktiviteter.

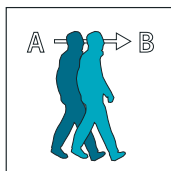
Et rigtig godt byrum kan altid kendes på at mange vælger at afbryde deres gøremål eller gåtur for at standse op, slå sig ned, nyde tilværelsen, byrummet og de andre mennesker. Gode betingelser for gåtrafikken og livet til fods, samt muligheden for ophold, pauser og oplevelser er nøglen til etablering af et attraktivt og levende byrum.

Samtidig skal der i udformningen af byrummene tages højde for vores nordiske klima med årstidernes skiften og dertil vekslende brug af byens rum.

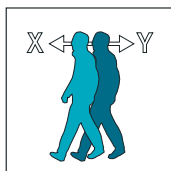
Et byrum vil aldrig have den samme intensitet i aktiviteter over et døgn, en uge, et år, og skal derfor have en grad af fleksibilitet hvor det kunne tåle at stå tomt i nogle perioder og være meget aktivt i andre perioder.



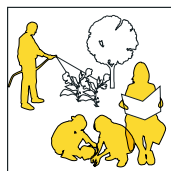
aktivitets typer



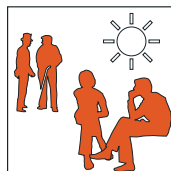
DAGLIG KOMMEN OG GÅEN :
At gå til og fra.



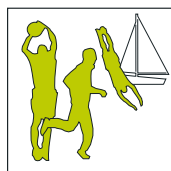
DAGLIG TRANSIT AKTIVITET:
At gå igennem byrummet.



BOLIGNÆRE AKTIVITETER:
Ophold på terrasser og forhaver, passe haven og praktiske gøremål f.eks. pudse cykel, vaske bilen...

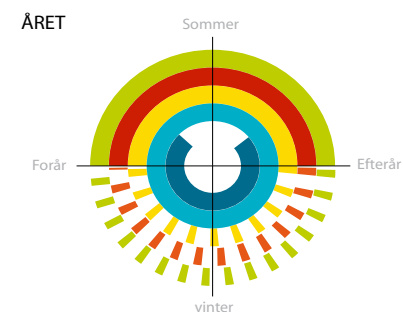
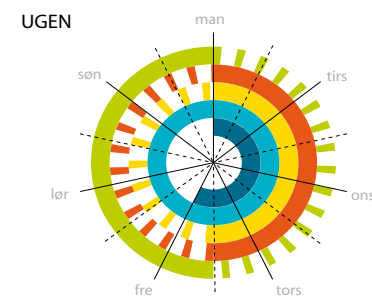
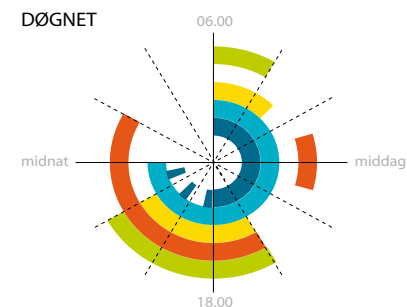


SOCIALE AKTIVITETER:
Pauser og pusterum, cafebesøg, møder, leg, shopping, tilskuer til aktiviteter og events.

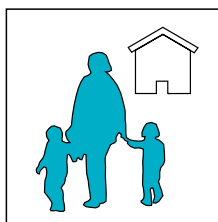


REKREATIVE AKTIVITETER:
Sport, rekreation og motion.

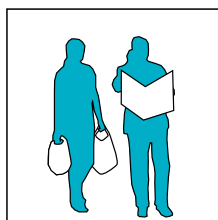
aktiviteter over tid



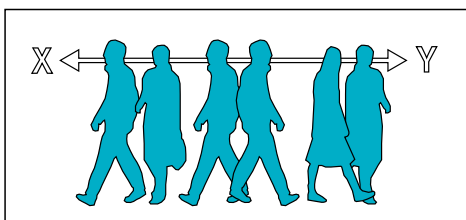
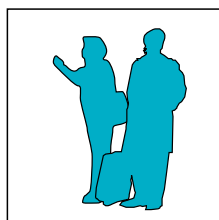
HVILKE PERSONGRUPPER KAN FORVENTES AT BRUGE BYEN OG BYENS RUM?



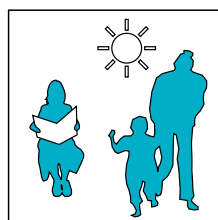
DEN FASTE GARNISON:
Folk der bor og arbejder i byen.



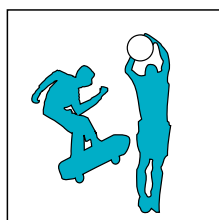
GÆSTER/KUNDER
Folk der kommer for at besøge og benytte byens og byrummenes funktioner.



FODGÆNGERE I TRANSIT
Folk der går igennem bydele og byrum.



BYRUMS BESØGENDE:
Folk der kommer fordi der er dejligt i byens rum / specielt for at benytte byrum i forbindelse med rekreation, fornøjelse, motion mv.



DEN FASTE GARNISON

De faste brugergrupper refererer til dem, som har deres daglige færden i byens rum, fordi de enten bor eller arbejder i byen. Denne gruppe er meget vigtig, da deres daglige færden til og fra boliger og arbejdspladser sikrer en grundaktivitet på alle tider af året og døgnet, og dermed skaber grundlag for en mere tryk by og trygge og aktive byrum. Jo mere denne gruppe går og cykler des mere aktiv vil byen opleves.

MENNESKER MED ÆRINDE I OMRÅDET

En af de vigtigste brugergrupper er de mennesker som kommer på besøg i byen. Det kan være de som benytter kulturelle tilbud, vandets herlighedsværdier, eller køber ind. Disse mennesker bruger byen enten fordi det er nemt og belejligt på vejen hjem fra arbejde, eller fordi byen tilbyder særlige kvaliteter.

MENNESKER PÅ GENNEMGANG

En række mennesker vil krydse gennem byen for at komme til andre bydele eller grønne områder. Igen vil dette være at foretrække til fods eller på cykel, så det bliver vigtigt at byens netværk tilbyder de bedste muligheder for dette.

BYRUMMETS BESØGENDE

Mennesker der opsøger byens rum på grund af deres særlige kvaliteter og tilbud. Denne kategori af besøgende kan give et meget afgørende tilskud til livet i byen - men de besøgende kommer kun, hvis byen har et varieret udbud af aktiviteter og byrum, der kan tilfredsstille de mange forskellige behov.

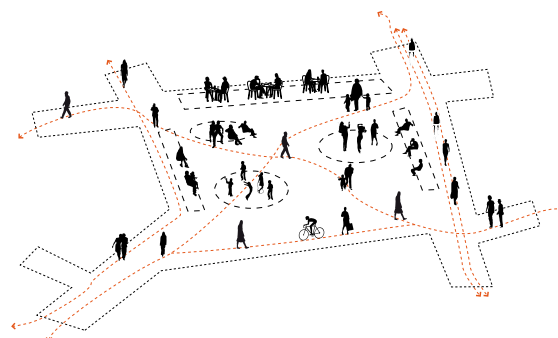
METODE: LIV - RUM - HUSE

Traditionelt er planlægningen af nye byrum startet med placeringen af bygninger og funktioner. Mellem bygningerne opstår byrummene, og ofte ligger de store mellemrum øde hen. Den sædvanlige funktionalistiske bebyggelsemetode har således været: Først huse, så rum - og så måske lidt byliv, hvis det kan opstå af sig selv.

Planlægningsprocessen bør i dagens situation vendes om og starte med bylivet. Således kan man indarbejde bylivet og de sociale aspekter i planlægningen meget tidligere, end man normalt gør.

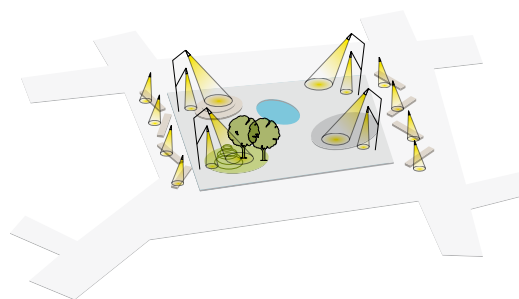
Rækkefølgen bør derfor være først liv, så rum, så huse for at sikre at byens brugere inviteres til at deltage i byens liv.

Afsnittet om de 5 udvalgte byrum er baseret på denne metode og visualiserer således for hvert byrum livet, rummet og husene.



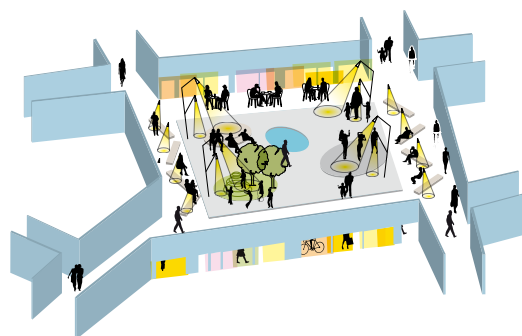
LIVET

En vision for livet i det nye byrum må lægges til grund for planlægningsarbejdet, som besvarer en række spørgsmål såsom: Hvem er de potentielle brugere? Hvilke aktiviteter kan tænkes at finde sted? Hvilket liv kunne rummene invitere til? Hvor og hvornår skal der være aktiviteter?



RUMMET

På basis af bylivsvisionerne kan rummene udformes således at design og funktionsopdeling understøtter de ønskede aktiviteter. Rummen kan herefter planlægges ud fra de naturlige ganglinier, de vigtige destinationer i området, de brugergrupper og aktivitetskategorier, der indgår i visionen. Rummenes placering og form bør tage afsæt i stedets herlighedsværdier, samt skabe nye kvaliteter på stedet.



HUSENE

Endeligt bør også kvaliteten af bebyggelsesstrukturen og byrummets kant behandles i forbindelse med byrummet, således at funktioner og aktiviteter inde og ude kan kobles bedst muligt sammen og livet i byrummet understøttes.

KVALITETSKRAV TIL BYENS RUM

BESKYTTELSE

Beskyttelse mod trafik og ulykker

- Oplevelse af tryghed i relation til trafik, så hverken børn, forældre eller ældre behøver at være bekymrede, når de færdes på stedet

Beskyttelse mod kriminalitet og vold – oplevelse af tryghed

- Levende byrum
- Funktioner der overlapper dag/nat
- God belysning

Beskyttelse mod ubehagelige sansepåvirkninger

- Vind/træk
- Regn/sne
- Kulde
- Forurening

KOMFORT

Mulighed for at gå

- Plads til at gå komfortabelt
- Interessante facader at gå langs
 - Gode overflader
- Ingen forhindringer
- Adgang for alle

Mulighed for at stå/ophold

- Opholdszoner/kanteffekt
- Støttestrukturer at stå ved
- Facader med gode detaljer, der inviterer til ophold

Mulighed for at sidde

- Siddezoner med mange fordele: udsigt, sol, mennesker at se på
- Gode siddesteder
- Gode siddemøbler

Mulighed for at se

- Rimelige se-afstande
- Uhindrede kig
- Interessante kig
- Belysning (til aften/nat)

Mulighed for at tale og høre

- Lavt støjniveau
- Samtalevenlige siddearrangementer

Mulighed for udfoldelse/aktiviteter

- Invitation til fysisk aktivitet, motion, leg og underholdning
 - Dag og nat
 - Sommer og vinter

HERLIGHED

Skala

- Dimensionering af bygninger og rum i menneskelig skala

Mulighed for at nyde det gode vejr

- Sol/skygge
- Varme/kølighed
- Læ/brise

Æstetiske kvaliteter/positive sanseindtryk

- Godt design og gode detaljer
 - Smukke udsigter
 - Gode materialer
 - Træer, planter, vand

LIV - ET SPØRGSMÅL OM KOMFORT OG OMSORG

Livet i byen vil i meget høj grad afhænge af fodgængerlandskabets invitation til færd og ophold, om det bliver bekvemt og interessant at færdes i byen, og om det bliver dejligt og komfortabelt at opholde sig på gader, torve og grønne områder. Til brug for analyser og udformning af byrum, i kombination med LIV RUM HUSE metoden, er udarbejdet en oversigt over en række væsentlige kvalitetskrav.

For at opnå et 100% sted - det vil sige et sted, der kombinerer de væsentlige kvaliteter for menneskers komfort og glæde i byens rum, så som gode klimatiske forhold kombineret med mulighed for ophold og aktivitet, - bør en stor del - eller alle - af de nævnte kvalitetskrav være tilgodeset.

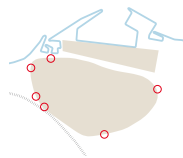
analyse

ankomst til byen - et centrum med 50 km i timen

fodgænger ruter - fra somewhere to nowhere

18 byrum - hvor står juletræet?

ANKOMST TIL BYEN



Når man ankommer til Holbæk foregår det primært i bil eller med offentlig transport. Sekundært ankommer man fra vandsiden med egen båd eller med færge fra Orø.

Ankommer man til Holbæk med regionaltoget, Odsherredsbanen eller bus er oplevelsen blandet. Kvaliteten af stationen er ringe og nedslidt og det er ikke just opmuntrende at gå igennem stationsbygningens tunnellignende passage til stationsforpladsen. Er man ankommet med bus står man af på en temmelig mørk og uinteressant busholdeplads. Fra stationsforpladsen er det svært at orientere sig og ikke alle finder fodgængertunnelen til Nygade, endsige vælger at benytte den. Mange vælger istedet at krydse Jernbaneplads og ikke nødvendigvis via fodgængerovergangen, men i direkte linie mod Nygade.

Ankommer man i bil mangler man oplevelsen af at ankomme til bymidten. Et skift i vejprofil, en markering af overgang mellem udenfor- og i bymidten, beplantning, belægning. Noget der fortæller bilisterne at nu er det ned i hastighed og bevægelse foregår på lige vilkår med cyklister og fodgængere.

Ankommer man fra vandet er det primært koblingen til bymidten, der er udfordringen. Krydsningsmulighederne på Havnevej er ikke optimale for fodgængere og den uartikulerede forbindelse over Gasværksgrunden inviterer ikke fodgængere til at besøge centrum.



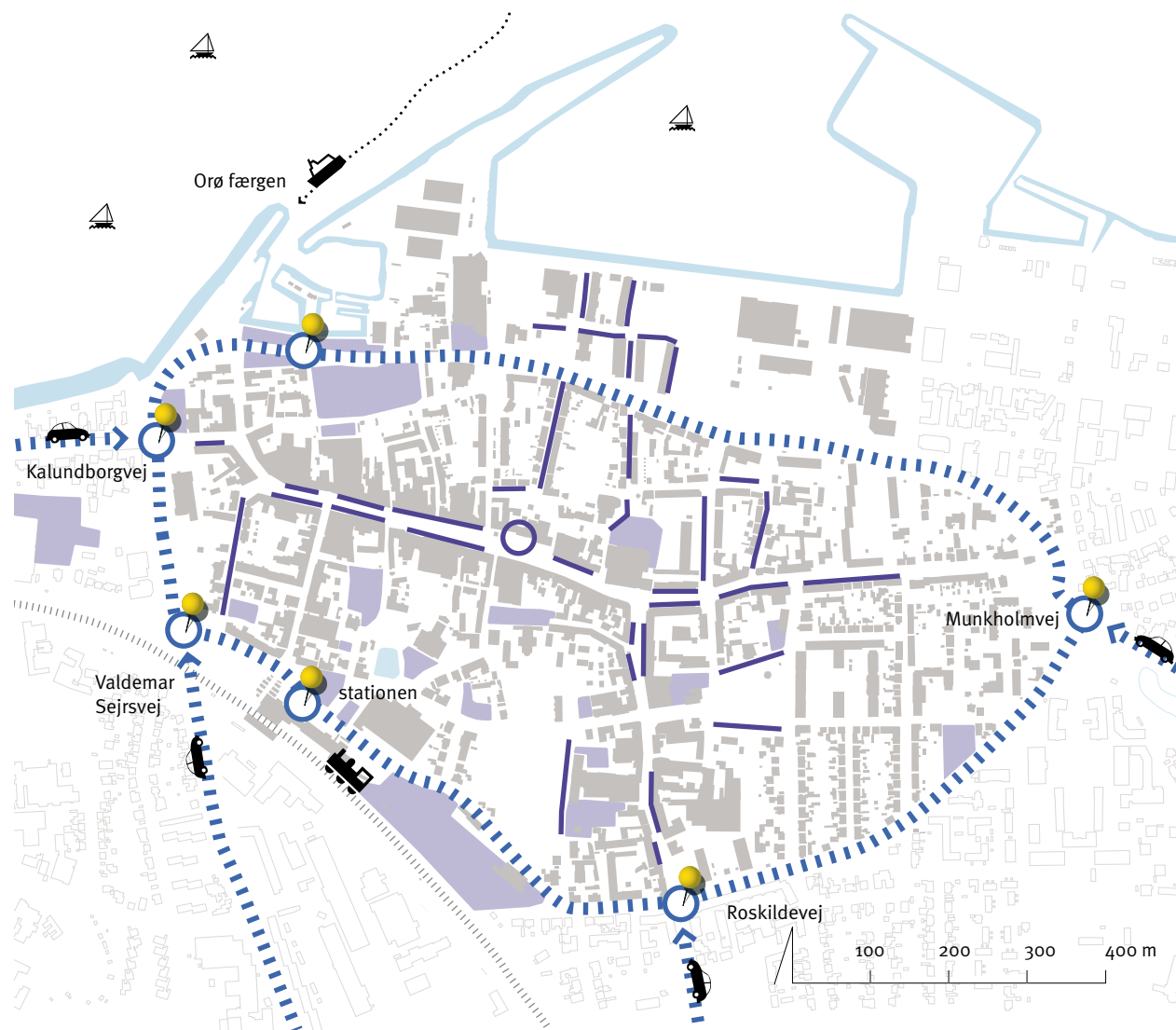
Vigtige ankomstpunkter



parkeringspladser



parkeringspladser



ET CENTRUM MED 50 KM I TIMEN



Ahlgades kvaliteter overskygges af den konstante strøm af biler, der gør det temmelig svært at krydse gaden som fodgænger.



I Holbæk bymidte er det iøjenfaldende så meget parkering der er jævnt fordelt på stort set alle små gader og pladser. Her ses parkering på Bysøstræde.



En stor del af biltrafikken i Holbæk bymidte er p-søgetrafik, altså biler der leder efter den allermest centrale p-plads. Ofte er denne plads allerede taget og den meget biltrafik i centrum er derfor unødigt kørsel.



"Velkommen i Nygade" opleves mere som en ironisk kommentar end en velkomst, idet man bevæger sig ned i en fodgængertunnel af meget ringe kvalitet.

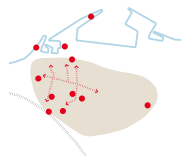


Ankomst: Munkholmvej/Borgmester N. E. Hansensvej



Ankomst: Kalundborgvej/Valdemar Sejrsvej

FODGÆNGER RUTER



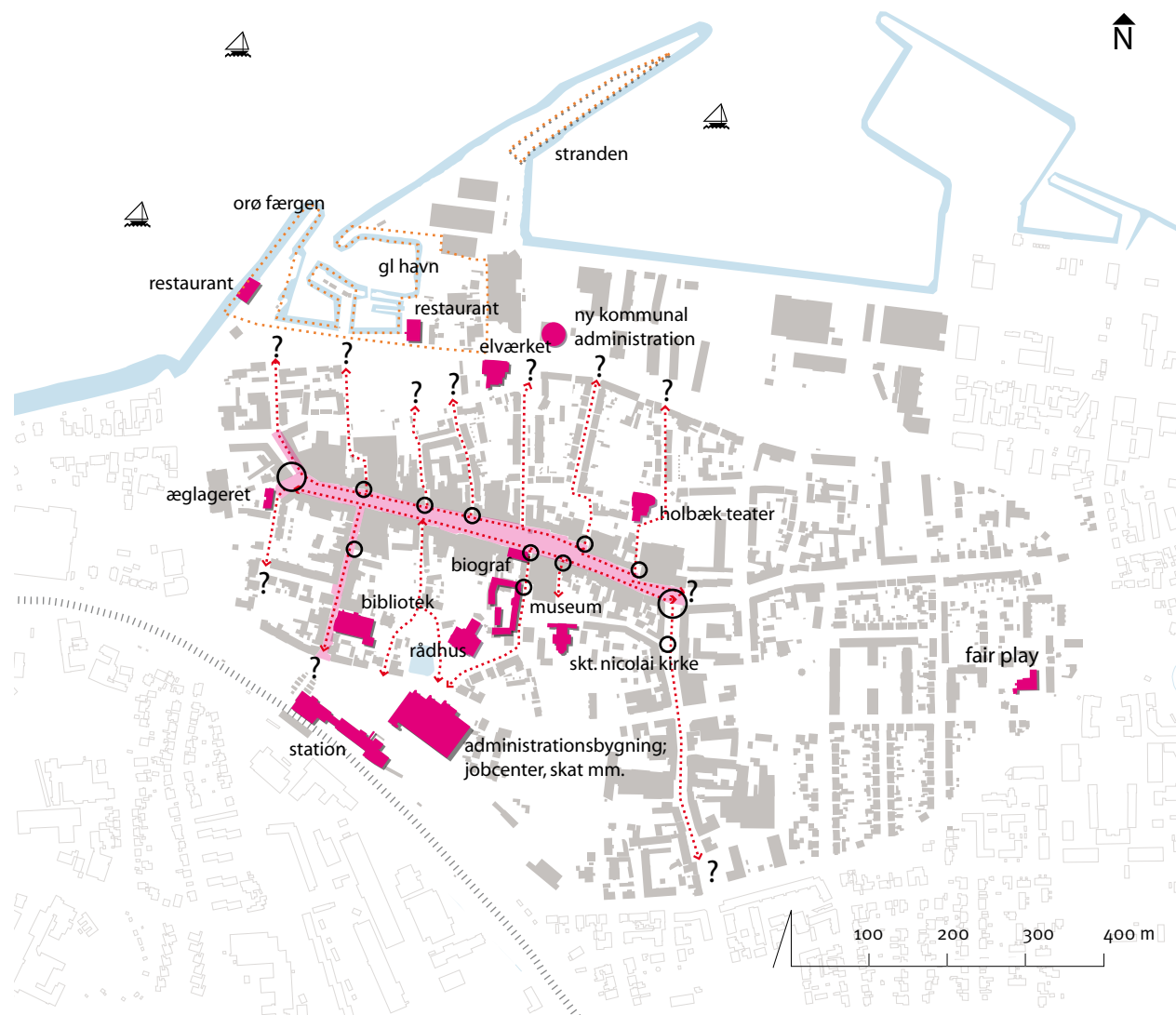
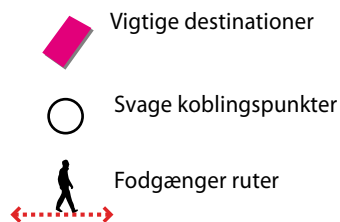
I Holbæk bymidte er der en række interessante destinationer såsom handelsmuligheder, biograf, museum, udstillinger samt områder som stranden og Gl. Havn. Det er sådan set også muligt at gå til fods i byen og med rimelige forhold, men oplevelsen af et egentligt byrumsnetværk, hvor ruter og destinationer kobles, mangler.

Ahlgade er rygraden af Holbæks fodgængerruter og sammen med Nygade den mest velfungerende. Karakteren af Ahlgade som egentlig hovedgade starter og stopper ret brat ved Smedelundsgade og Havnevej og overgår derefter uden videre til et meget mere bil-orienteret design.

Fra Ahlgade er der en række fine kig mod vandet, men disse kig og forbindelser er ikke specielt tydeligt markeret i gaden. Går man via sidegaderne Blegstræde, Strandgade og Brolæggerstræde mod vandet er oplevelsen den at forbindelsen ligesom ophører og aldrig bliver ført helt til ende - til vandet.

Nygade starter/slutter i en fodgængertunnel og skæres over af Jernbaneplass, hvilket gør det svært at komme til og fra stationen. Som fodgængerrute mangler Nygade offentlige opholdsmuligheder såsom bænke og sekundære siddemuligheder.

Havnen og bymidten opleves som to selvstændige bydele istedet for en bymidte med en havnefront og koblingen mellem dem er meget svag.



FRA SOMEWHERE TO NOWHERE



Fra centrum er der mange flotte kig mod vandet, men som fodgænger er forbindelsen mellem byen og vandet svækket af Havnevej.



Selvom der er offentlig adgang til kirken og kirkestræde via denne port er signalerne af meget privat karakter og intet fortæller dig at dette er adgangen til kirken fra Ahlgade.



Går man mellem bymidten og havnen er bevægelsen over p-pladsen langs havnevej et missing link! I praksis ophører retning og egentlig fodgængerprioritet, selvom der er tre nord/syd gående fodgængerforbindelser.



Stranden er en fantastisk destination, men den mangler kobling til byen og det er mest oplagt at køre i bil hele vejen ud til stranden, fremfor at gå eller cykle.

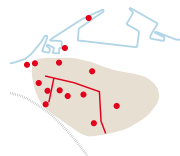


Som Gl. Havn og de nyudbyggede havnearealer ligger nu, savnes en sammenhængende promenade langs vandet, hvor man kan nyde alle de herlighedsværdier der findes.



Den mørke tunnel mellem stationen og Nygade opfattes mere som en forhindring end en forbindelse.

18 BYRUM



Vi har i bymidten identificeret 18 byrum af forskellig karakter. De spænder over grønne rum, parkeringspladser og mere urbane rum.

Fælles for dem alle er dog fraværet af hierarki - man oplever ikke at en bestemt plads er mere vigtig end andre, hverken i kraft af størrelse eller funktion og kvalitetsmæssigt og i udformning er der ikke den store variation. Dette foranlediger en til at spørge; hvor mødes byens indbyggere og brugere, hvor samles man til events, byfester og demonstrationer, hvor kan man slappe af fra byens aktiviteter og ikke mindst hvor står byens juletræ?!

Ahlgade er dog en undtagelse og her fornemmer man klart at gaden indtager en meget vigtig position i Holbæk. Gaden ligger centralt i bymidten og her er mængden af mennesker også koncentreret og dette bidrager til oplevelsen af Ahlgade som et aktivt og vigtigt byrum.



HVOR STÅR JULETRÆET?



1. Jernbanepads



2. Æglagerets have



3. Lille torv



4. Passagen (Nygade/
Bysøstræde)



5. P på Bysøstræde



6. Bysøparken/Rådhuspladsen



7. Kirkepladsen



8. Markedspladsen



9. Nygade



10. Ahlgade



11. Smedelundsgade



12. Gendarmergården



13. Murerpadsen



14. P Holbæk Vandrehjem



15. Plænen



16. P Gasværksgrunden



17. Gl. Havn

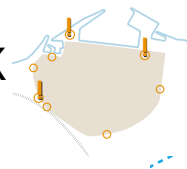


18. Stranden

strategi - velkommen til holbæk

velkommen til holbæk - en by med 5 km i timen
en by med et stærkt byrumsnetværk
en by for alle

VELKOMMEN TIL HOLBÆK



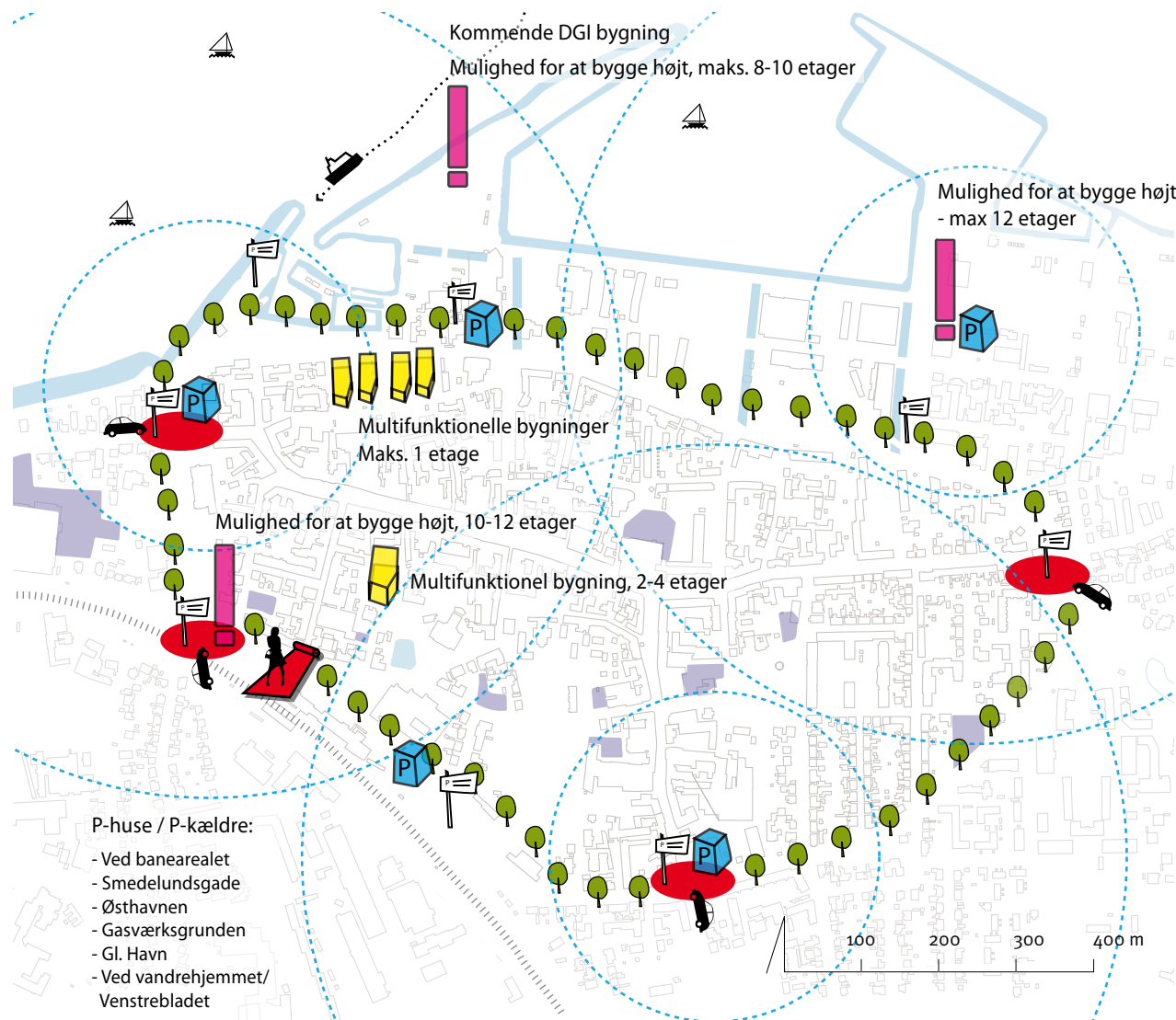
Når man ankommer til Holbæk bør man føle sig inviteret til at opleve byen og de kvaliteter, herlighedsværdier og kulturelle og historiske tilbud der findes.

Denne "inviteren" starter ved ankomsten til bymidten og de vigtigste ankomstpunkter bør signalere overgang, port, velkomst. Samtidig skal disse ankomstpunkter være godt knyttet til byens netværk både visuelt og fysisk. Det skal være nemt at orientere sig og finde vej.

Ved at nedtone bilens tilstedeværelse med etablering af centrale p-huse, introduktion af elektronisk p-info og hermed minimering af unødigt kørsel og p-søgetrafik samt optimering af fodgænger forhold- og netværk kan Holbæk få etableret en bedre balance mellem alle trafikanter.

Således kan Holbæk gå fra at være en bildomineret by med 50 km i timen til at være en by med 5 km i timen, hvor der er taget hensyn og gjort plads til alle trafikanter!

-  Ankomst ved stationen opgraderes og kobles til byen
-  Ringvejen markeres med beplantning
-  Ankomstpunkter styrkes og fremhæves bl.a. via etablering af spektakulære parkeringshuse som visuelle markører og parkeringsinfo
-  200 / 500 meters afstandsringe
-  Ny multifunktionel bygning med integreret parkering
-  Parkeringsplads
-  Markering af vigtige fokuspunkter med mulighed for at bygge højt jf. kriterier modsatte side



EN BY MED 5 KM I TIMEN



Ved ankomsten med offentlig transport skal den røde løber rulles ud! Man skal ikke være i tvivl om hvor centrum er, hvordan man kommer til havnen, Ahlgade eller kirken. Forbindelsen mellem bymidten og stationen skal være direkte, i niveau og fodgængerprioriteret. En bred lysreguleret fodgængerovergang i linje med Nygade vil være en invitation!

Strøget, København



Ringvejen omkring bymidten kan med tydelig beplantning være med til at understrege overgangen til bymidten og således signalere til bilisterne at nu færdes alle trafikanter på lige præmisser.

Frederiksberg Allé



Der er i bymidten identificeret tre vigtige fokuspunkter, hvor vi vurderer der kan bygges højt, uden at skabe gener for det omkringliggende miljø. Vælger man at bygge højt disse steder bør det ske efter nøje klimastudier, solforhold, visualiseringer og med indlevende arkitektur.

Vandtårn (boliger), Gentofte



Ved etablering p-huse i relation til de vigtigste infaldsveje kan P-husene fungere som markører af overgangen til bymidten. Disse bør bearbejdes med interaktiv belysning, transparens eller beplantning. P-husene ligger alle med en max afstand på 500 m til centrum og som funktion kan de reducere mængden af p-pladser og p-søgetrafik i bymidten.

Parkeringshus i Birmingham



Etablering af et elektronisk p-søge system, der ved alle ankomstpunkter fortæller præcis hvor og hvor mange ledige p-pladser der findes i bymidten idet man ankommer, kan minimere en væsentlig del af den biltrafik der findes i bymidten i dag.



I stedet for en parkeringsplads på Bysøstræde etableres en multifunktionel bygning eventuelt med offentlige funktioner kombineret med boliger og parkeringsanlæg.

Ligeledes bør overvejes multifunktionelle bygninger med integreret parkering og aktive stueetager mod fodgængerforbindelser over parkeringspladsen på Gasværksgrunden, der tilgodeser kig og koblinger mellem byen og vandet.

Kvartershus i Holmbladsgade

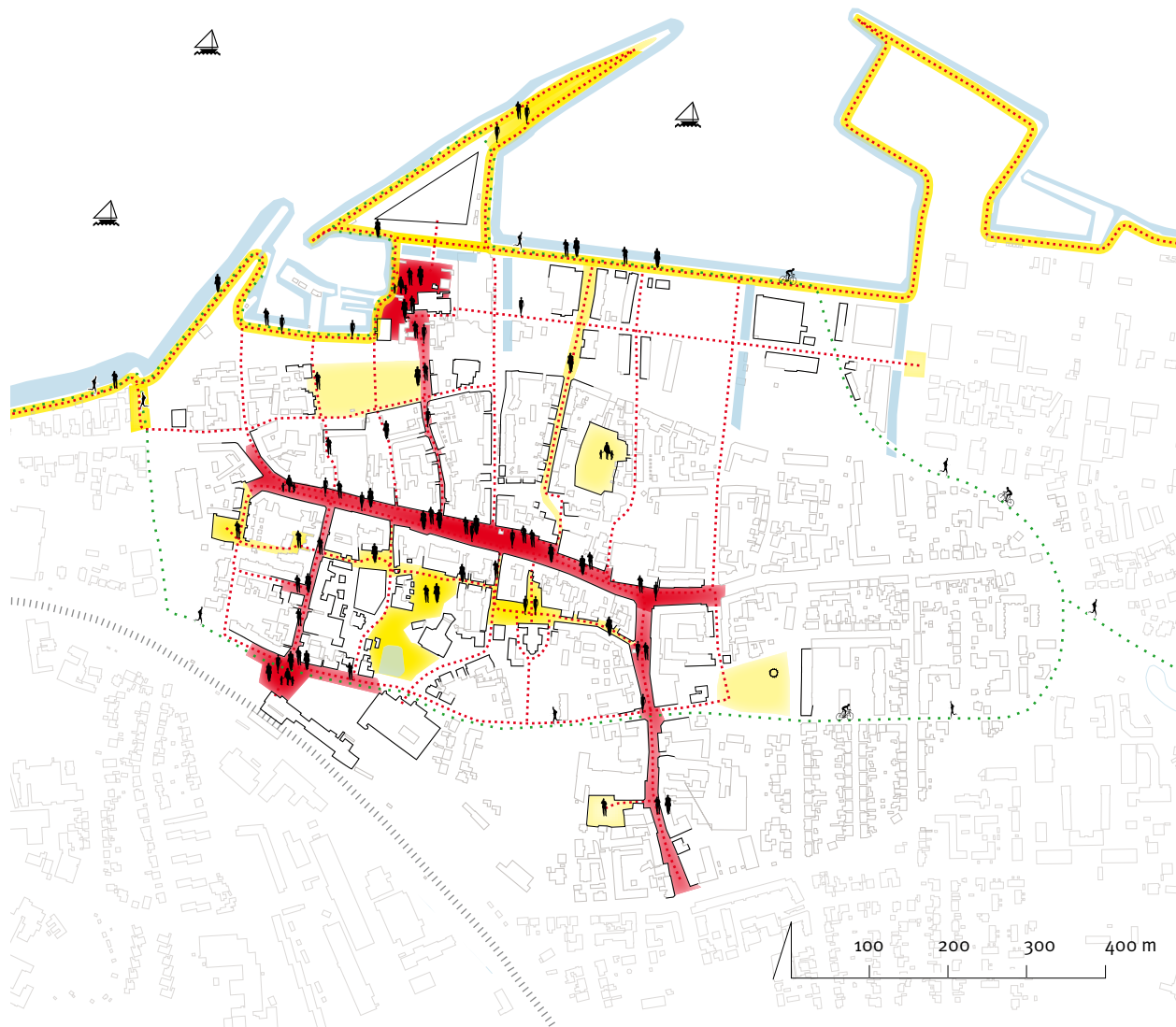
VELKOMMEN TIL HOLBÆK



Ved at opgradere en række forbindelser, og koble destinationer og ruter, kan Holbæk få et styrket byrumsnetværk. Alle vigtige ruter bør have en destination, et fokuspunkt - både visuelt og fysisk og muligheden for nemt og overskueligt at orientere sig i byen bør opgraderes. Alle vigtige destinationer bør være koblet til gode fodgængerforbindelser således at byens borgere og gæster bliver opfordret til at gå til fods i byen når de har ærinder.

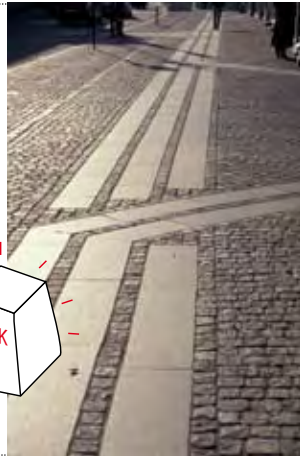
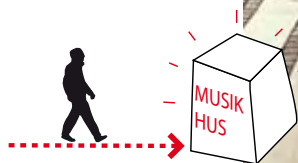
Der bør med udviklingen af Gl. Havn sikres en sammenhængende og offentlig promenade langs hele havnefronten. Med mange opholdsmuligheder inviteres både ældre, unge og børnefamilier til at bruge promenaden som et rekreativt udflugtsmål med stor herlighedsværdi. Promenaden bør sikre let adgang til fods til både Stranden og DGI byen.

-  høj aktivitet
-  lav aktivitet
-  løberute
-  promenade
-  fodgængerruter

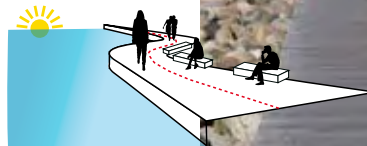


EN BY MED ET STÆRKT BYRUMSNETVÆRK

Det er vigtigt med en tydelig kobling af fodgænger netværket og byens forskellige destinationer.



Offentlig promenade med opholdsmuligheder langs vandet, Bo 01 Malmø, Sverige



Historiefortællinger og skiltning i byen, Melbourne Australien



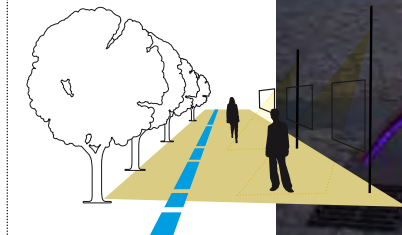
Etablering af en løbe/cykelrute igennem byen, Amager strandpark



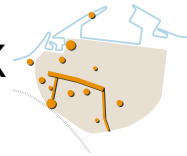
Facaderne på hjørnet af Nygade mod Jernbanepladsen bør opgraderes og være aktive og transparente



Træer, lys og vand som rumdefinerende elementer Varde, Danmark



VELKOMMEN TIL HOLBÆK



Med introduktionen af et byrumshierarki i Holbæk styrkes de enkelte byrums kvaliteter og forskelligheder. Et mere varieret udbud af attraktioner og begivenheder kan tilbydes og dermed bliver også et meget bredt udsnit af borgerne inviteret til at besøge byens rum.

For nogle byrum kræves meget få eller ingen tiltag for at styrke karakteren, mens der for andre kræves egentlige omlægninger og tilføjelser af helt nye funktioner.

I Holbæk identificeres tre helt centrale byrum, Ahlgade Torv, Gl. Havn og Jernbaneplassen, der primært grundet deres placering centralt i byen, koblet til byens netværk og adgang til herlighedsværdier, bør opgraderes til at fungere som byens tre vigtigste byrum. Disse er kategoriserede som "Hele byens rum".

Derudover identificeres en række byrum af mere sekundær karakter, der dog alle spiller en afgørende rolle for hierarkiet og hvordan hele byen opleves.

Disse er kategoriserede som "Kvartersrum" og "lokale rum".



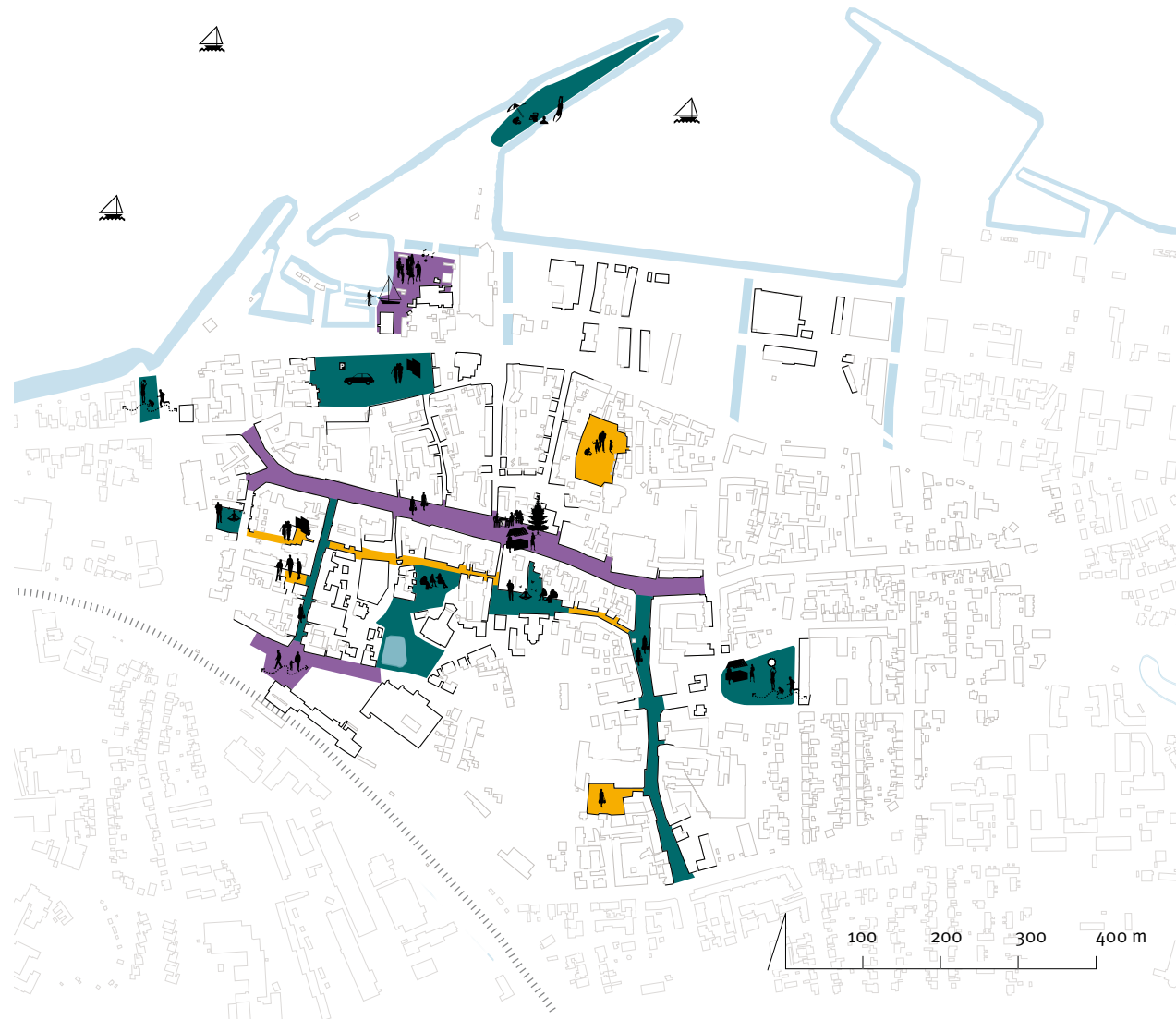
HELE BYENS RUM



KVARTERSRUM



LOKALE RUM



EN BY FOR ALLE - hele byens rum



JERNBANEPLADS



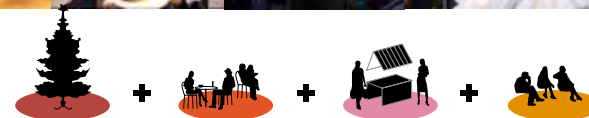
velkomst til byen
mødestedet
gennemgangsrum
24 timer 7 dage
12 måneder
ophold og venten
take away og kaffe



AHLGADE TORV



byens nerve
byens torv
juletræet
ophold i solen
kaffe og martini
sæsonmarkeder
events



HAVNEPLADSEN - GL HAVN

aktivt havneliv
aktivt boligliv
havnedage
events
koncerter
kaffe og sildemadder
ophold ved vandet





EN BY FOR ALLE - kvartersrum

KIRKEPLADSEN

kirkeforplads
byhave
meditativt rum
ophold i solen
udstillinger
historiefortællinger
foranderligt rum



SMEDELUNDSGADE

handelsgade
fodgængervenlig
Fodgængermiljø med "5 km i timen"
delikatesser
specialbutikker
cykelgade
gennemgangsrum



BYSØPARKEN (inkl APOTEKERHAVEN)

bypark
mødested
rekreation
ophold
leg
fysisk aktivitet
frokostpauser

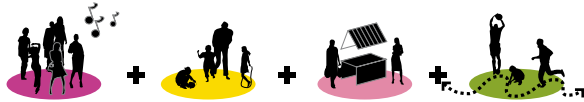




MARKEDSPLADSEN



skoleliv
markedsdage
skøjtebane
fysisk aktivitet
leg
rekreation
events



NYGADE



gågade
gennemgangsrum
handelsgade
kaffe og café
ophold
take away



ÆGLAGRETS HAVE



byhave
udstillinger
meditativt rum
foranderligt rum
ophold
pauser
skulpturhave





EN BY FOR ALLE - kvartersrum

PLÆNEN

fysisk aktivitet
løbe- og cykelrute
vandpost
opholdsmulighed
leg



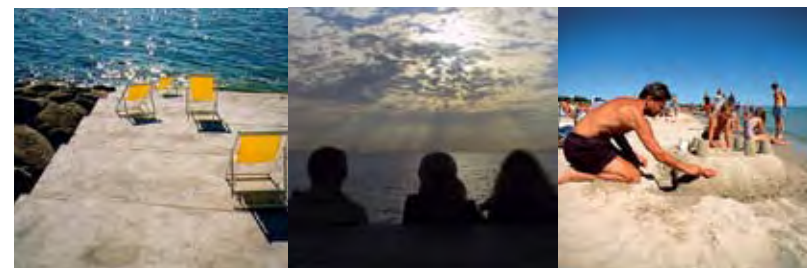
P-PLADS GASVÆRKSGRUNDEN

parkering
mellem by og vand
gennemgang
udstillinger
lyskunst
vandkunst
opholdsmuligheder



STRANDEN

vandliv
rekreation
fysisk aktivitet
ophold
udsigtspunkt





MURERPLADSEN



aktivt boligliv
leg
picnic
barbecue
fysisk aktivitet
ophold



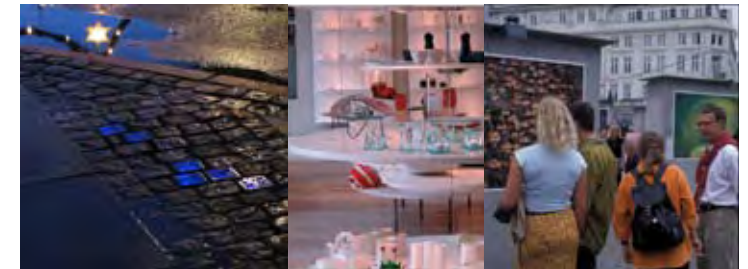
LILLE TORV



mødested
ophold
gennemgang
pause
lille lomme



PASSAGEN (Bagstræde, Kirkestræde)



historisk link
små fortællinger
gennemgang
ophold
kunst og udstillinger
gallerier
værksteder



GENDARMERGÅRDEN



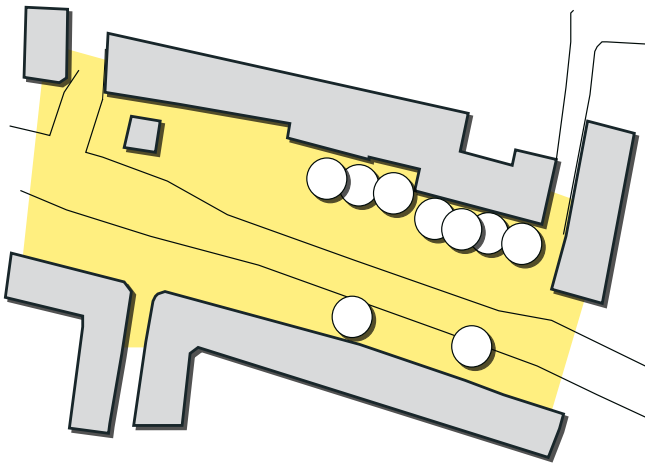
handel
udeservering
ophold



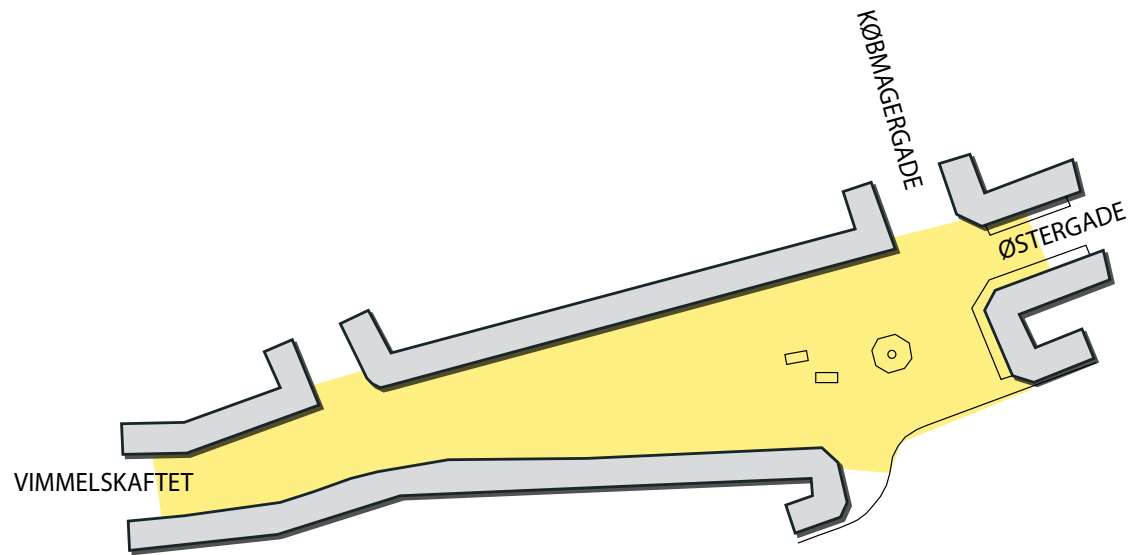
5 byrum

ahlgade torv
gl. havn - havnepladsen
jernbaneplads
kirkepladsen
smedelundsgade

AHLGADE TORV



AHLGADE TORV 1:1500



AMAGER TORV 1:1500

PROBLEMER



- Torvet deles i to af kørebanen på Ahlgade.
- Nedkørsel til P-kælder midt på torvet umuliggør brug af rummet til større begivenheder og events.
- Bankens facade bidrager ikke til livet i rummet
- Møbleringen af torvet gør det svært at bruge til diverse aktiviteter.
- Pavillonen er af ringe kvalitet.
- Ringe opholdsmuligheder - få bænke uden ryglæn.

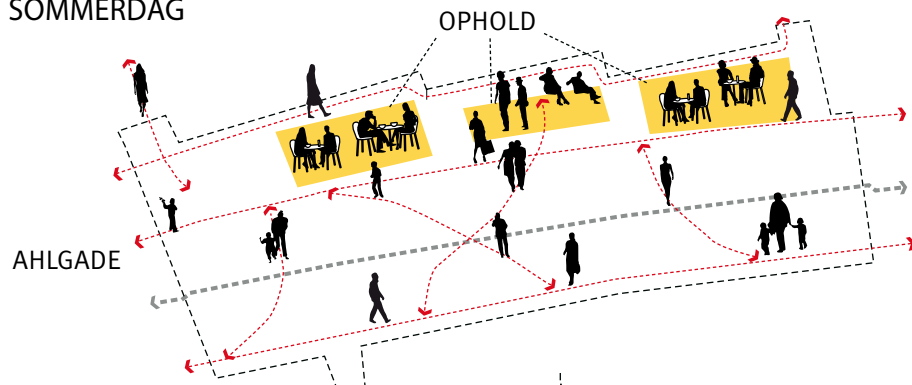
POTENTIALER



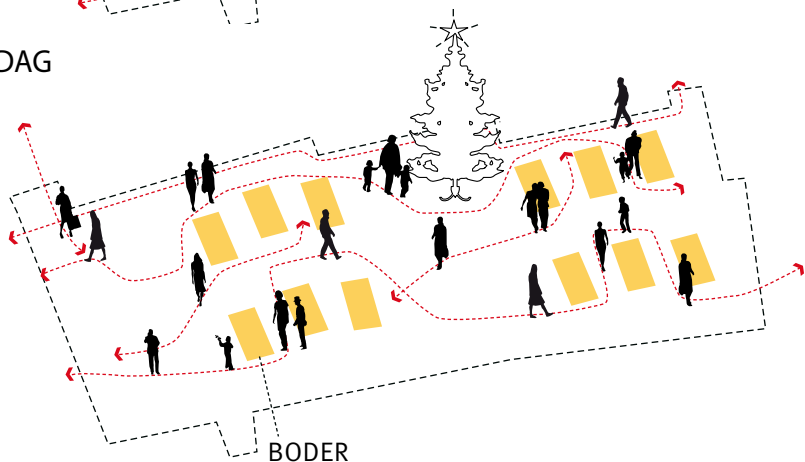
- Torvet ligger centralt på Ahlgade.
- Der er et naturligt flow af fodgængere på Ahlgade og gennem torvet, der bidrager til aktivitet på torvet.
- Torvet defineres af bygninger med potentielt aktive facader til tre sider.
- Gode klimatiske forhold - torvet ligger mod sydvest og er godt beskyttet i forhold til vind.
- Torvet er historisk set bykernens centrale mødested, hvor byens brønd lå.

LIV

SOMMERDAG

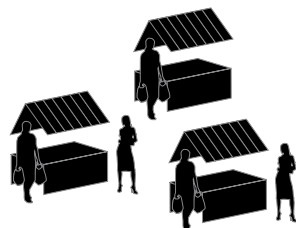


VINTERDAG

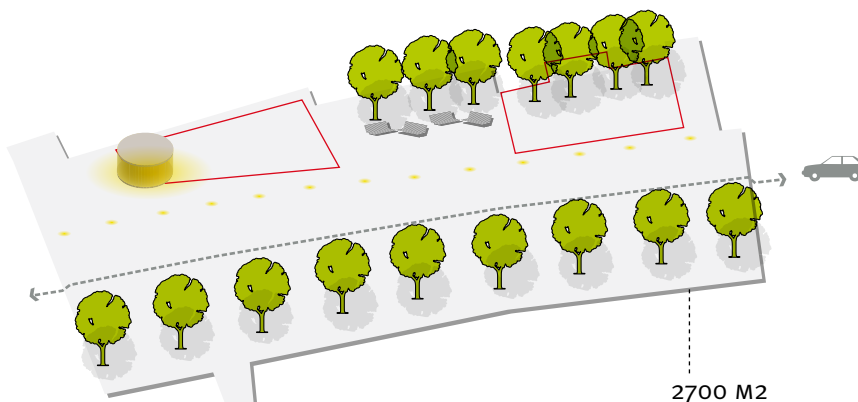


Torvet skal opgraderes til at være byens hjerte - et rum for ophold, udeservering, forsamlinger, større begivenheder, markedsdage og til byens juletræ.

Det skal gøres mere sikkert at krydse Ahlgade og gående skal have højere prioritet end biltrafikken. Pladsen skal kunne lukkes af for biltrafik, ved særlige lejligheder, hvor hele pladsen skal kunne indtages til f.eks. markedsdage.



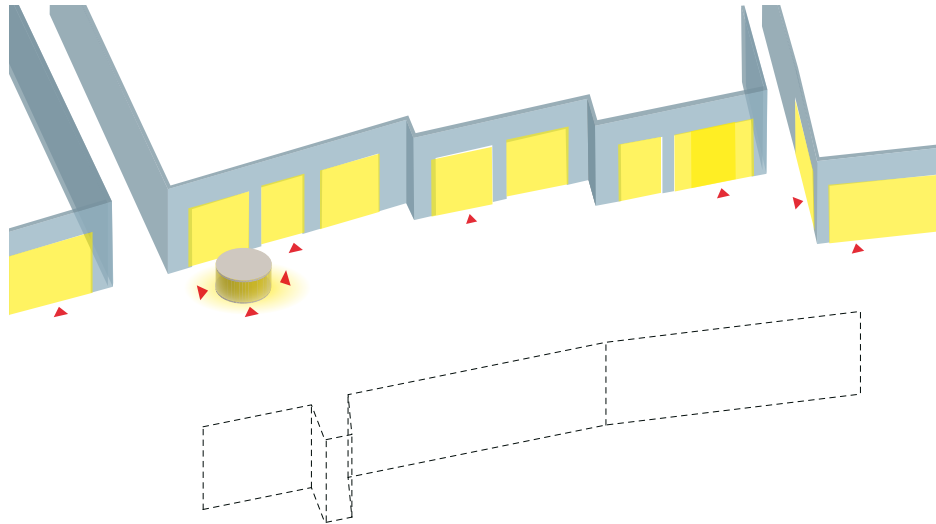
RUM



Vi foreslår at torvet får én samlet belægning der nedtoner køresporet og i højere grad binder på tværs af Ahlgade, så torvet opleves som ét rum.

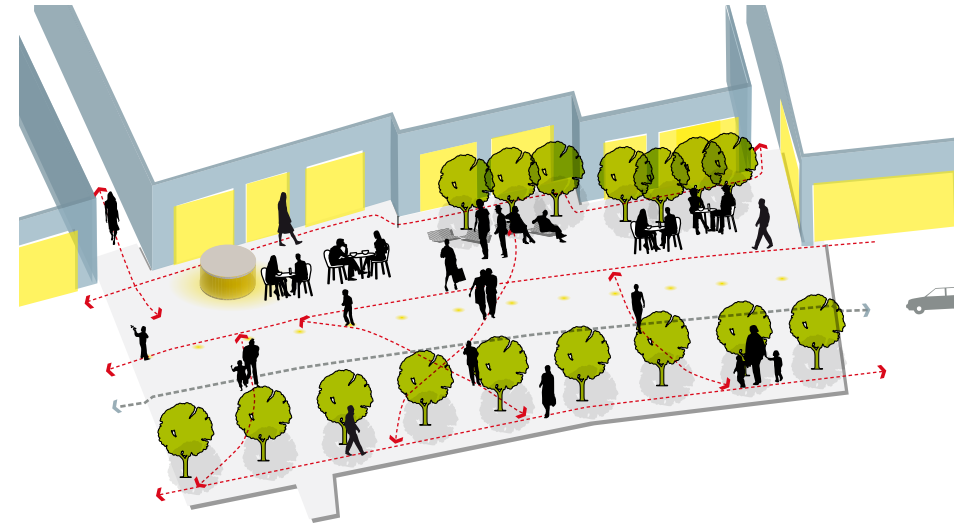
Nedkørslen til parkeringskælderen fjernes fra torvet, så rummet kan bruges til større arrangementer og fornemmelsen af "byens torv" styrkes. Biler krydser stadig torvet, men i højere grad på fodgængerernes præmisser, idet de nu krydser en tværgående flade. Torvet ligger godt i forhold til solen, der gør det oplagt til ophold. Vi har lagt to zoner ind til udeservering. Imellem cafeerne er en opholdszone defineret med faste Holbæk bænke, til det mere uformelle og ikke kommercielle ophold. På pladsens sydside fortsættes træerne til en række.

HUSE



Torvets grønne pavillion opgraderes og får en åben facade. Bankens facade bør gøres mere aktiv og interagere med torvet. Vi foreslår at der lægges en lille café ind i bankens facade, der kan aktivere torvet når vejret er godt. Generelt bør der stilles høje krav til kvaliteten, interaktionen og antallet af indgange i de stueetager, der danner kant til torvet, således at de bidrager til oplevelsen af torvet som byens hjerte, også efter lukketid og i weekenderne.

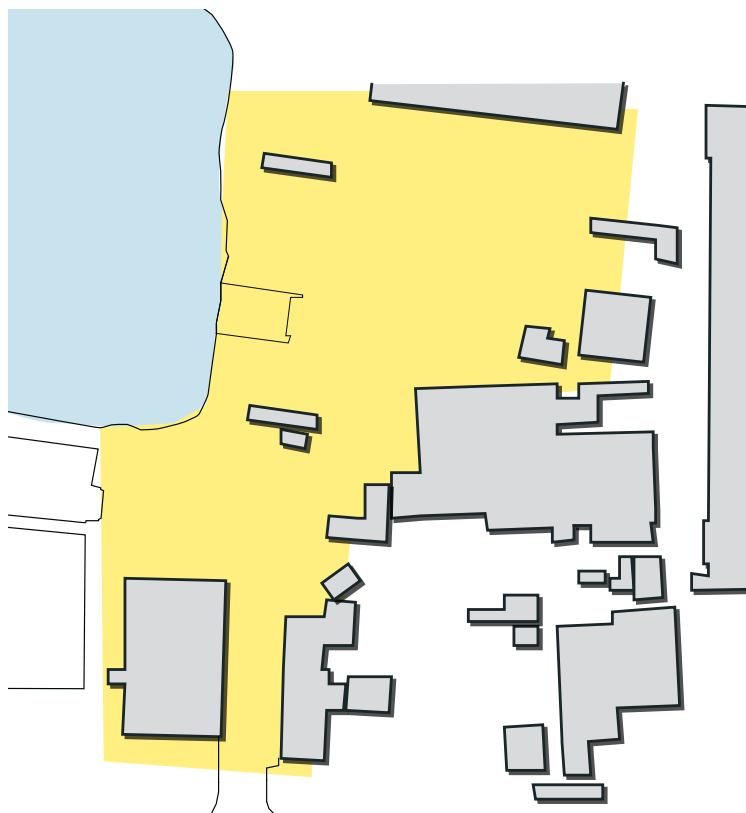
AHLGADE TORV



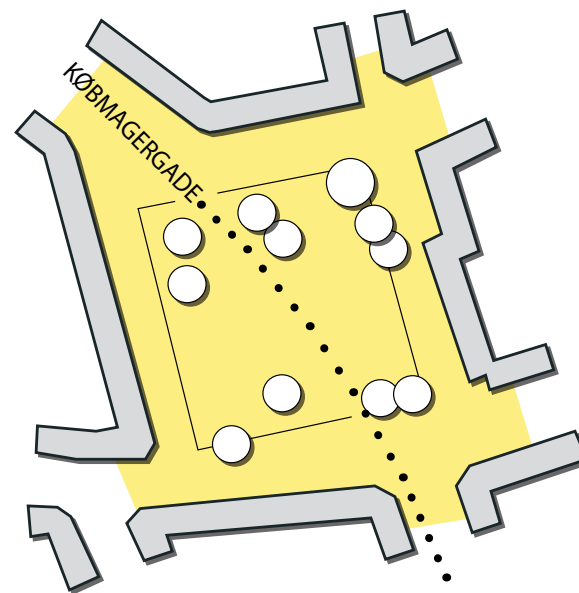
VISION

- Nyt liv til byens hjerte
Et torv med plads til byens liv

HAVNEPLADSEN



GAMMEL HAVN 1:1500



KULTORVET 1:1500

PROBLEMER

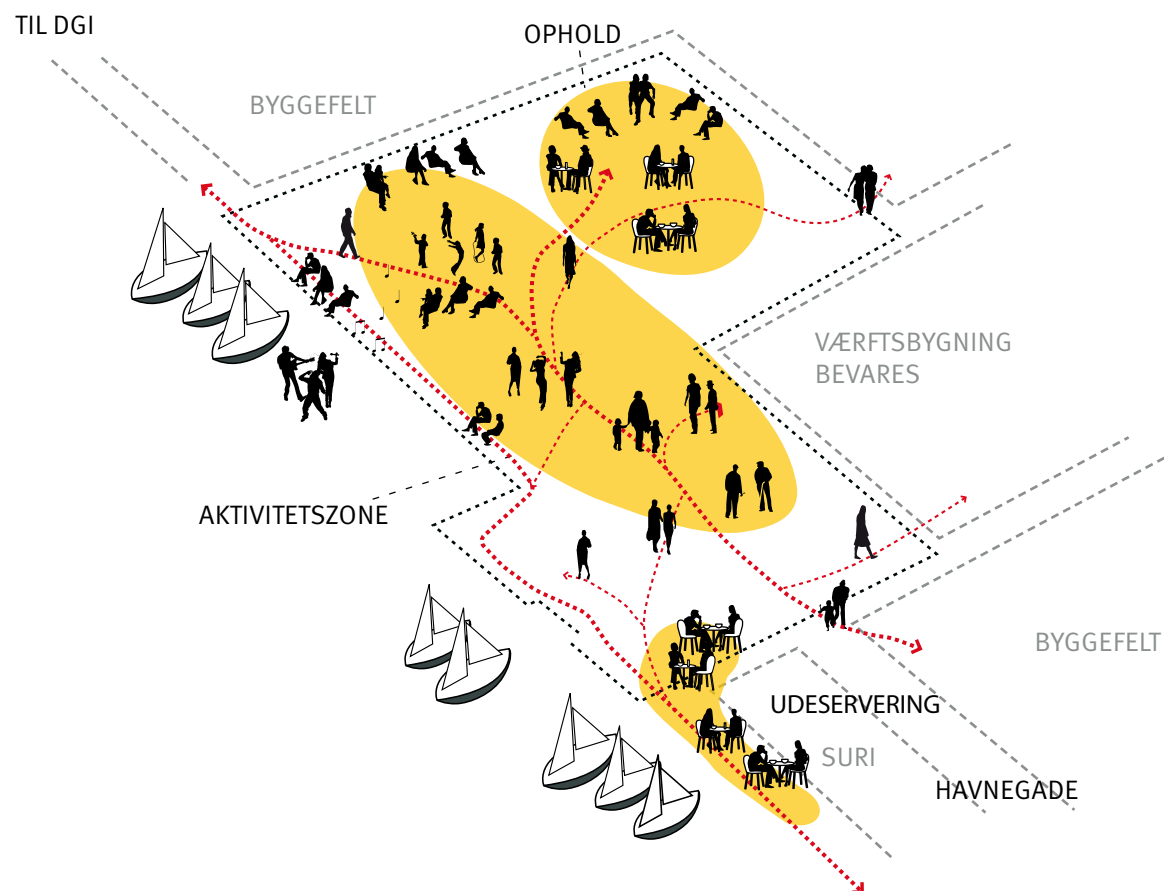


- Det er svært at ankomme til Gl. Havn til fods.
- Der er en meget svag kobling mellem byen og Gl. Havn.
- Første møde med Gl. Havn er en parkeringsplads.
- Funktionerne har en meget privat karakter og man opsøger ikke havnen uden et egentligt ærinde.
- Den centrale del af Gl. Havn fremstår misholdt og tilgroet.

POTENTIALER



- Gl. Havn ligger smukt og har en række herlighedsværdier; vandet, historien, bevaringsværdige træskibe, bevaringsværdige bygninger og plads/m2.
- Havnen ligger tæt på bymidten.
- Der er stor interesse blandt byens borgere for Gl. Havn.
- DGI-by på Gl. Havn, vil generere liv på havnen og styrke "fodgængerforbindelsen" mellem havnen og bymidten.



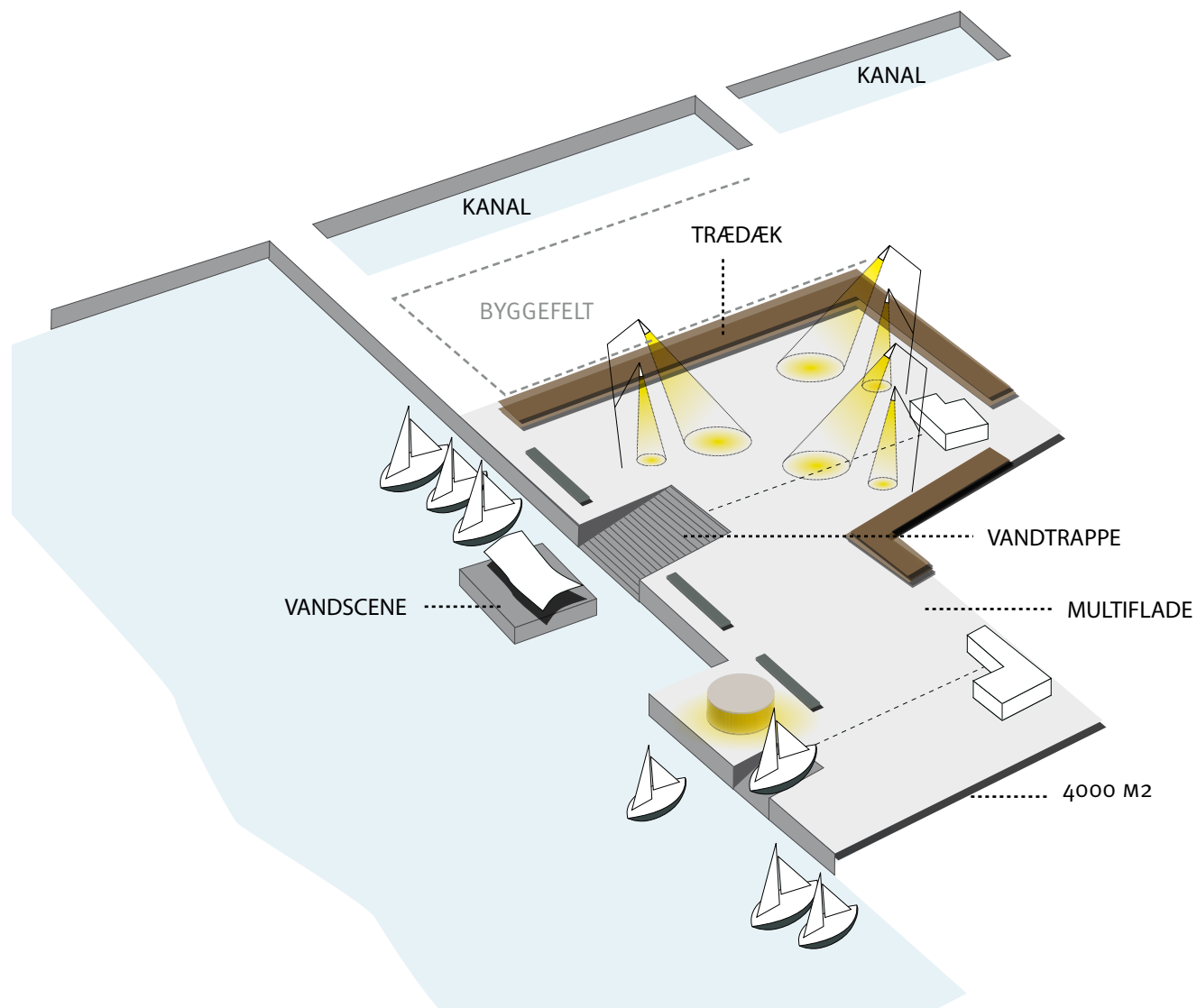
Havnepladsen skal fungere som en del af en aktiv havn, og derved søge at fastholde den maritime karakter, der findes på havnen i dag.

Men Havnepladsen skal også udvikles og kunne invitere til aktiviteter og rekreation, der henvender sig til hele byen.

Der anbefales derfor en stor sammenhængende plads nord og vest for de bevaringsværdige røde værftsbygninger.

Havnepromenaden langs bassinerne bør integreres i pladsen og fodgængerlinier til de omkringliggende områder identificeres og prioriteres.

Der skal defineres zoner for ophold, udeservering og aktiviteter, der er fritholdt, således at de kan indtages når nødvendigt og ellers understøtte den aktive havn.



Der foreslås en ny kanal mellem Blegstrædehagen og Gl. Havn, syd for "Langelinie", den i lokalplan 1.22 planlagte øst-vest gående havnepromenade. Denne skal sikre en tydelig overgang mellem Gl. Havn og det nye DGI område, og tilføre yderligere kvaliteter til området.

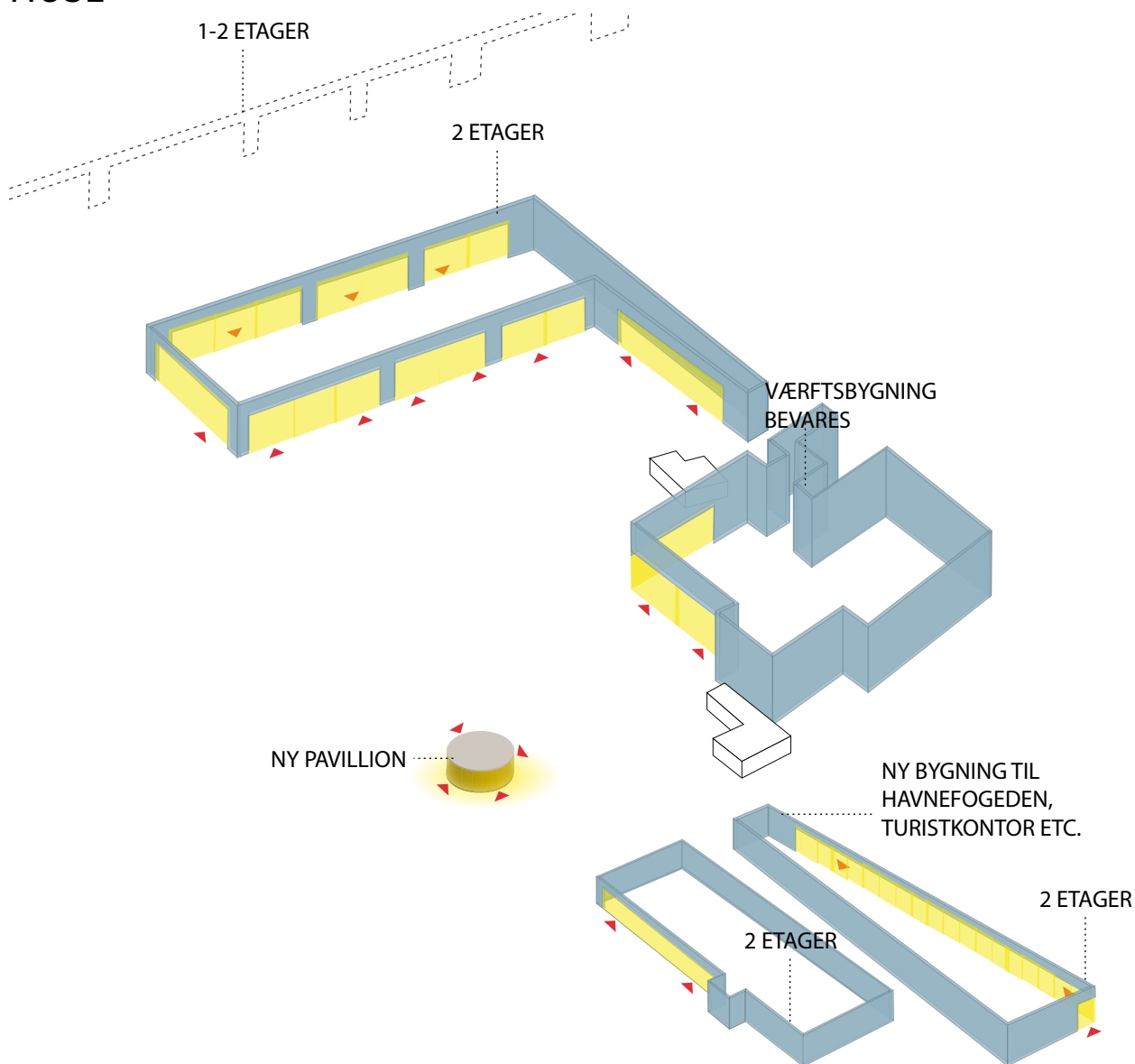
For at fastholde muligheden for mange aktiviteter på Havnepladsen, foreslås én flade i et niveau, eksempelvis asfalt, der kan understøtte ideen om en multiflade til kulturelle arrangementer, større events og begivenheder.

For at sikre "livet i den lille skala" foreslås et trædæk langs den gamle værftsbygning og den nye bygning mod nord. Dækket skal sikre opholdsmuligheder, overgang mellem stor og lille skala og adgang til bygningerne uanset hvad der foregår på selve pladsen.

Når værftsbygningen ophører med at fungere som værft, foreslås det at den store bedding omlægges til en vandtrappe og at der skabes mulighed for etablering af en flytbar flydende scene ud for trappen. Den lille bedding bevares.

Pladsen skal rammes ind af ny bebyggelse i to-tre etager, foruden de eksisterende bygninger, der bevares.

HUSE



Værftsbygningen bevares og facaden åbnes mod pladsen. Når værftsfunktionen ophører bør bygningen fremover benyttes som multihal, der kan huse større arrangementer, udstillinger, koncerter osv. Hallens gavl mod øst kan bruges til klatrevægge o.lign.

Saven og de små røde spilbygninger renoveres og bevares som historiske spor.

Der foreslås en ny bygning nord for pladsen til at danne ryg mod pladsen og bidrage til flere helårsaktiviteter med et mix af offentlige og private funktioner f.eks. mindre butikker og klublokaler til havnerelaterede funktioner, idræts- og kulturfunktioner og cafeer.

Der foreslås en ny kiosk pavillion på pladsen, der kan have mere sæsonprægede åbningstider.

Mod Havnevej foreslås en ny bygning ved ankomsten til Havnepladsen og Gl. havn. Denne kan bl.a. huse havnefogeden og turistkontor.

Samtidig fjernes den parkering, der er placeret foran havnen langs Havnevej, og henvises til nye parkeringsanlæg i området.

Alle bygninger omkring pladsen bør have indgange mod pladsen og åbne, aktive og transparente facader i stueetagen. Boliger på Gl. Havn foreslås da de fremmer liv og tryghed i området hele døgnet og året, men de skal fungere på havnens præmisser, hvilket forudsætter en bevidst styring i planlægnings- og salgsfasen.

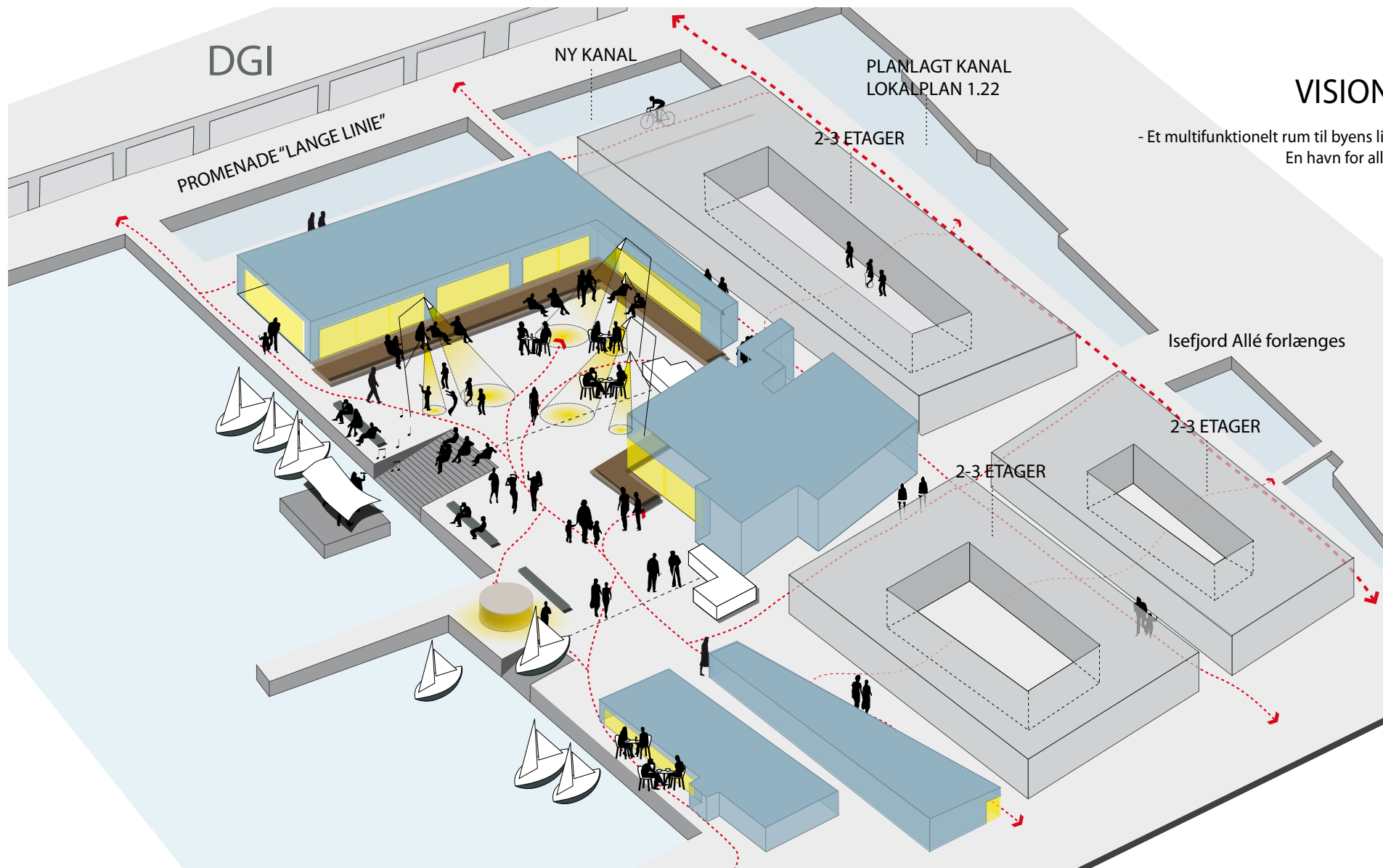
Præmisserne for en velfungerende DGI-by er 20.000m². Disse m² skal fordeles i en 1-2 etagers base med aktive og transparente facader voksende til et fokuspunkt på max. ti etager mod nord. Ved planlægningen af byggeriet skal klimastudier incl. solforhold, visualiseringer, arkitektonisk udformning, samt indflydelsen på kystlandskabet kvalificere projektet.

Den samlede b% for Blegstrædehagen og Gl. Havn må ikke overstige 100.

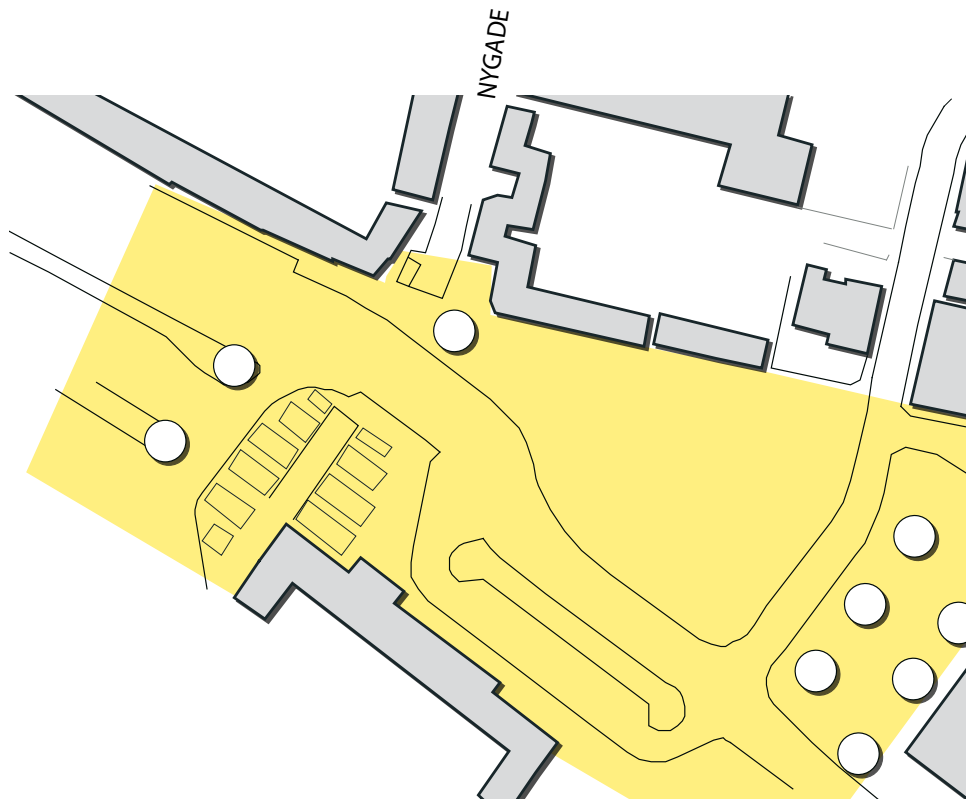
HAVNEPLADSEN

VISION

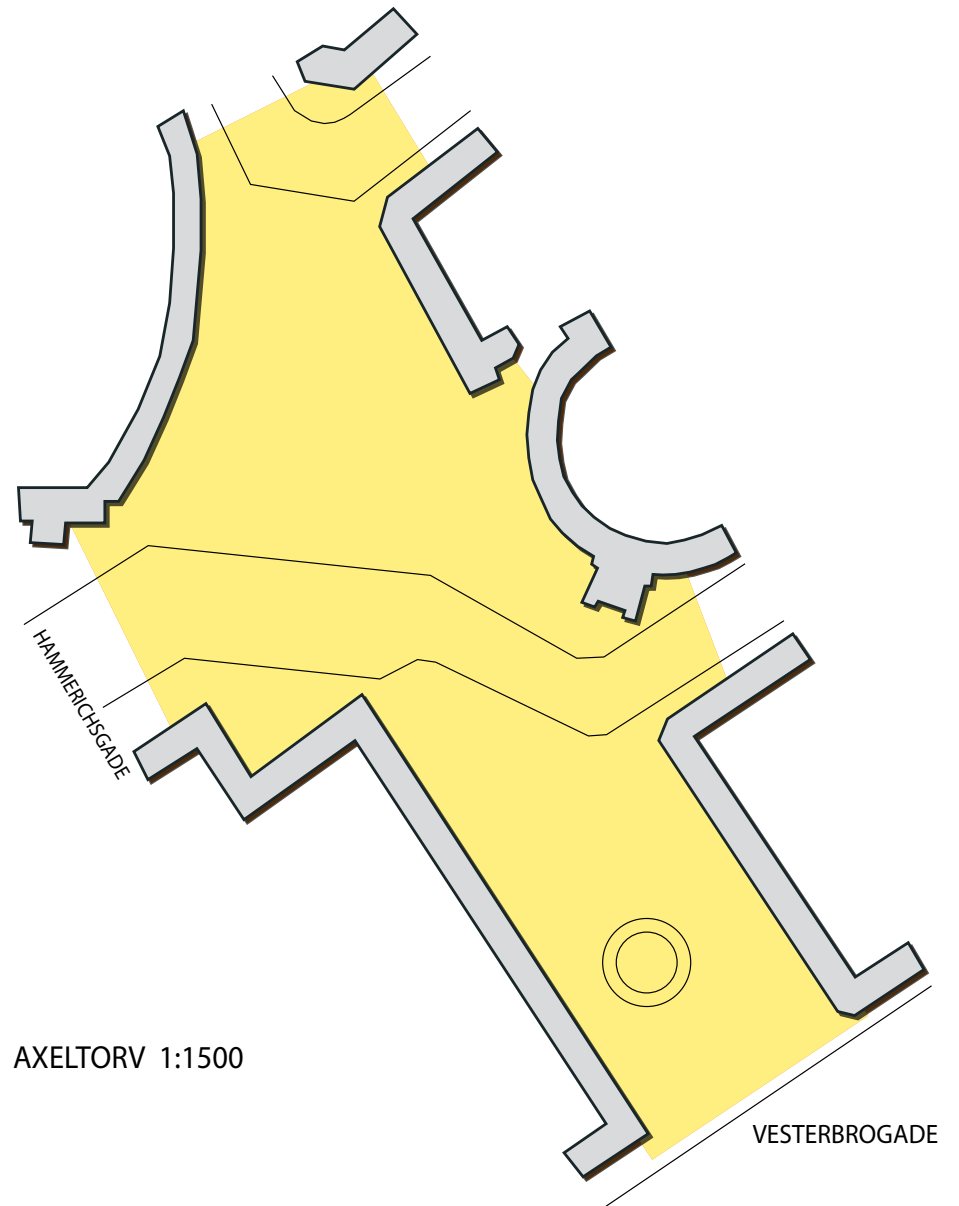
- Et multifunktionelt rum til byens liv
En havn for alle



JERNBANEPLADS



JERNBANEPLADS 1:1500



AXELTORV 1:1500

PROBLEMER



- Jernbaneplassen er dårligt defineret, stor og udflydende.
- Pladsen fremstår slidt og misholdt.
- Rummet er domineret af biler; parkering og trafik.
- Der er ingen direkte kobling til Nygade.
- Besværligt at krydse Jernbanegade til fods.
- Ikke en værdig ankomst til Holbæk at blive ledt ned i en mørk tunnel.

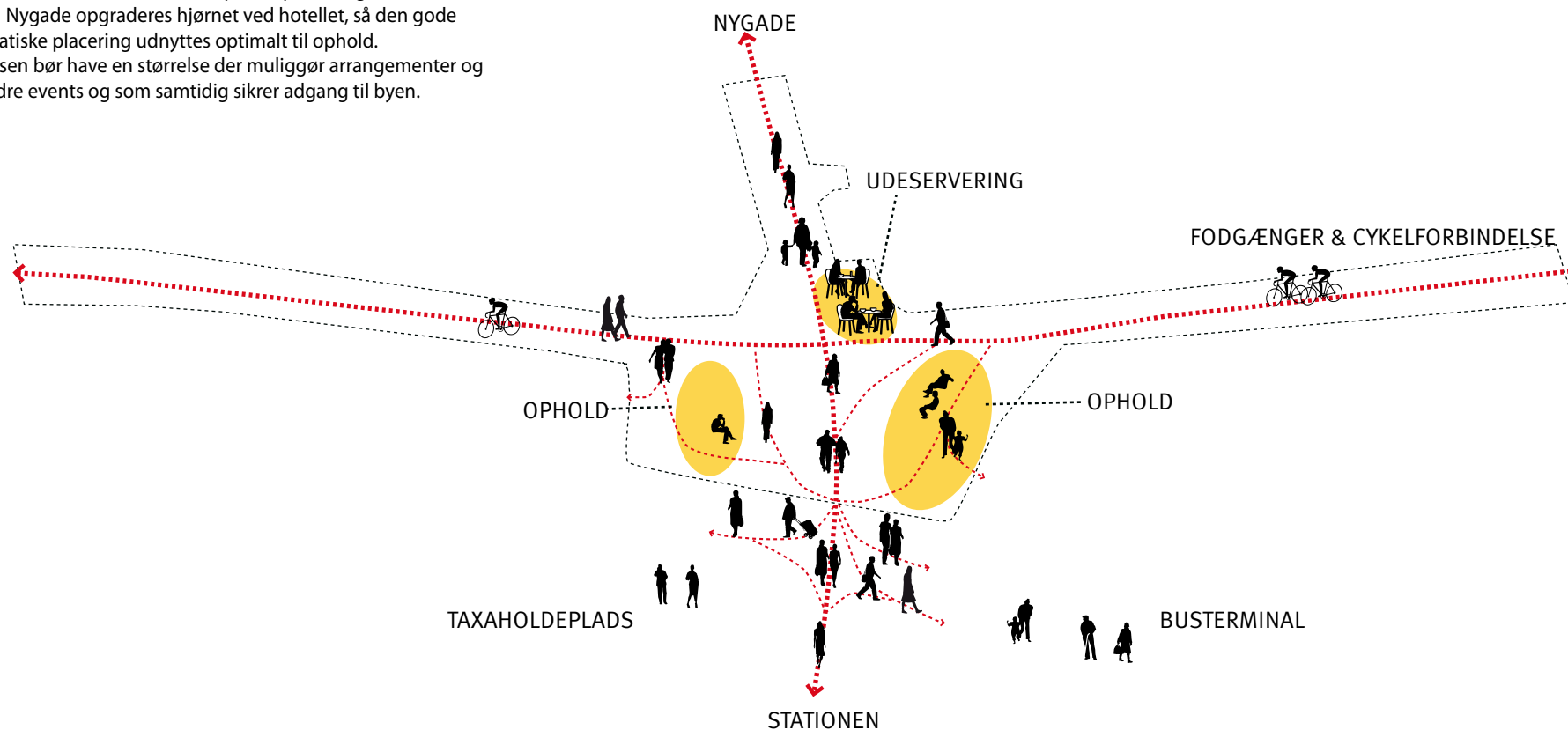
POTENTIALER



- Der er et naturligt flow af mennesker til og fra stationen.
- Et meget centralt knudepunkt.
- Aktivitet på alle ugens dage, uanset tid, sæson og vejr.
- Byggemulighed/plads til fortætning.

LIV

På Stationspladsen foreslås pladsen omlagt, så der kommer et centralt rum for enden af Nygade og med direkte adgang til stationen. Pladsen vil primært fungere som gennemgangsrum og de vigtigste fodgængerlinier bør derfor prioriteres. Der defineres to centrale zoner til ophold, pauser og venten. Mod Nygade opgraderes hjørnet ved hotellet, så den gode klimatiske placering udnyttes optimalt til ophold. Pladsen bør have en størrelse der muliggør arrangementer og mindre events og som samtidig sikrer adgang til byen.



RUM

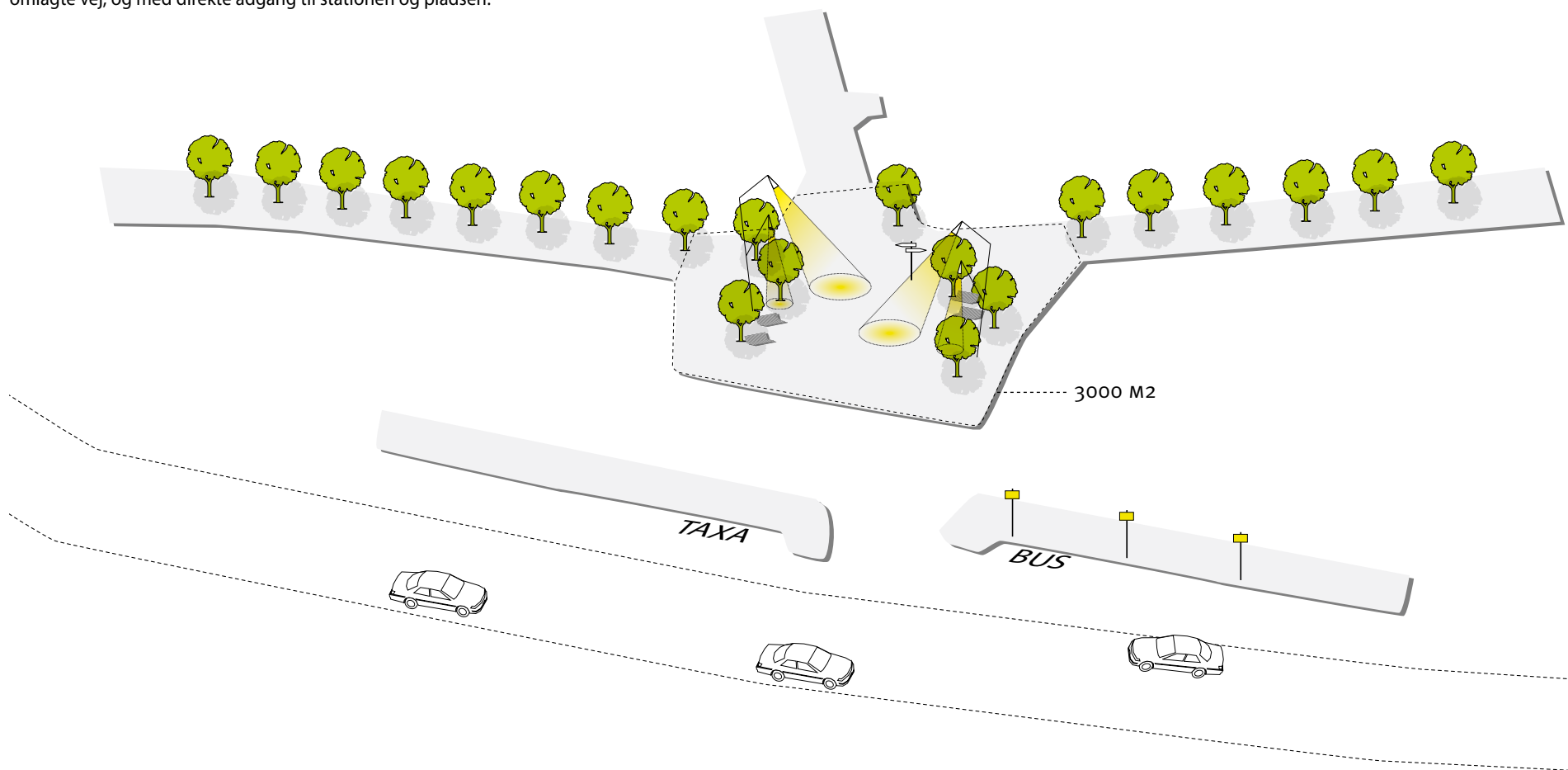
For at sikre en optimal forbindelse for fodgængere mellem byen og stationen foreslås det at Jernbanegade føres syd for pladsen, således at der opstår et pladsrum direkte koblet til Nygade uden at blive skåret over af en trafikåre. Således ankommer man fra stationen og direkte ud på Jernbanepladsen og Nygade.

Taxa- og busholdeplads placeres i forbindelse med den omlagte vej, og med direkte adgang til stationen og pladsen.

JERNBANEPLADS

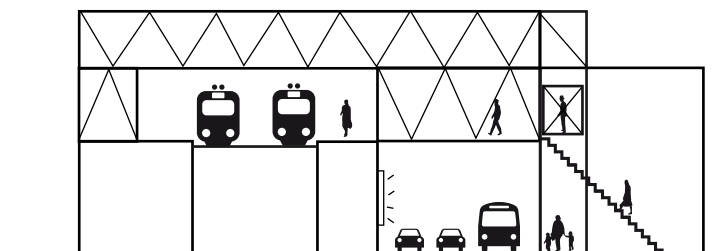
Pladsen udformes med ensartet kvalitetsbelægning i ét niveau, Holbækbænke i opholdszonerne og træer i forbindelse med opholdszonerne. Ligeledes bør Nygades belægning opfriskes.

Parkeringspladsen på stationsarealet langs banen bør omlægges til parkering i struktur, så antallet af pladser optimeres.



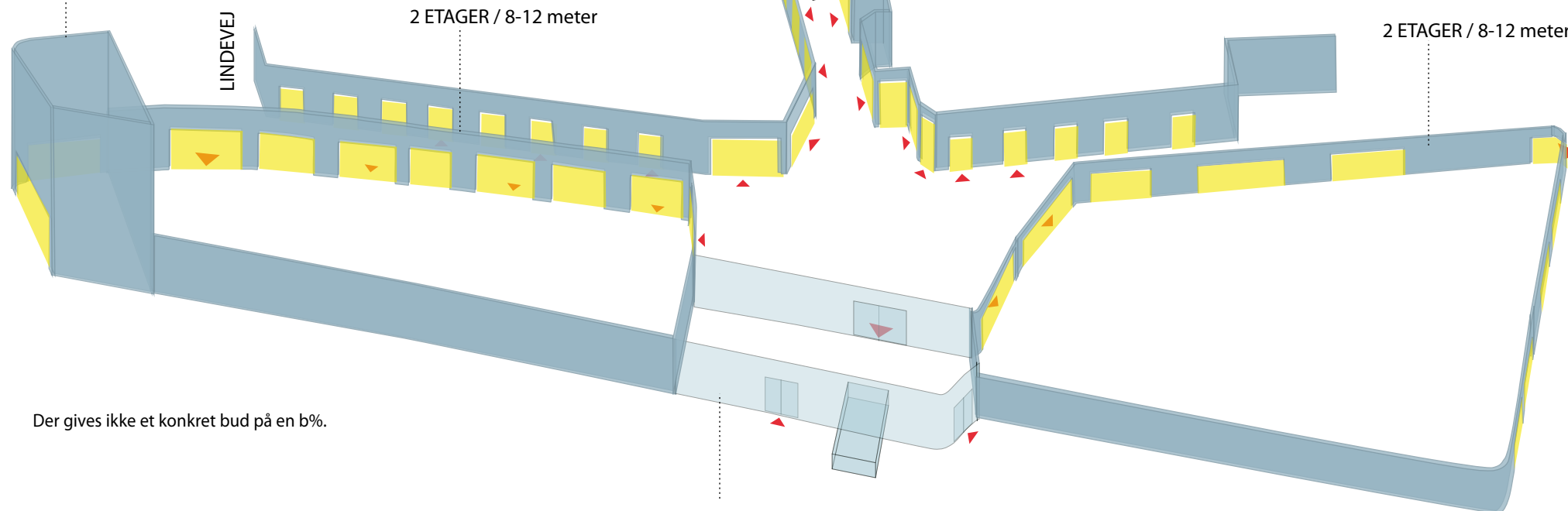
HUSE

Der foreslås en ny central og transparent ankomst/ afgangshal på Stationspladsen, der skaber ryg i pladsen og formidler adgang til stationen som illustreret i princip til højre. Stationsbygningen kobler to nye bygninger på Jernbaneplads, der bør indeholde aktive og offentligt tilgængelige funktioner. Der identificeres en mulighed for at bygge højt (et fokuspunkt på området) max. 12 etager i den nye bygningsstruktur, som indikeret på illustrationen. Facaderne langs den gamle Jernbanevej, mod Valdemar Sejrsvej, det gamle administrationscenter, samt på hjørnet af Nygade bør opgraderes og fremstå mere indbydende.



Principssnit der viser konceptet for ankomst fra toget til den nye Jernbaneplads uden at skulle krydse Jernbanevej.

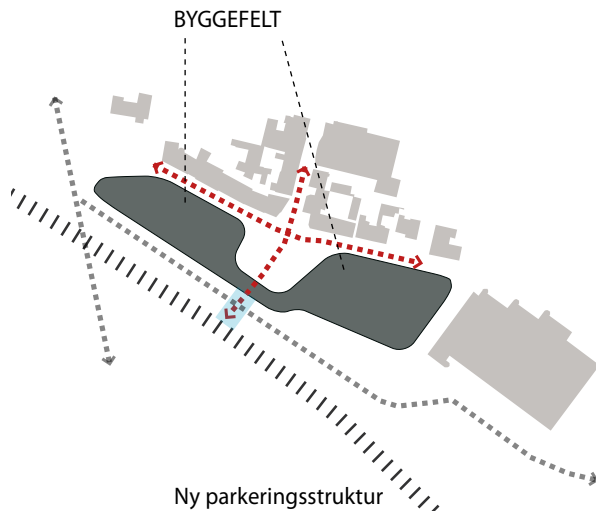
8-12 ETAGER



Der gives ikke et konkret bud på en b%.

NY TRANSPARENT STATIONSBYGNING
MED VENTESAL, KIOSK, BILLETSALG ETC.

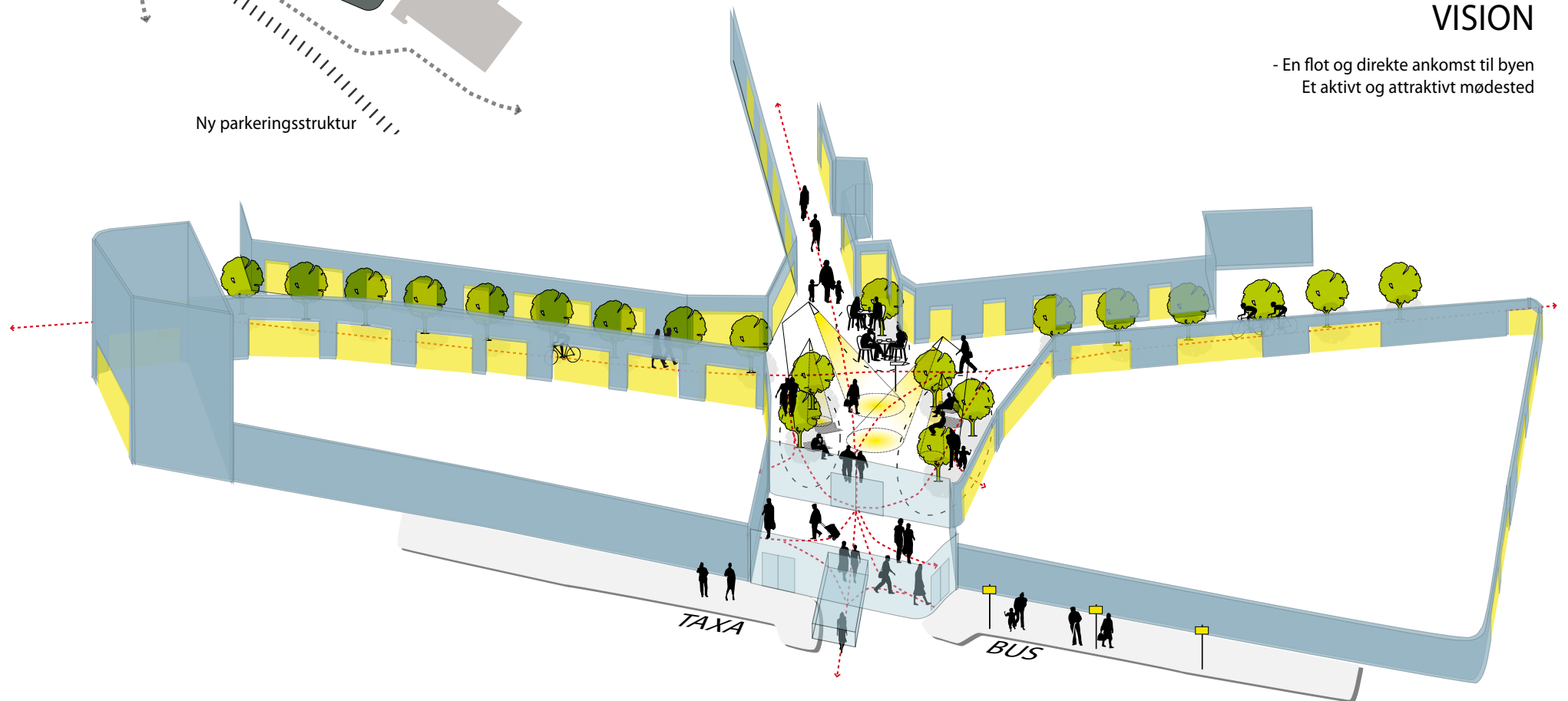
JERNBANEPLADS



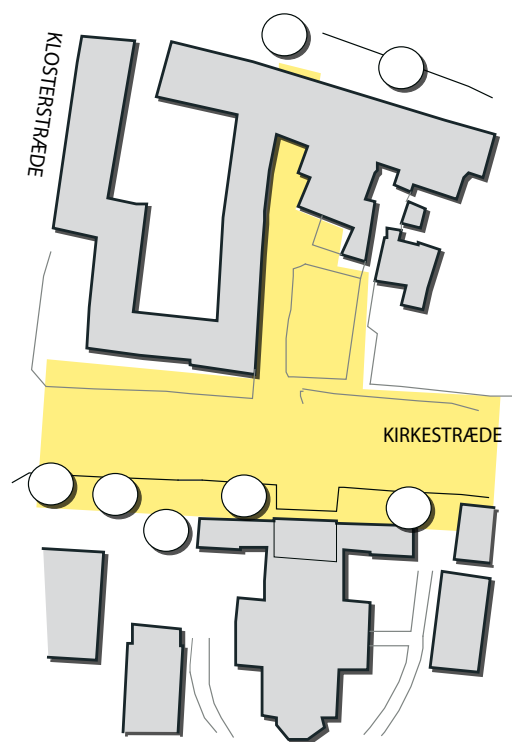
Principplan der viser bygningskonceptet for den nye Jernbaneplads

VISION

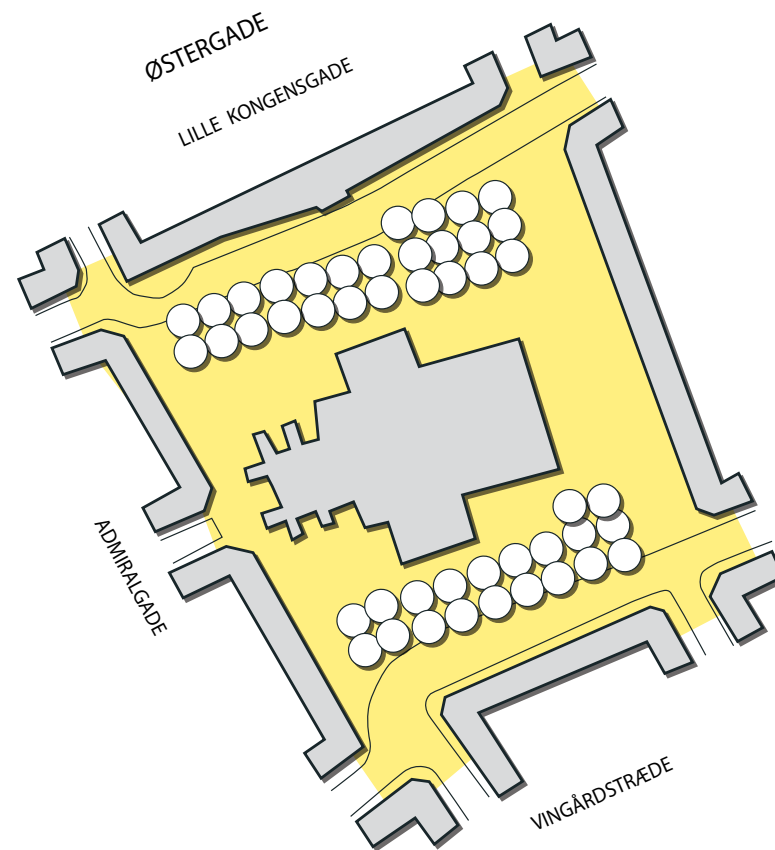
- En flot og direkte ankomst til byen
- Et aktivt og attraktivt mødested



KIRKEPLADSEN



KIRKEPLADSEN 1:1500



NIKOLAJ PLADS 1:1500

PROBLEMER

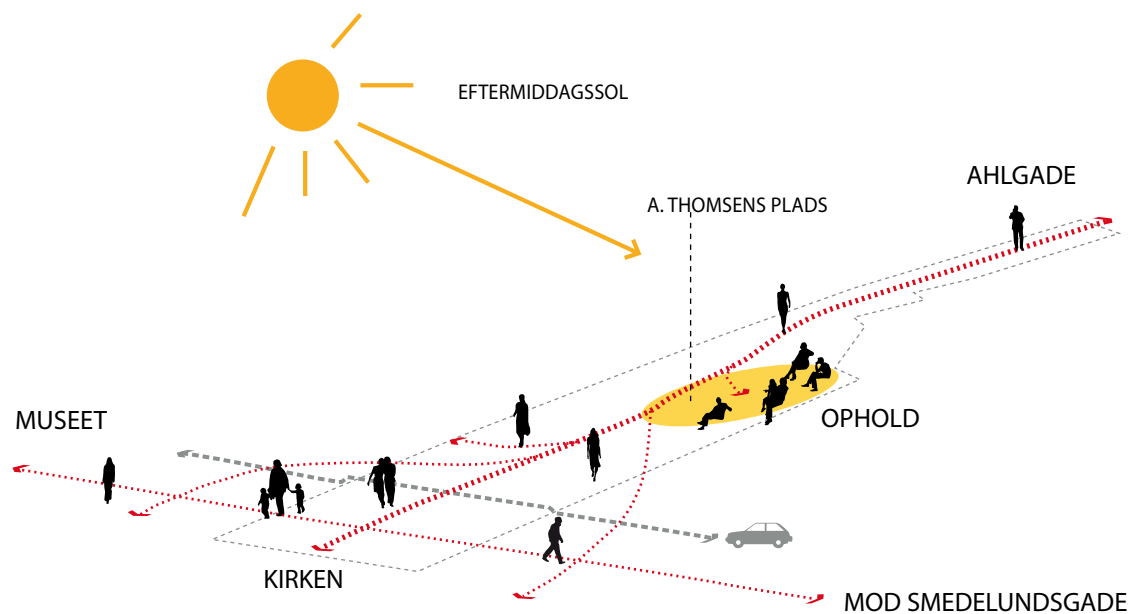


- Ikke en værdig forplads til kirken, den bruges idag primært som parkeringsplads.
- Rummets kanter er ikke definerede og flyder ud.
- Pladsen er generelt i dårlig stand, hullet belægning.
- Pladsen er ikke koblet til fodgængernetværket, men ligger bag Ahlgade.
- Passagen mellem kirken og Ahlgade, forbi Albert Thomsens Plads er utryk om aftenen, og er et sted for de få om dagen.

POTENTIALER



- Pladsen har kirken og museets bygninger som kant, hvilket genererer daglig aktivitet.
- Pladsen ligger godt i forhold til passagen mellem Nygade og Smedelundsgade.
- Pladsen har gode klimatiske forhold, den vender mod sydvest.



LIV

Foruden at være forpladsen til Skt. Nikolai kirke, skal Kirkepladsen være et pauserum for ophold og recreation. Det er her man kan trække sig tilbage fra aktiviteterne på Ahlgade, eller pladsen man går hen til i sin frokostpause.

På pladsen skal der være et prioriteret areal til ophold, med læ og solskinsmulighed i eftermiddagstimerne, gerne møbleret med flytbare stole så man selv kan "indtage rummet". De markerede fodgængerruter skal prioriteres i projekteringen af den nye plads.

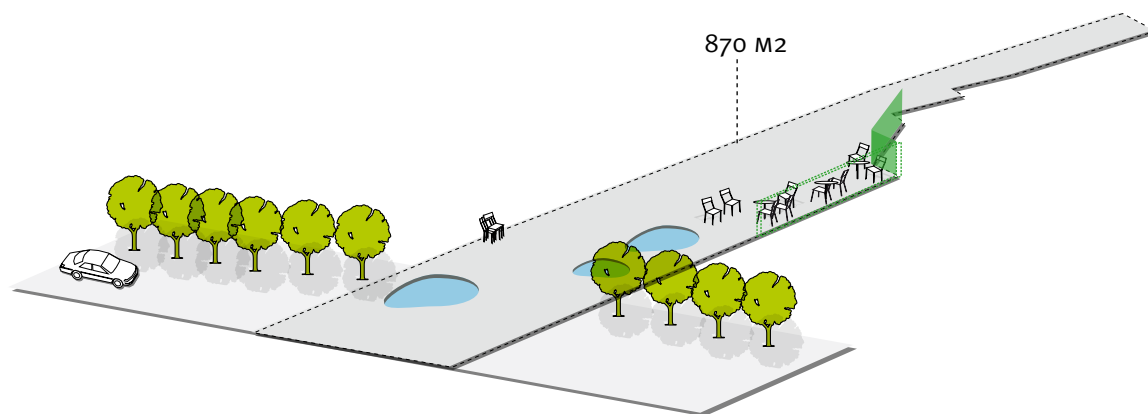
RUM

Det anbefales at der i pladsens udformning tages udgangspunkt i det vindende projektforslag fra konkurrencen for Kirkepladsen. Følgende bør dog genovervejes:

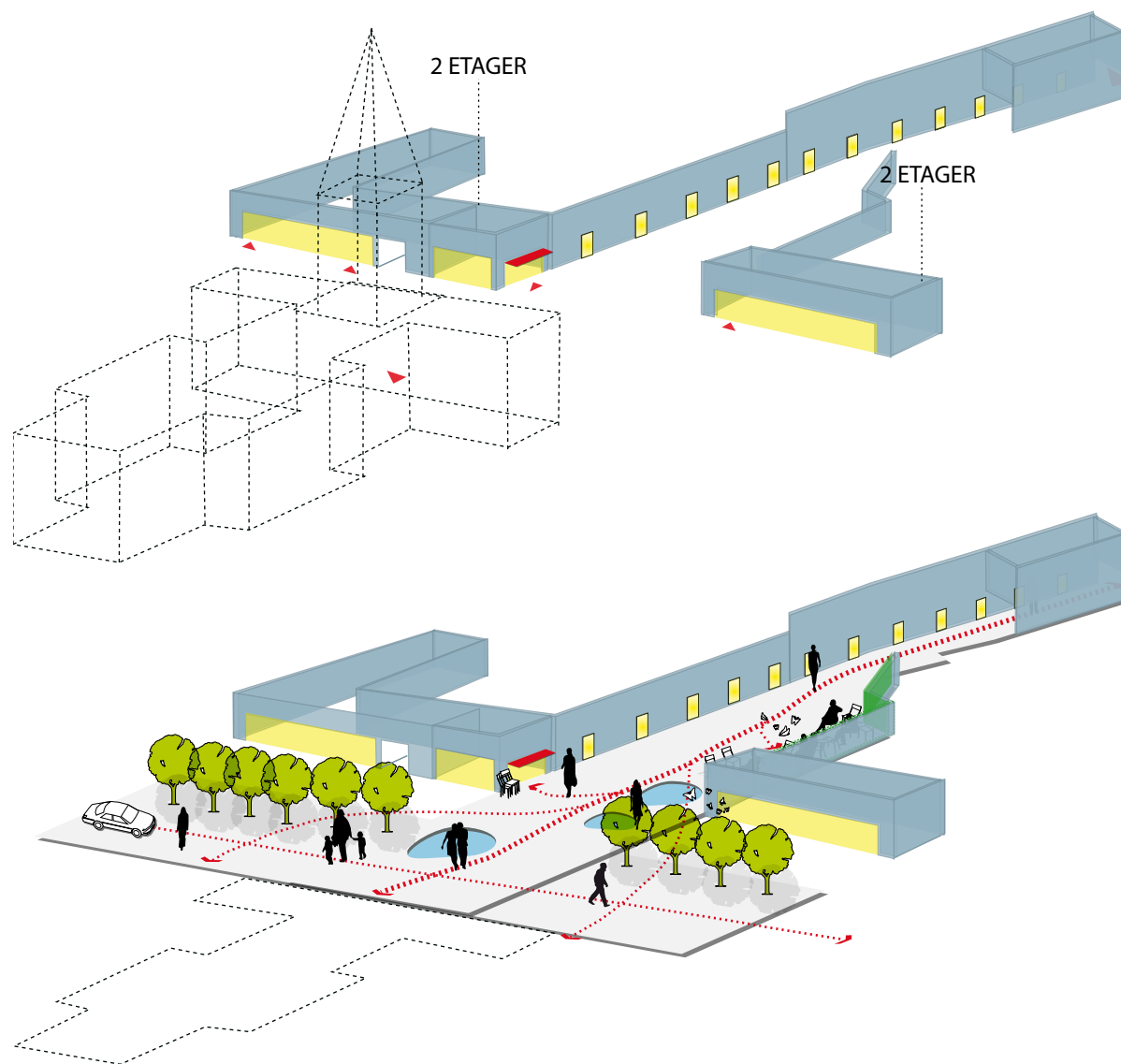
Pladsen skal have en belægning i ét stigende niveau og uden trapper fra Ahlgade mod kirken. Der skal være en tydeligt markeret indgang fra Ahlgade, og Kirkepladsen skal koble sig på passagen, der spænder ud mellem Klosterstræde og museet mod vest og Smedelundsgade mod øst. Langs Kirkestræde, henover pladsen skal der være mulighed for kørsel i bil og parkering, mens der i nord-syd akse, hverken bør være mulighed for kørsel eller parkering. De eksisterende p-pladser skal anvises nye pladser andetsteds.

Det anbefales at der langs A.T.'s plads etableres en "grøn" mur mod øst som afskærmende ryg for en solplads. For at opnå en meditativ atmosfære foreslår vi at fastholde vinderforslagets vandtema på pladsen. Beplantning langs Sportsmasters facade fjernes og landskabelige elementer skal generelt tilgodesee den ønskede brug af pladsen- opholdszoner og ganglinier. Det er vigtigt at pladsen er overskuelig og åben.

Pladsen møbleres med flexible stole og borde, og skal være en uformel plads, man indtager.



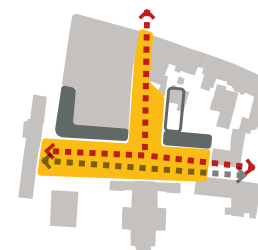
KIRKEPLADSEN



HUSE

Der etableres en bogcafé el. lign. f.eks. i forlængelse af Sportsmasters bygning mod Kirkestræde. Cafeen skal bidrage til livet på pladsen og kan få tilknytning til museet og/eller kirken og bør have en åben og attraktiv facade mod kirkepladsen. Ligeledes skal Sportsmasters facade aktiveres langs A. Thomsens plads med en række udstillingsmontre, der bl.a. kan bruges af museet og kirken. Montrene skal være oplyst om aftenen/ natten for at bidrage til en tryk atmosfære. Modsat Sportsmaster foreslås den i lokalplanforslaget angivne byggegrund mod Kirkestræde bebygget. Bygningen bør kunne fungere både som en kombination af offentlig tilgængelige funktioner (butikker, gallerier m.v.) og boliger, således at hvis der ikke er marked for det ene, så kan bygningen fungere som monofunktionel. De nye bygninger mod Kirkestræde bør overholde lokalplanens retningslinier om placering af byggefeltet og bygningshøjder på max. 2 ½ etager. Byggefeltet strammer Kirkepladsen op til et regulært rum j.f. det vindende projektforslag. Bygningstypologien skal være klassiske byhuse i kvalitetsmaterialer.

Parallelt med Sportsmasters facade foreslås en grøn mur, der kan skabe ryg og ro til pladsens opholdszone. Muren bør udformes med nicher og beplantningselementer der understøtter karakteren af et meditativt rum. Ønskes grunden bebygget som den angivne mulighed i lokalplanforslaget kan dette gøres, men det er ikke afgørende for karakteren, kvaliteten og funktionen på Kirkepladsen. Udlægges dette byggefelt ikke anbefales det at byhuset Ahlgade 58b får en udgang i den anbefalede havemur.



VISION

- En værdig forplads til kirken
En kulturel lomme til pauser og fordybelse

SMEDELUNDSGADE

PROBLEMER



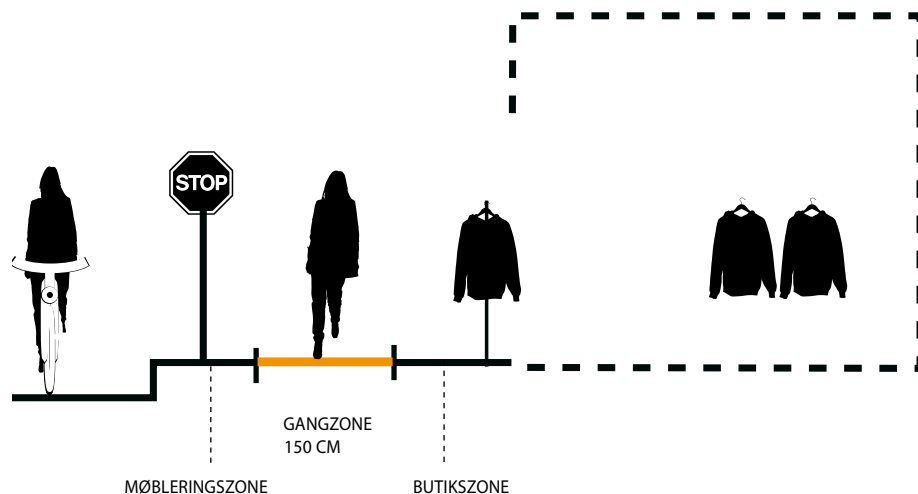
- Flere lukkede, ikke transparente og uindbydende facader.
- Bilerne kører hurtigt igennem Smedelundsgade.
- Fodgængere færdes på bilernes præmis - smalle fortorve.
- Det er svært at krydse gaden udenfor fodgængerovergange.
- Mange funktioner i gaden er ikke specielt urbane, fx. antallet af bilforhandlere.

POTENTIALER

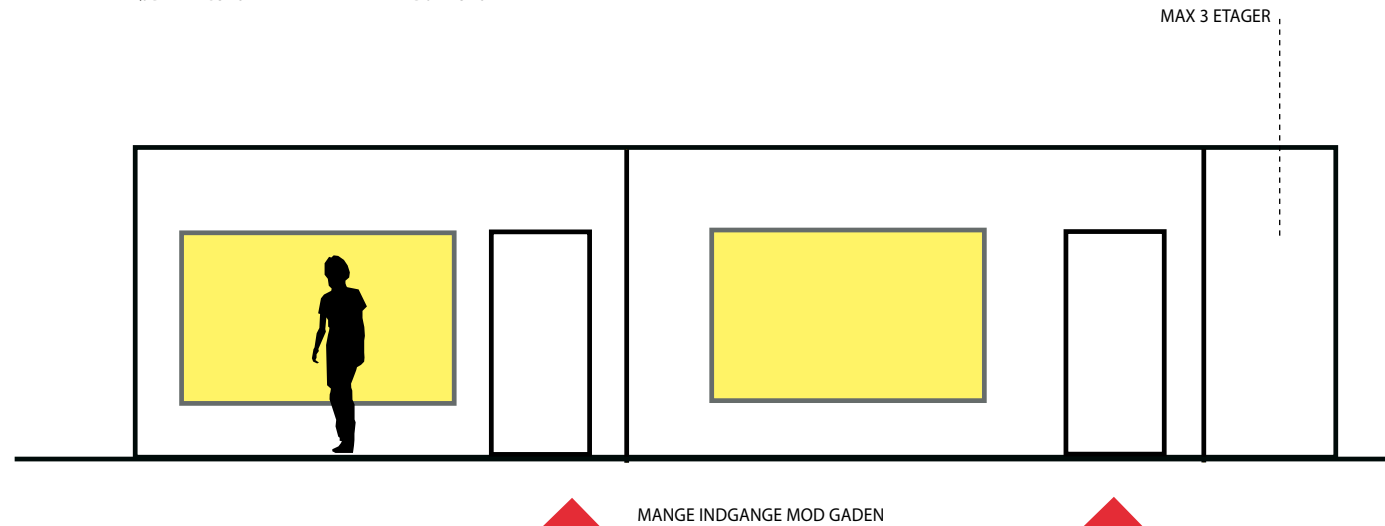


- Tiltagende handelsliv.
- God skala i gaden, en del homogene bygninger med attraktive facader, transparens og mange indgange.
- God beliggenhed centralt i byen og koblet til Ahlgade.
- Gadens historie med gamle købmandsgårde.

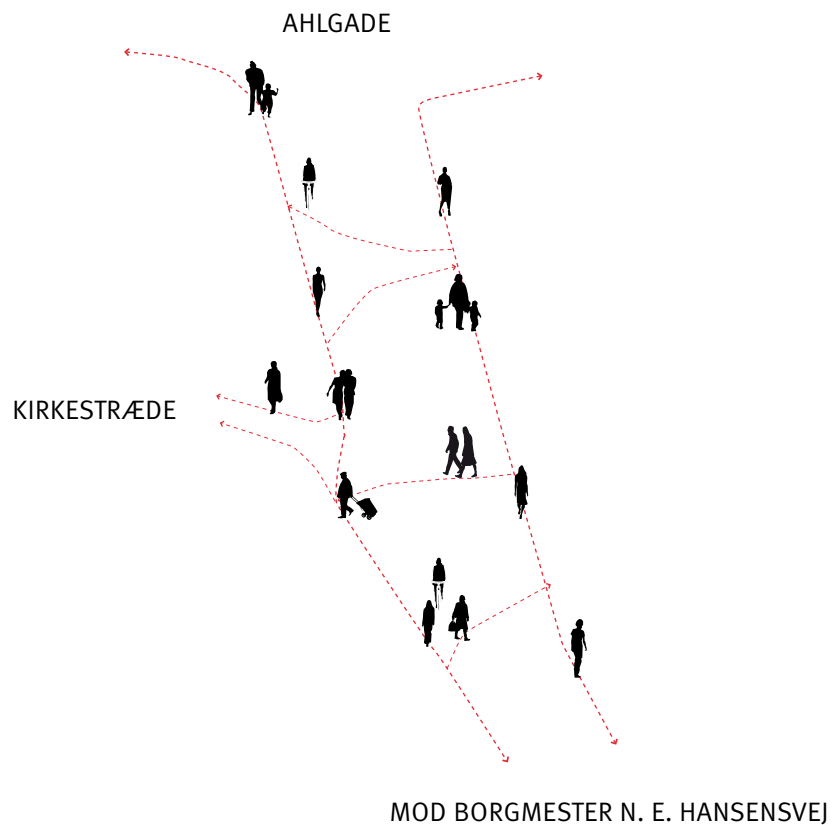
ANBEFALINGER



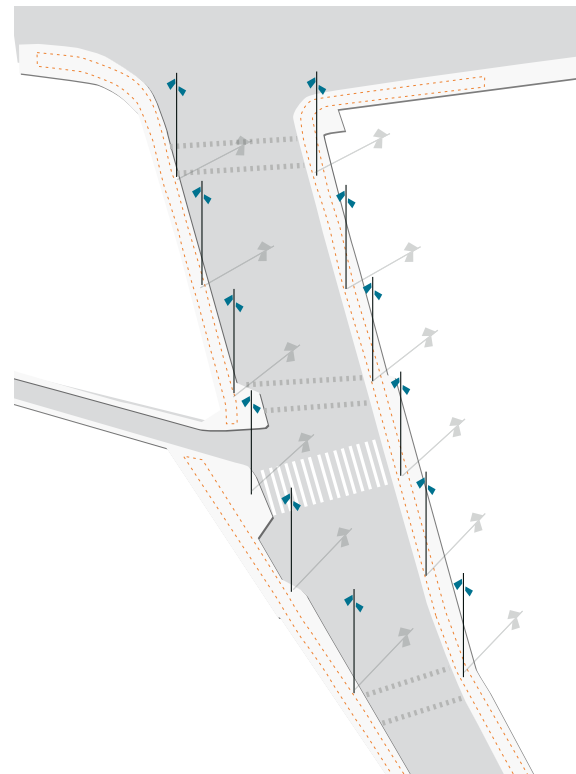
DE GODE FODGÆNGERFORHOLD
 Aktiv gangzone: 150 cm
 Zoner i variabel bredde til byudstyr og
 butiksudstyr.
 Fortov videreføres ved små sidegader og
 indkørsler.
 Cyklister prioriteres i gaden/på kørebanen.



DEN INTERESSANTE FACADE
 Attraktive, transparente facader og
 mange indgange, facadeskift for hver
 10-12 m så gaden kan opleves til fods
 med 5 km i timen.
 Bevaringsværdige bygninger skal
 respekteres.

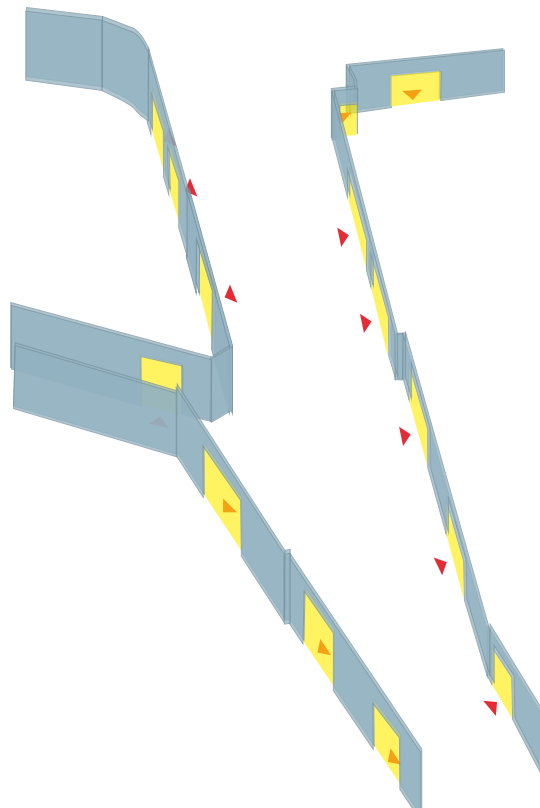


På Smedelundsgade bør forholdene for bevægelse til fods opgraderes, således at det bliver muligt at krydse gaden uden for fodgængerovergange. Gaden skal styrkes som handelsgade og der bør ikke gøres på kompromis med fodgængerforholdene for at etablere udeserveringer etc. Offentlige siddemuligheder bør dog etableres i gaden.



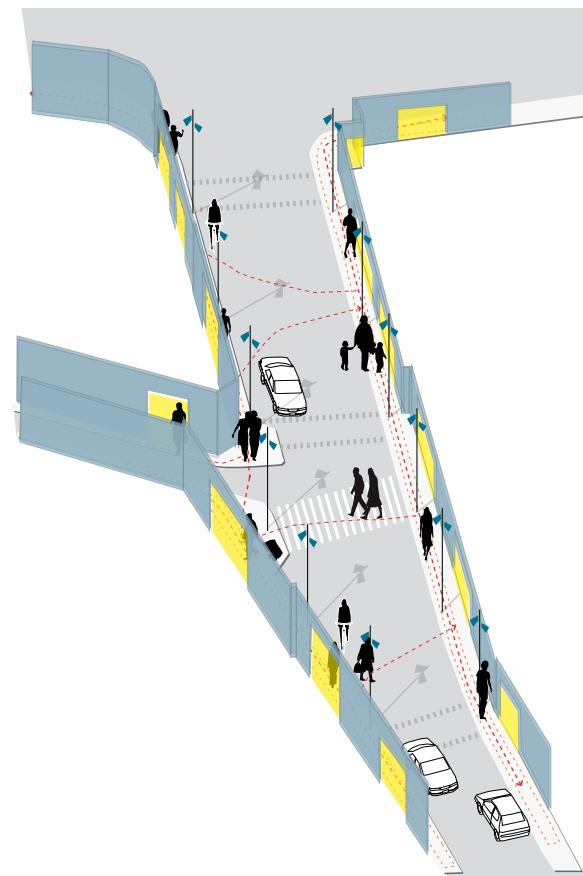
Kvalitetsbelægningen af natursten fra Ahlgade anbefales videreført - dog skal sikres gode forhold for cyklister og fodgængere, f.eks. ved 3 rækker af Bordursten i fortorvet og et savskåret cykelspor i granit. Cykelparkering skal etableres i gaden.

HUSE



På Smedelundsgade bør sikres en kontinuerlig facadekant med aktive stueetagefacader for at styrke karakteren af aktiv handelsgade. Der bør tages udgangspunkt i den eksisterende bygningshøjde og typologi i gaden. Funktionerne bør være urbane og understøtte handelsgadekarakteren. Ved en omlægning af gadens belægning nedsættes bilernes hastighed.

SMEDELUNDSGADE



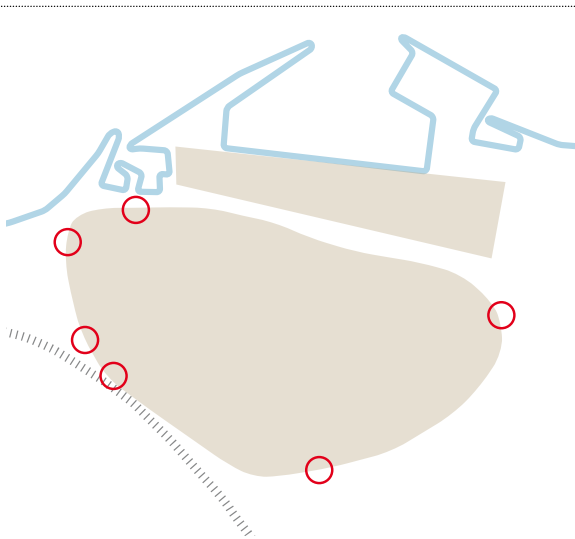
VISION

- En styrket handelsgade på fodgængernes og cyklisternes præmisser

opsummering

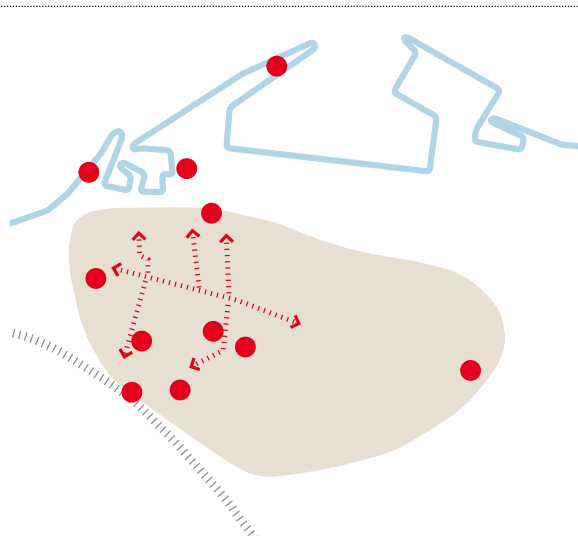
analyse
strategi
5 byrum

ANALYSE



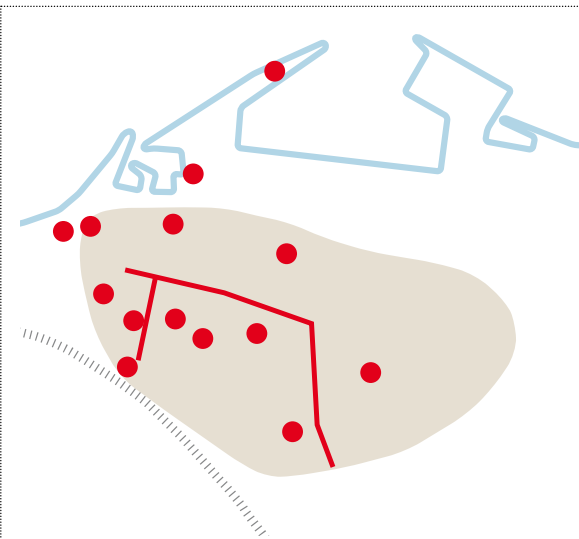
ANKOMST TIL BYEN
- ET CENTRUM MED 50 KM I TIMEN

- Svage ankomstpunkter
- Manglende markering af ringvejen
- Bildomineret bymidte med megen p-søge trafik og mange store parkeringspladser
- Svag kobling mellem by og havn



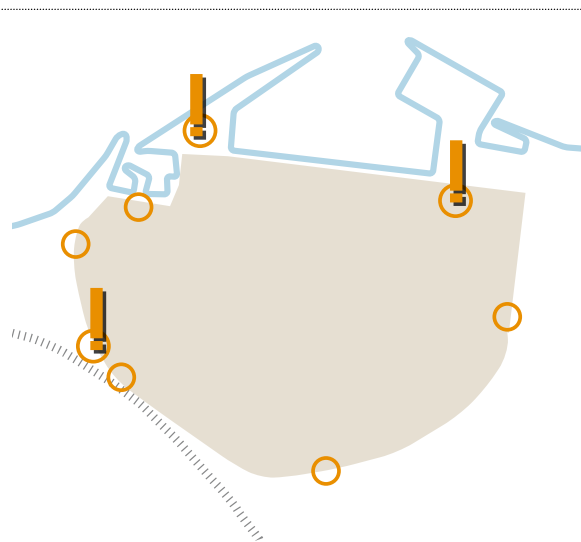
FODGÆNGER RUTER
- FRA SOMEWHERE TO NOWHERE

- Destinationer og fodgængerruter ikke koblet i et netværk
- Ikke tilstrækkelig prioritering af fodgængere
- Få opholdsmuligheder langs ruterne



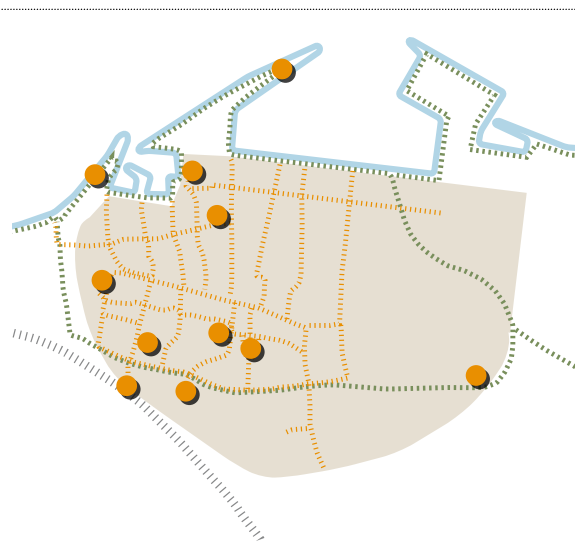
18 BYRUM
- HVOR STÅR JULETRÆET?

- Manglende byrums hierarki
- Mange byrum uden egentlig identitet eller program
- Mange parkeringspladser i bymidten



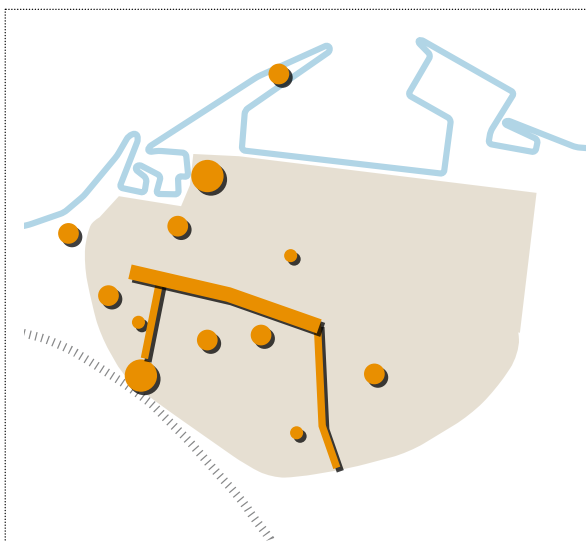
VELKOMMEN TIL HOLBÆK - EN BY MED 5 KM I TIMEN

- Styrk ankomsten ved stationen og "rul den røde løber" ud til Nygade
- Opgrader og marker de vigtigste ankomstpunkter langs ringvejen
- Marker ringvejen med træer
- Identificer punkter til højt byggeri - max. 12 etager
- Introducer et elektronisk p-søge system koblet med nye parkerings strukturer langs ringvejen
- Omlæg en række p-pladser til multifunktionelle bygninger



VELKOMMEN TIL HOLBÆK - EN BY MED ET STÆRKT BYRUMS NETVÆRK

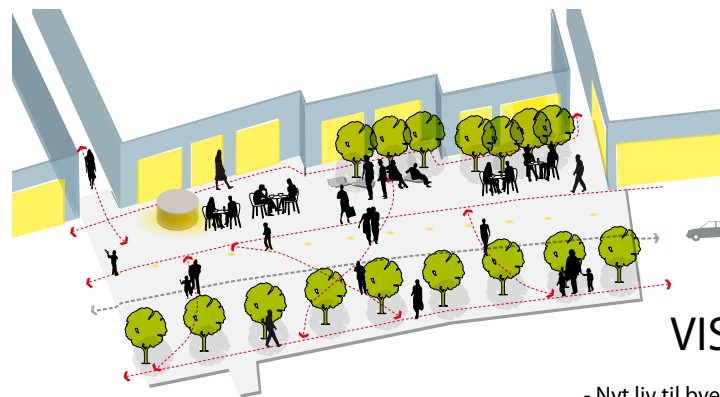
- Introducer en offentlig havnepromenade langs hele havnen
- Introducer en grøn løbe- og cykelrute langs det nedlagte jernbanetracé og havnepromenaden
- Styrk fodgængerruterne og før dem helt frem til destinationerne
- Introducer flere opholdsmuligheder i byrumsnetværket



VELKOMMEN TIL HOLBÆK - EN BY FOR ALLE

- Introducer et byrumshierarki med tre overordnede byrumskarakterer
- Prioriter opgradering af de tre centrale "Byens rum", der er direkte koblet til byrumsnetværket og de centrale bevægelser
- Opgrader de enkelte byrum og styrk deres individuelle karakter
- Omlæg udvalgte centrale parkeringspladser til bygningsstrukturer

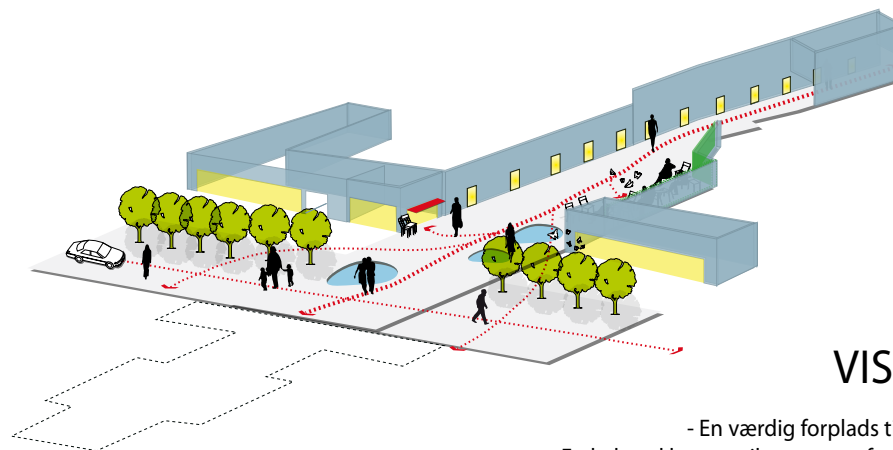
AHLGADE TORV



VISION

- Nyt liv til byens hjerte
Et torv med plads til byens liv

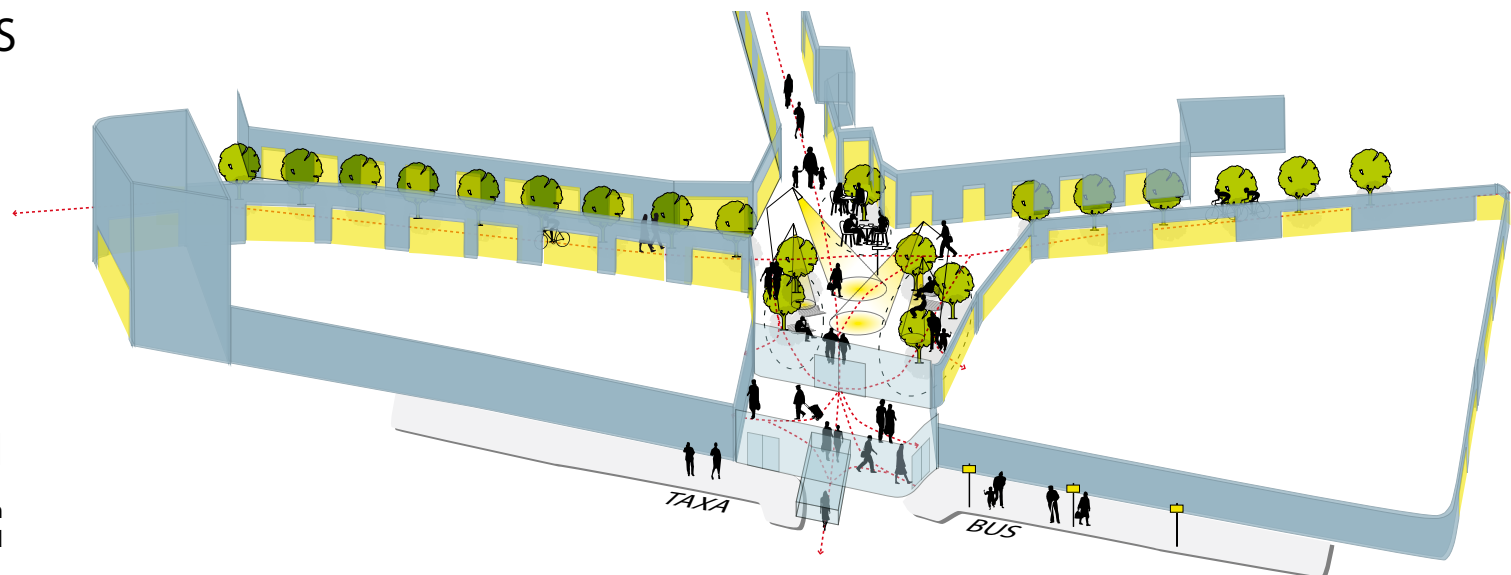
KIRKEPLADSEN



VISION

- En værdig forplads til kirken
En kulturel lomme til pauser og fordybelse

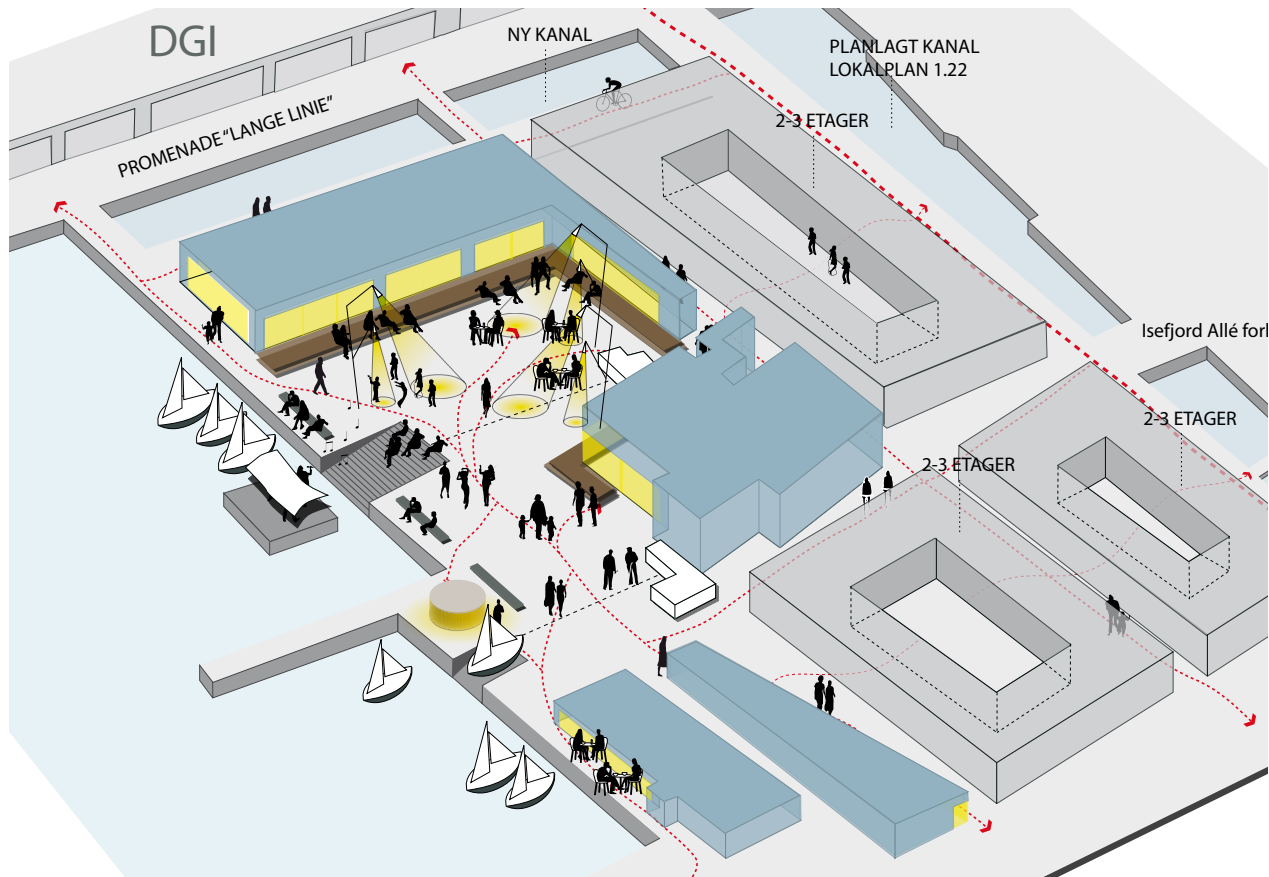
JERNBANEPLADS



VISION

- En flot og direkte ankomst til byen
Et aktivt og attraktivt mødested

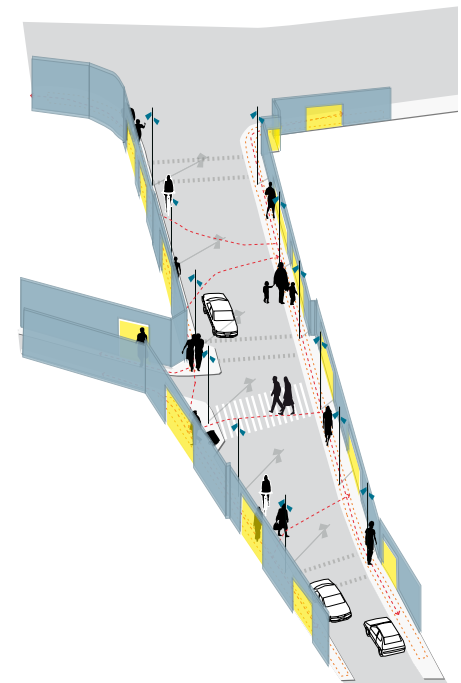
HAVNEPLADSEN



VISION

- Et multifunktionelt rum til byens liv
En havn for alle

SMEDELUNDSGADE



VISION

- En styrket handelsgade på fodgængernes
og cyklisternes præmisser