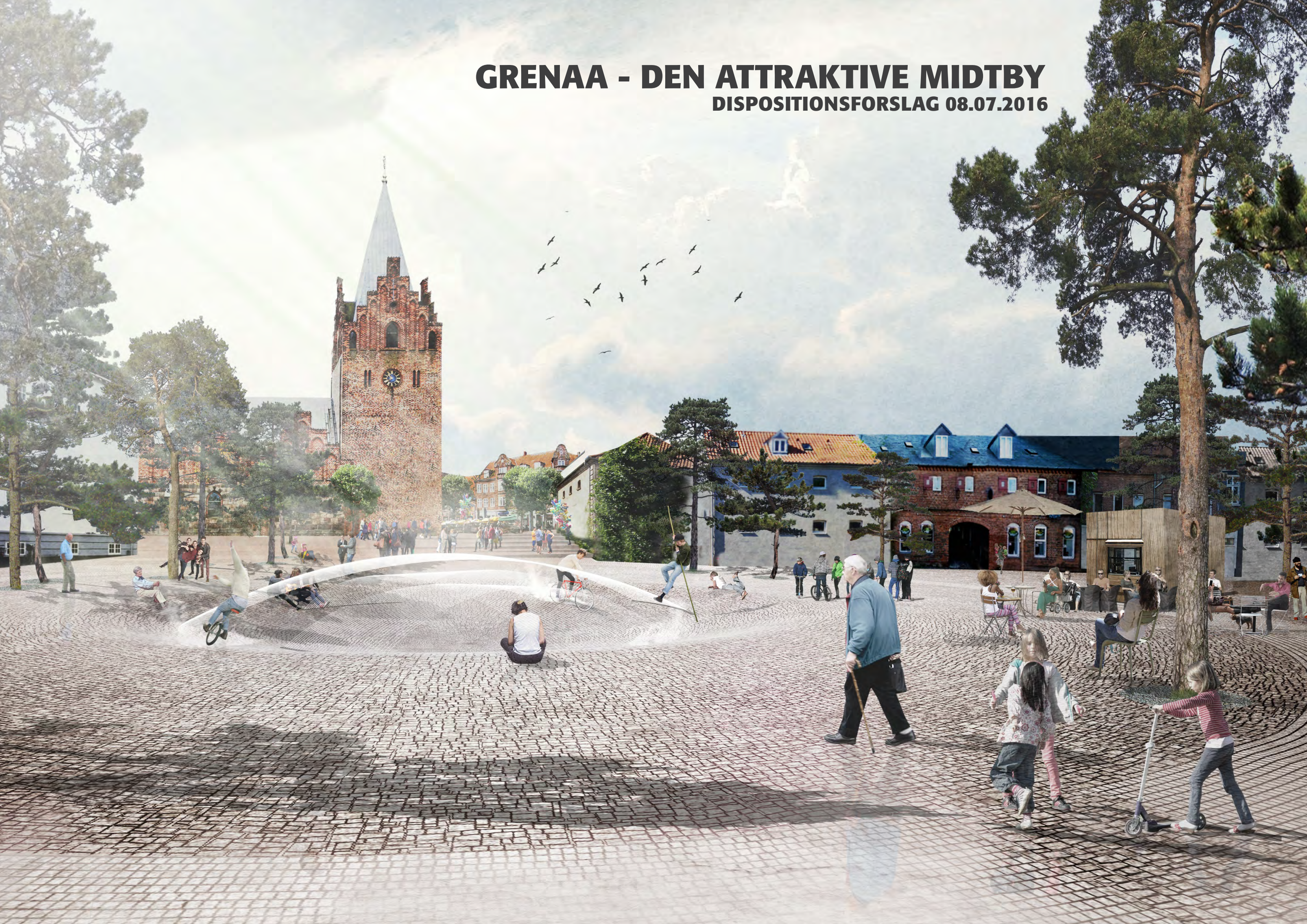
GRENAA - DEN ATTRAKTIVE MIDTBY

DISPOSITIONSFORSLAG 08.07.2016



BYGHERRE
NORDDJURS KOMMUNE

TOTALRÅDGIVER - LANDSKABSARKITEKTER
SCHØNHERR A/S

TRAFIKINGENIØRER
VIA TRAFIK RÅDGIVNING A/S

ANLÆGSINGENIØRER
INGENIØRFIRMAET VIGGO MADSEN A/S

INDHOLD

01 BESKRIVELSE

GRENAA-FORTÆLLINGEN 6
HOVEDIDÉ 8
HELHEDSPLAN 10
BELÆGNINGSSTRATEGI 12
TILGÆNGELIGHED 16
BEPLANTNINGSSTRATEGI 18
BELYSNINGSSTRATEGI 20
VANDKUNST 22
PLADSERNES ANVENDELSE 27
SMØGER OG PASSAGER 28
TRAFIK 32
KLIMASIKRING 38

02 PLANER

HELHEDSPLAN 1:2000 42
ETAPEPLANER 1: 200/500 43
SNIT 1:200 55

03 ETAPE- OG TIDSPLAN 60

04 DESIGNMANUAL 66

BESKRIVELSE 01

GRENAA-FORTÆLLINGEN

Historisk illustration/ grenaa købstad med kirken på bakken

Historisk kort

Grenaa ligger på en lav forhøjning mellem Kolindsund og Djurslands østkyst. Kolindsund har været et vigtigt naturgrundlag for byen, som blandt andet betød godt fiskeri, høstning af tagrør, gravning af tørv samt enge og overdrev med kvæg.

Sundet var en bekvem transportkorridor. Med sin beskyttede placering tæt ved Kolindsund og med åen som en naturlig havn, blev Grenaa Djurslands port til omverdenen. Byen blev købstad i 1445.

På et geodætisk kort kan man ane hvor unik og privilegeret byens placering er. I baglandet ligger store skovområder, som i en hestesko strækker sig rundt om Kolindssund, og danner ryg mod Jylland. Kolindsund strækker sig øst-vest og i sundets østlige ende, som et bindeled mellem kyst og sund ligger byen.

Denne placering tiltrækker sammen med en hyggelig bykerne, gode strande, frisk fisk, lokale landbrugsvarer og markante seværdigheder mange turister, men byen har herudover et stort og til dels uudnyttet potentiale som bosætningsby for pendlere, særligt med Aarhus letbanens forlængelse til Grenaa i 2017.

Der hvor Grenaa er i kontakt med historien og i forbindelse med naturgrundlaget, der fungerer byen allerbedst. Grenaa er en by på kanten af naturen både overordnet set og inde tæt ved byens kerne. Til den attraktive midtby hører en synliggørelse af denne fortælling.

FORBINDELSE MELLEM BYEN OG ÅEN
På et lille historisk prospekt fra engene ved Grenaa ser man essensen af byens smukke placering på bakkedraget nord for Åen. Man ser en række broer der peger mod byen og som passerer det lave våde terræn omkring åen.

Midtbyen bør manifestere sig allerede ved broen over åen på Århusvej. Broen skal "fejres" med et særlig gelænder, og byens gulv bør fra torvet føres ned til åen for at styrke denne vigtige sammenhæng og historiske tilknytning. Det grønne omkring åen skal styrkes visuelt.

En mere direkte forbindelse fra midtbyen ned til Åbyen skal prioriteres. Når letbanen bliver realiseret og perronerne renoveret og optimeret etableres her en forbindelse over banen til Åbyen Der skal skabes en større sammenhørighed og udveksling af liv mellem Åbyen og Midtbyen. Dette vil gavne dynamikken i Åbyen og desuden skabe en ekstra oplevelse i midtbyen.

Sammen med den nye underførte sti hvor banen skærer over åen vil de nye forbindelser betyde, at man kan gå en sløjfe ned langs åen på 20-30 minutters varighed med udgangspunkt i torvet. En tur der fint afspejler den herlige placering som Grenaa har.

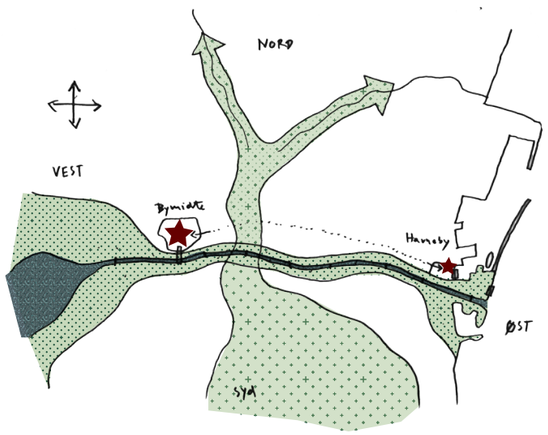
GRENAA MIDTBY
Grenaa midtby er kendetegnet ved en klassisk middelalderstruktur: et centralt torv med kirke og rådhus hvorfra en række smalle handelsgader stråler ud. Denne hierarkiske struktur er stadig intakt i Grenaa. Torvet er udgangspunktet, som man hele tiden krydser over og vender tilbage til og derfor er torvet i Grenaa det naturlige centrum og det livlige byrum, som er en urban kontrast til den omkringliggende grønne haveby.

Torvet er det centrale rum. Herfra "stråler" smøger, handels- og sidegader som er forbundet med ankomstrummene, som primært udgøres af urbane og bynære parkringspladser.

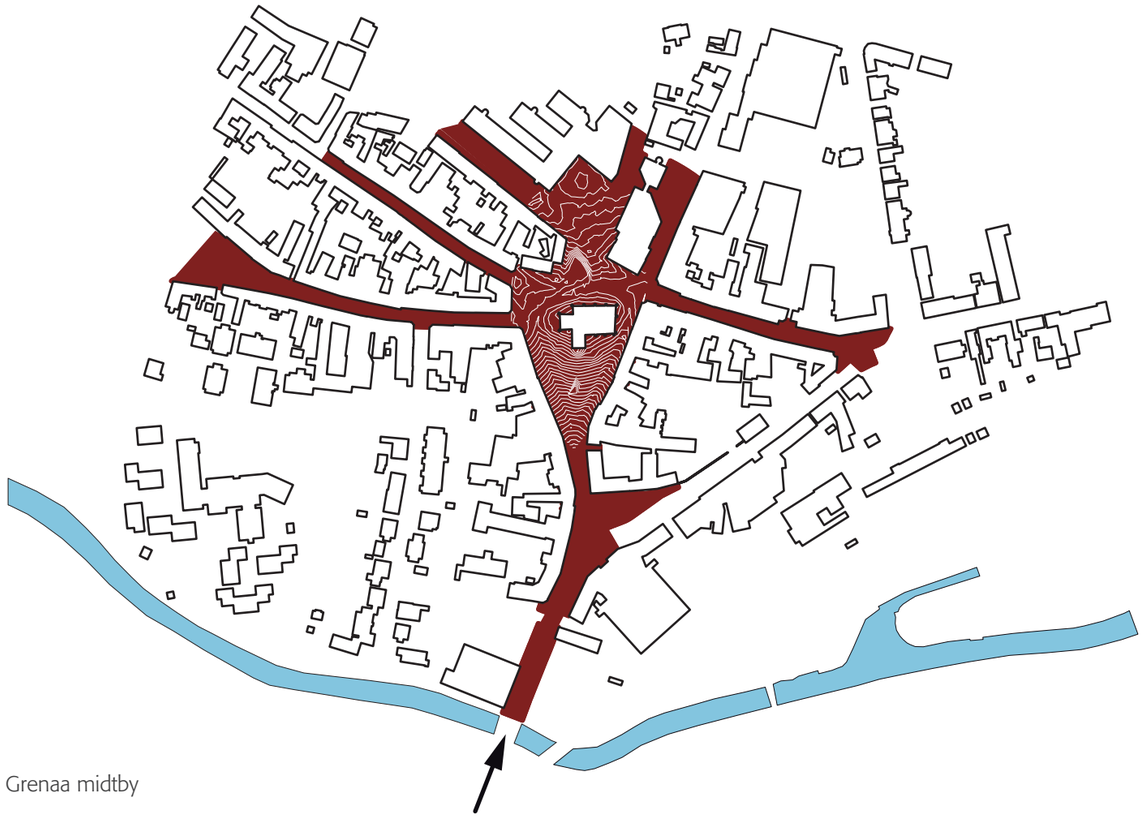
ÈT TORV
Torvet skal i fremtiden være defineret af pladsen foran rådhuset og pladsen rundt om kirken, så dét, der i dag opfattes som to byrum separeret med et lille anlæg, i fremtiden opleves som én sammenhængende og fredeliggjort rumlighed. Her foregår færdsel på de gåendes betingelser og der er rig mulighed for ophold, udendørs servering, aktiviteter og begivenheder. Når der ikke mere skal tages samme hensyn til en trafikstrøm over Torvet, så vil der opstå en helt ny pallette af muligheder, hvorpå man fleksibelt kan bruge den samlede torvedannelse til forskellige aktiviteter.

Topografien på Torvet i Grenaa er særpræget fordi byens placering på bakkedraget ved åen kan aflæses i Torvets kurvatur. Kirken ligger på det højeste sted og deler torverummet i to. Syd for kirken hælder torvets gulv mod åbningen ned til åen og mod nord er niveauet på pladsen foran det nye rådhus 1,3 meter lavere end kirkens sokkelniveau. Grenaa Kirke troner på Torvet og er et omdrejningspunkt for hele torvedannelsens komposition.

Grenaa på Djursland



Byens særlige placering ved Grenaaen



Grenaa midtby

HOVEDIDÉ

Konkurrenceforslaget fra efteråret 2015 er gennem foråret 2016 viderebearbejdet til en helhedsplan for midtbyområdet i Grenaa. Der er som i konkurrenceforslaget taget udgangspunkt i den eksisterende topografi og hentet inspiration i Grenaa Dampvæveris historie samt det faktum, at der i midtbyen allerede findes store arealer med slidte granitsten i meget fine farver og formater.

Alle disse elementer er søgt indarbejdet til en ny helhedsplan for midtbyen, som fuldt udbygget vil kunne danne ramme om det gode byliv i Grenaa midtby mange år frem.

Det overordnede koncept er markeringen af to epicentre i midtbyen: Kirken og Rådhuset. Ud fra disse to bygninger etableres to store cirkelslag, der som ringe i vandet spreder sig ud til hele midtbyen. Cirkelslagene består dels af eksisterende granitbelægninger omlagt i nye cirkulære felter, dels af nye granitbelægninger, der væver de forskellige cirkelslag sammen til et sammenhængende tæppe, der strækker sig fra facade til facade i hele midtbyens udstrækning.

Helhedsplanen skal danne ramme om fremtidige renoveringer af torve, gader og pladser i Grenaa. Planen tænkes udført etapevis, startende med pladsen ved Rådhuset, hvorefter Torvet og senere sidegaderne kan projekteres og anlægges

Helhedsplanens forslag til byens nye torve, pladser og gader består af helt enkle strukturerende elementer: Terrænet, Gulvet, Kirken og Skålen.

TERRÆNET er en væsentlig del af den historiske fortælling om byens placering og udvikling. Torvets eksisterende kurvatur understreger denne fortælling og skal fortsat underbygges af et afvandingsprincip og terrænkurver, der tegner ringe og fremhæver historien og væver den sammen med nutiden. Med en ringformet terrænbearbejdning kommer Grenaa Kirke til at ligge på en præcis forhøjning og torvets nordlige del foran rådhuset kommer til at fremstå som et præcist skålformet aftryk, der som en ring i vand, danner en fordybning med ekkoer af terrænkurver udefter.

GULVET på torvet, gader og pladser skal i fremtiden være en sammenhængende flade af granit, der strækker sig ud over hele midtbyen, fra facade til facade. Den funktionsopdelte pladsbelægning med kørespor, trafik, pullerter, trærækker, parkeringspladser skal erstattes af en belægning, der understreger midtbyens kurvatur og som er et mix af genbrugte brosten og chaussesten i rødlige toner og en flækkebelægning i samme nuancer. De genbrugte og gamle granitsten bruges i midtbyen hvor de findes i dag, men lagt i en ny struktur, hvor de nye granitbelægninger væves ind i denne belægning med stor æstetisk omhyggelighed, som et mønster der væver fortid og fremtid, imens det tegner koncentriske bueslag omkring de to fokuspunkter, kirken og sænkningen. Vævningen af de nye og de gamle belægninger refererer endvidere til Grenaa Dampvæveri og dennes store historiske betydning for byen.

Vision: den levende by med et mylder af mennesker og aktiviteter, her vist ved en middelalder scene malet af Bruegel. Projektet skaber de gode rammer og mulighder for livet i byen, hvorimod aktiviteterne og livet kommer fra beboere, besøgende og forretningdrivende

KIRKEN er med sine smukke røde munkesten, partier af granitkvadre og de mange små detaljer en meget smuk solitærbygning, som fra alle sider af torvet og de tilstødende gader præger oplevelsen. Det er vigtigt at Kirken opleves som Torvets omdrejningspunkt og at dens tyngde trænger helt ud i Torvets sider og ender. For at understøtte dette vil belægningen omkring den fortsat bestå af de gamle slidte brosten der lægges i et nyt cirkelmønster. Endvidere foretages en nænsom udtynding af de eksisterende plataner, fortrinsvis de træer der ikke er i god vækst. Dels spærrer træerne særligt på kirkens sydside visuelt for oplevelsen af, at kirken står øverst på torvet. Dels opdeler trærækkerne Torvet, så det opleves mindre og fremstår funktionsopdelt i stedet for at være en fleksibel flade. Det er vigtigt, at torvet stadig fremstår frodigt så der vil blive plantet nye plataner som står mere hensigtsmæssigt i forhold til det arkitektoniske greb.

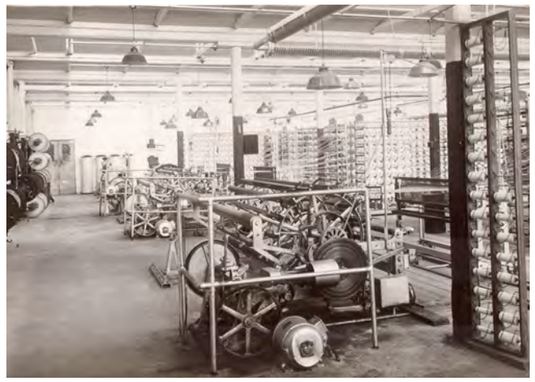
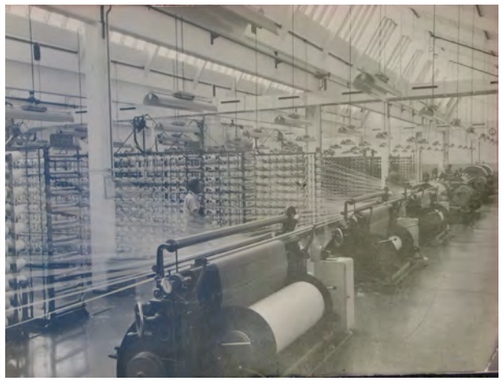
SKÅLEN er det nye element i de nye torvedannelser. Skålen favner og udspænder rummet mellem det nye rådhus og Grenaa Kirke og vil være et nyt kunstnerisk objekt i torvets flade. Komplimentært til den takkede Kirke på toppen af bakken er skålen det nye moderne bløde og dynamiske "fordybning" i hele torvets komposition. Sænkningen udføres i de granitbelægninger, der også strækker sig helt ud til rådhuset, så sænkningen blive en intergreret del af pladsen med en afrundet, skridsikker, ren og rar overflade. Den vil indbyde til uformelle ophold, leg, bevægelse og vil også være platformen for en lang række aktiviteter hen over året. Skålens runde form sender ekkoer ud i Torvets granitbelægning og danner cirkulære siddetrapper i det stigende terræn op mod kirken. Når der ikke er arrangementer, er der i skålen indarbejdet et springvand, som med stråler i serier skyder ind over hinanden og danner vævede flader af vand. Om vinteren kan den være et særpræget rum for forskellig arrangementer overdækket eller med himlen som loft.

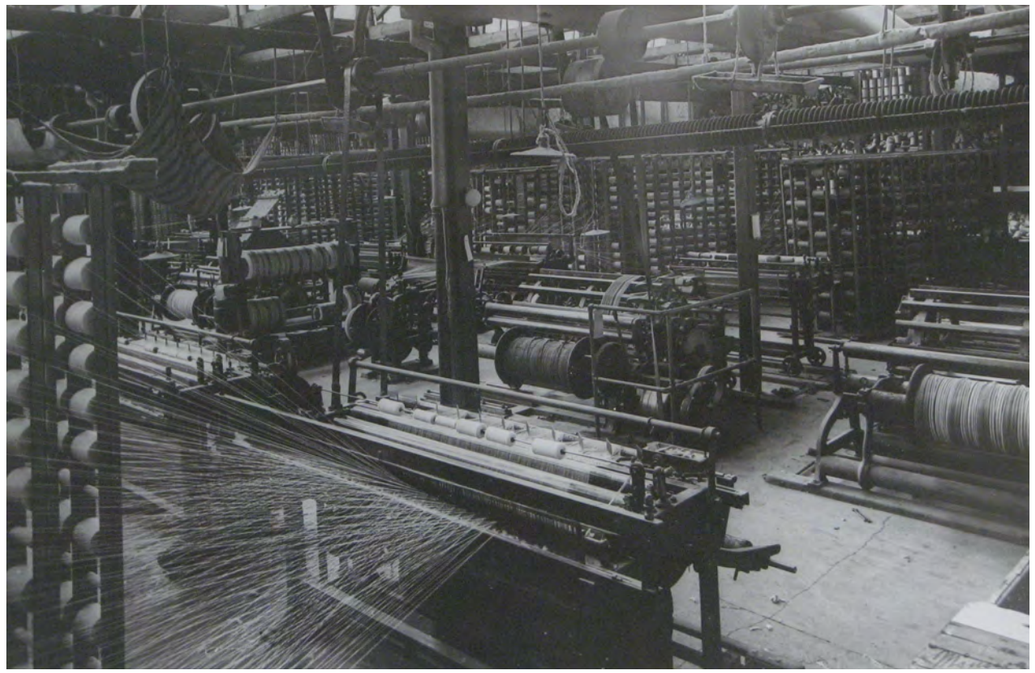
HELHEDSPLAN 1:2000

INSPIRATION FRA DET GAMLE DAMPVÆVERI I GRENAA
Projektetet tager inspisration i fortællingen om vævningerne og den mekaniske del der knytter sig til produktionen. Gamle fotos fra dampvæveriet demonstrerer inspirationskilden. Belægningsmønsteret tager inspoiration i de store mekaniske runde hjul, der er dynamiske dele, der griber ind i hinanden. Ligeledes er vandkunst inspireret af spindriet af de tynde tråde, derligeledes er et motiv fra væveriets produktion, og som kan aflæses i de gamle fotos.

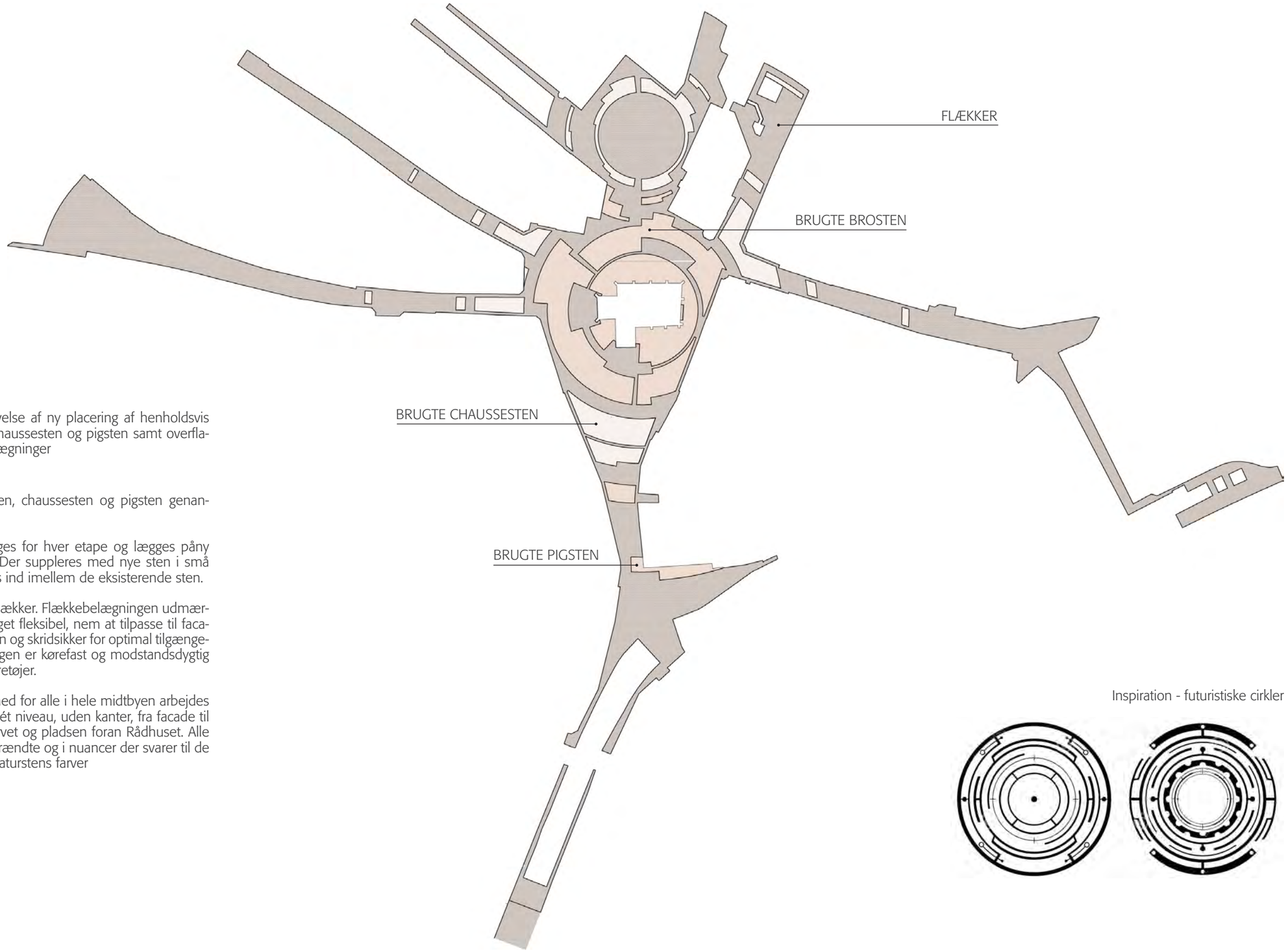
Grenaa Dampvæveri var i perioden 1920-1960 landets største bomuldsvæveri og beskæftigede på sit højdepunkt 10 % af byens befolkning. Mange i lokalområdet har en tilknytning til fabrikken eller husker familie eller bekendte, der arbejdede på fabrikken. Grenaa Dampvæveri har haft stor betydning for de mennesker, der levede omkring og arbejdede på fabrikken og for byens identitet.

Referencefotos fra det gamle væveri i Grenaa



BELÆGNINGSSTRATEGI



Oversigtplan med angivelse af ny placering af henholdsvis eksisterende brosten, chaussesten og pigsten samt overflader med nye flækkebelægninger

Alle eksisterende brosten, chaussesten og pigsten genanvendes.

Eksisterende sten optages for hver etape og lægges påny indenfor denne etape. Der suppleres med nye sten i små formater, der kan væves ind imellem de eksisterende sten.

De nye sten er skåret i flækker. Flækkebelægningen udmærker sig ved at være meget fleksibel, nem at tilpasse til facaderne og derudover jævn og skridsikker for optimal tilgængelighed. Flækkebelægningen er kørefast og modstandsdygtig for vrid fra selv store køretøjer.

For at opnå tilgængelighed for alle i hele midtbyen arbejdes der med belægninger i ét niveau, uden kanter, fra facade til facade i gågader, på Torvet og pladsen foran Rådhuset. Alle nye flækker leveres jetbrændte og i nuancer der svarer til de eksisterende nordiske naturstens farver

Inspiration - futuristiske cirkler

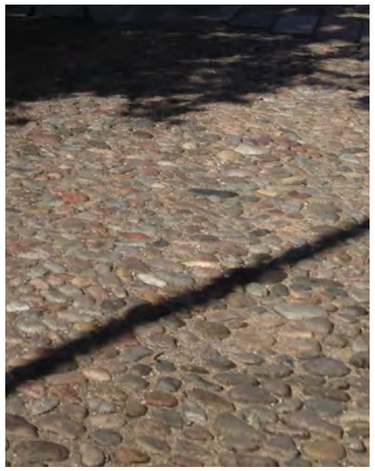
Eksisterende granit i Grenaa midtby

Granitprøver udlagt på eksisterende chaussestensbelægninger i Grenaa. Farver tilpasses eksisterende sten i byen men med jetbrændt overflade

Eksisterende granitmur mellem kirken og rådhuset

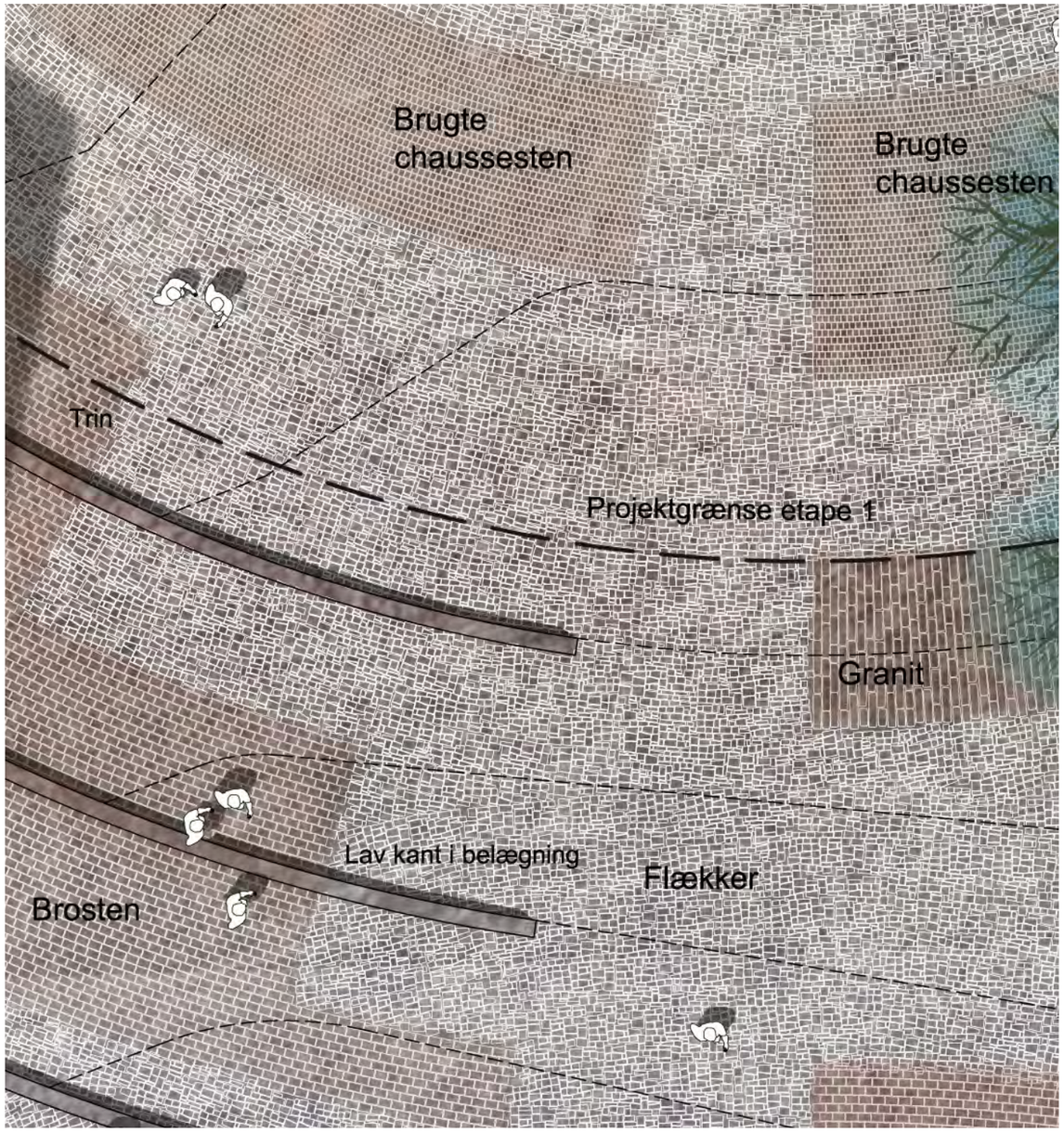
Eksisterende brossten

Eksisterende chaussesten



Eksisterende pigsten

Eksisterende og nye belægninger



Referencefotos - flækker

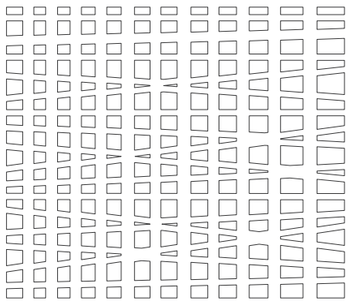
Inspiration - blanding af granittyper

PRINCIP FOR NY GRANITFLÆKKE
Princip for nye granitflækkebelægninger i henholdsvis et lille format og et stort format.

De små formater bruges fortrinsvis i sænkningen omkring vandkunsten på pladsen foran Rådhuset for bedre at kunne optage de krumme flader uden knæk. Formaterne svarer i dimensioner cirka til en chaussesten

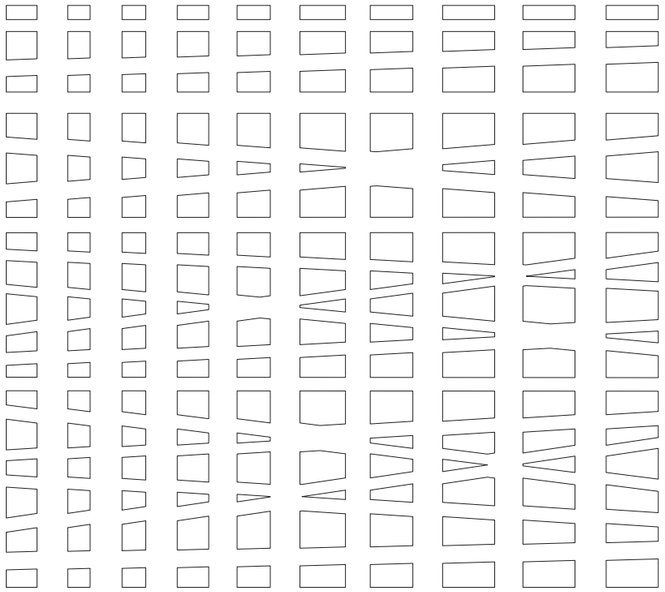
De store formater bruges til sammenvævning af eksisterende granitbelægninger og lægges med retning svarende til de cirkelslag der bestemmer den overodnede geometri

Mosaiksten/flækker sat i beton

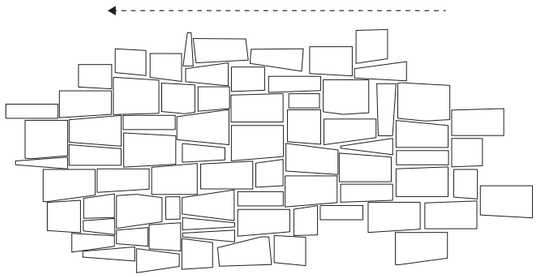


Chaussesten

Flækker i chaussestens- og brostensformater



Brosten

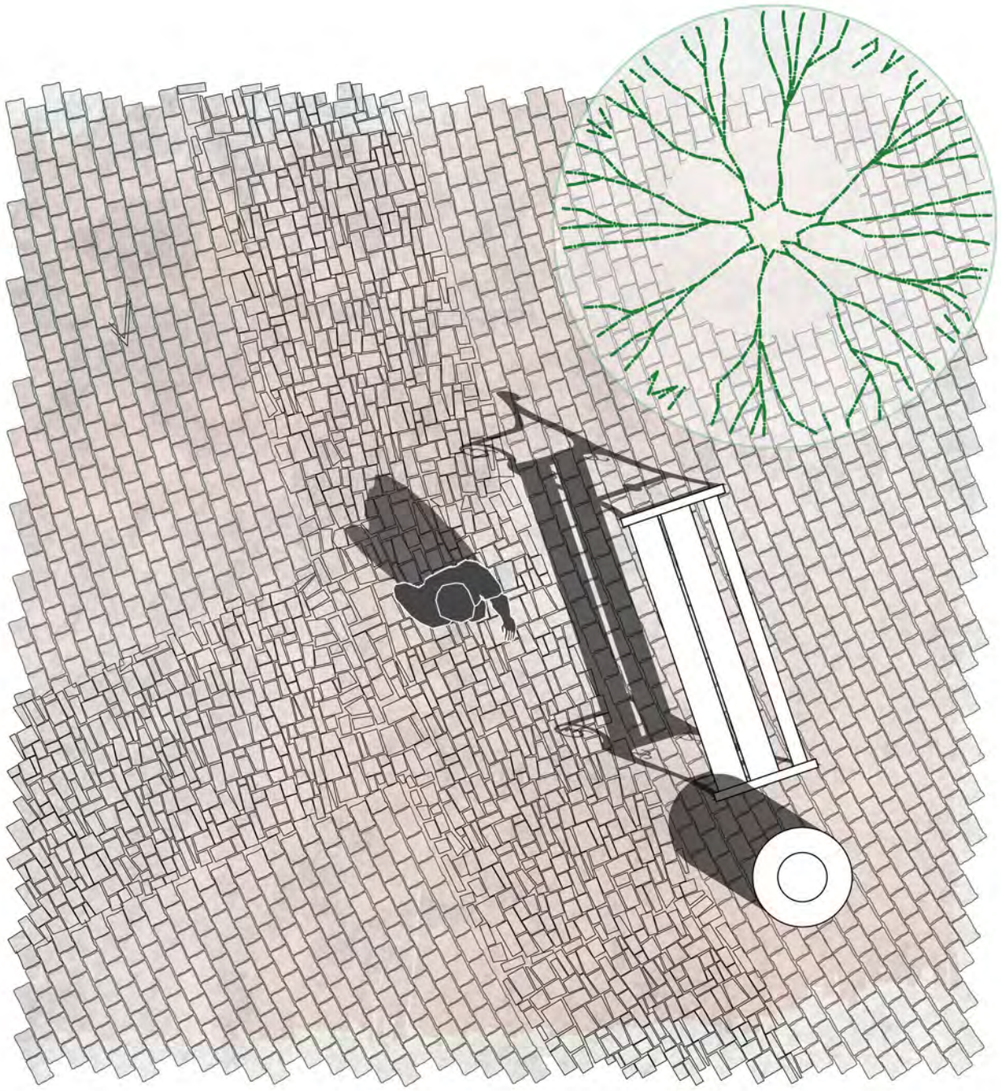


Aflange sten skaber retning

DETALJEUDSNIT BELÆGNINGSPRINCIP
Belægningsudsnit, hvor flækkerne udfylder arealer mellem eksisterende brostens- og chaussestensbelægninger.

Flækkerne bruges som gangzone for gangbesværede, barnevogne mm.

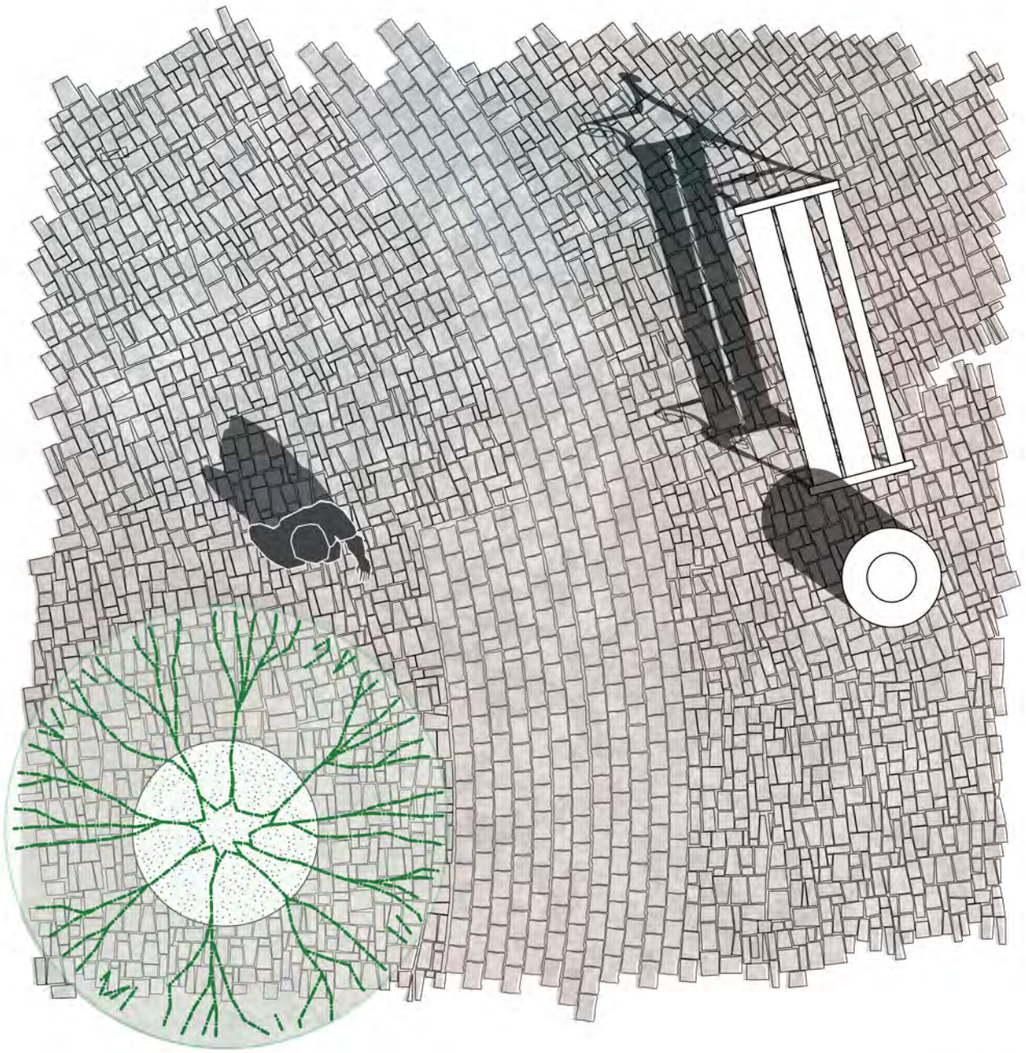
Brosten og chaussesten lægges i halvforbandt i store cirkelslag omkring Kirken og Rådhuset



DETALJE 1:50

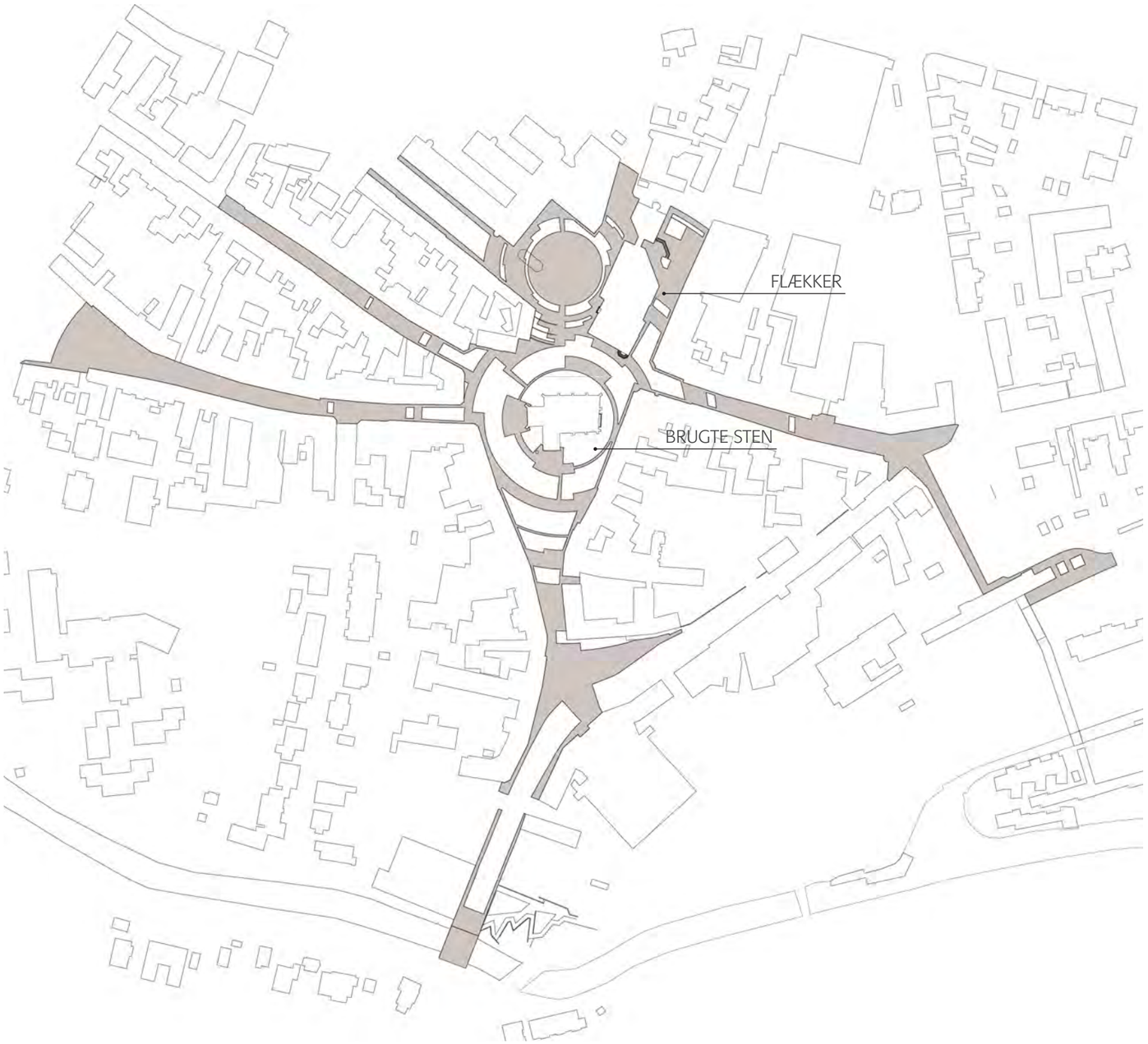
DETALJEUDSNIT BELÆGNINGSPRINCIP
Belægningsudsnit, hvor flækkerne udfylder arealer omkring et felt med brostensbelægninger i halvforbandt

Flækkerne bruges som gangzone for gangbesværede, barnevogne mm. Belægningskanten til de slidte brosten fungerer som naturlig ledelinje for svagtseende og blinde

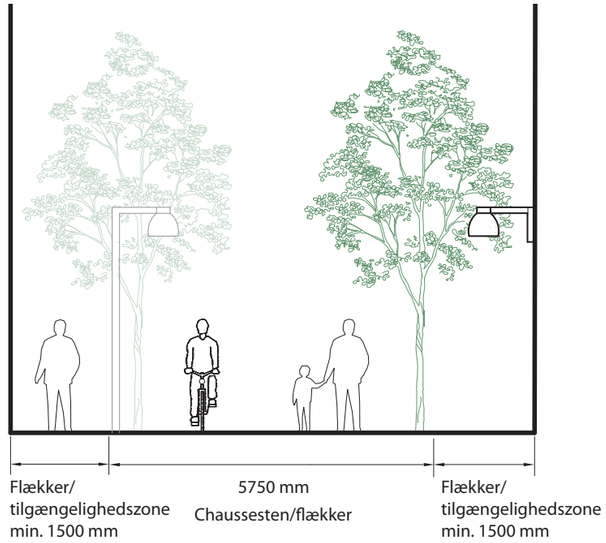


DETALJE 1:50

TILGÆNGELIGHED



Principsnit - Storegade 1:100



Nye belægninger i midtbyen lægges niveaufrit fra facade til facade. Belægningerne udgøres af en kombination af eksisterende granitbelægnigner og nye granitter i store cirkelslag omkring Kirken og Rådhuset. Herved opnås et netværk af fuldt tilgængelige gangbaner af nye granitbelægninger i kontrast til arealer med slidte bro- og chaussesten. Disse to belægningstyper i kombination vil give en god tilgængelighed for alle i midtbyen, da nye granitbelægnigner sammen med eksisterende granitter udgør nye naturlige ledelinjer i byen. Disse understøttes derudover af placeringen af inventar og beplantning.

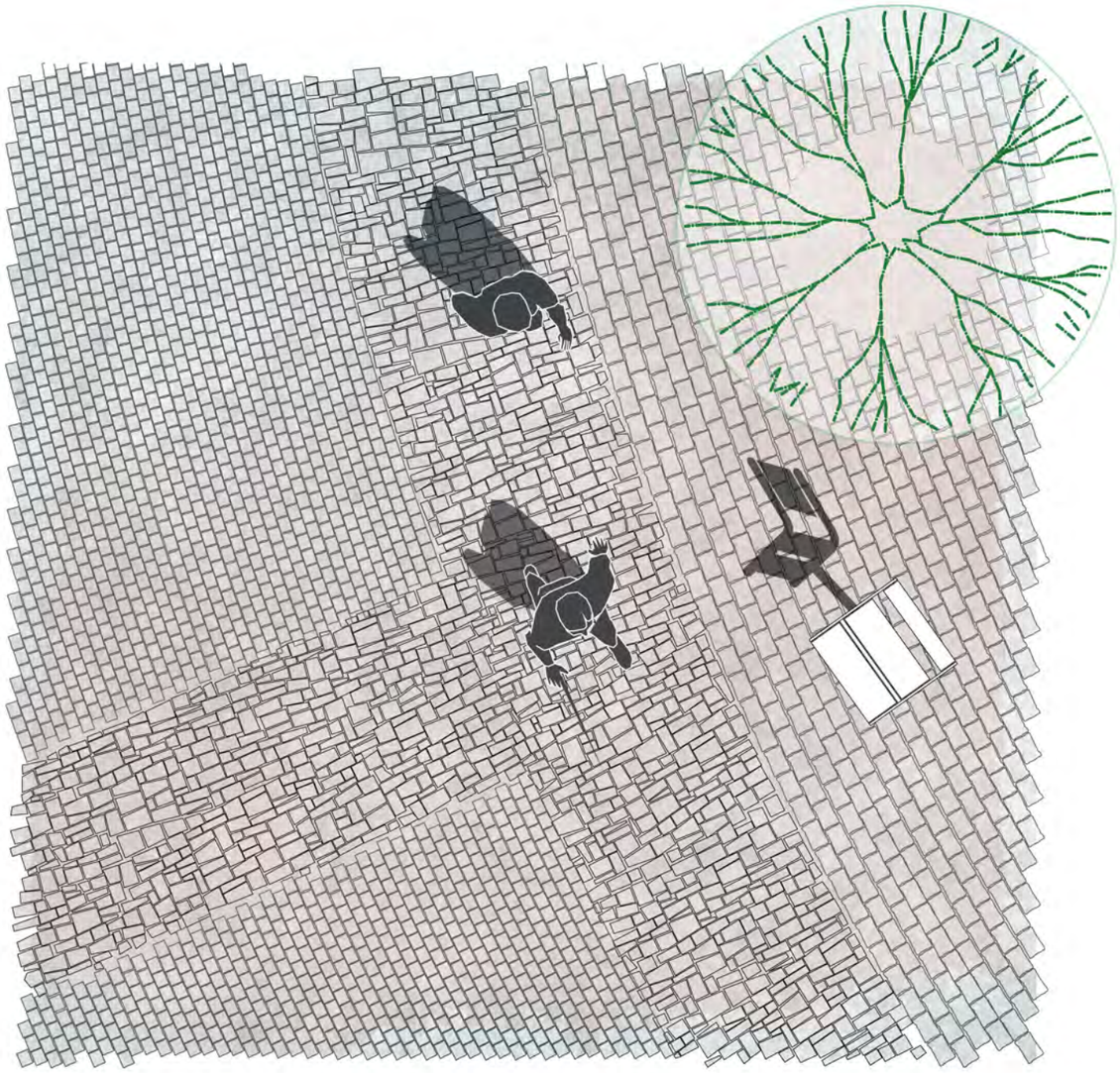
En anden naturlig ledelinje, som mange blinde og svagtseende benytter sig af er eksisterende bygningsfacader. Derfor vil der langs alle facader lægges nye plane granitbelægninger i to meters bredde. Så vil det altid være muligt at færdes langs eksistende bygningsfacader og dermed bruge disse som orienterende og retningsgivende naturlig ledelinje. Butikkernes inventarzoner skal flyttes udenfor disse gangbaner, hvilket dog sandsynligvis ikke vil give konflikter, da butikkerne får bedre eksponering ved at placere skilte og stativer et par meter længere ude i byrummet

Vekselvirkningen mellem niveaufri overflader, naturlige ledelinjer, placeringen af inventar og beplantning samt præcis og korrekt placering af belægningsskift og gangbaner langs facader vil i sammenhæng give en midtby med god tilgængelighed for alle og være løsninger, der helt naturligt indskriver sig i byens rum.

DETALJEUDSNIT BELÆGNINGSPRINCIP
Flækkebelægningerne er plane, jævne og skridsikre. De fuges op med en fast fuge så overfladen bevarer sin plane overflade.

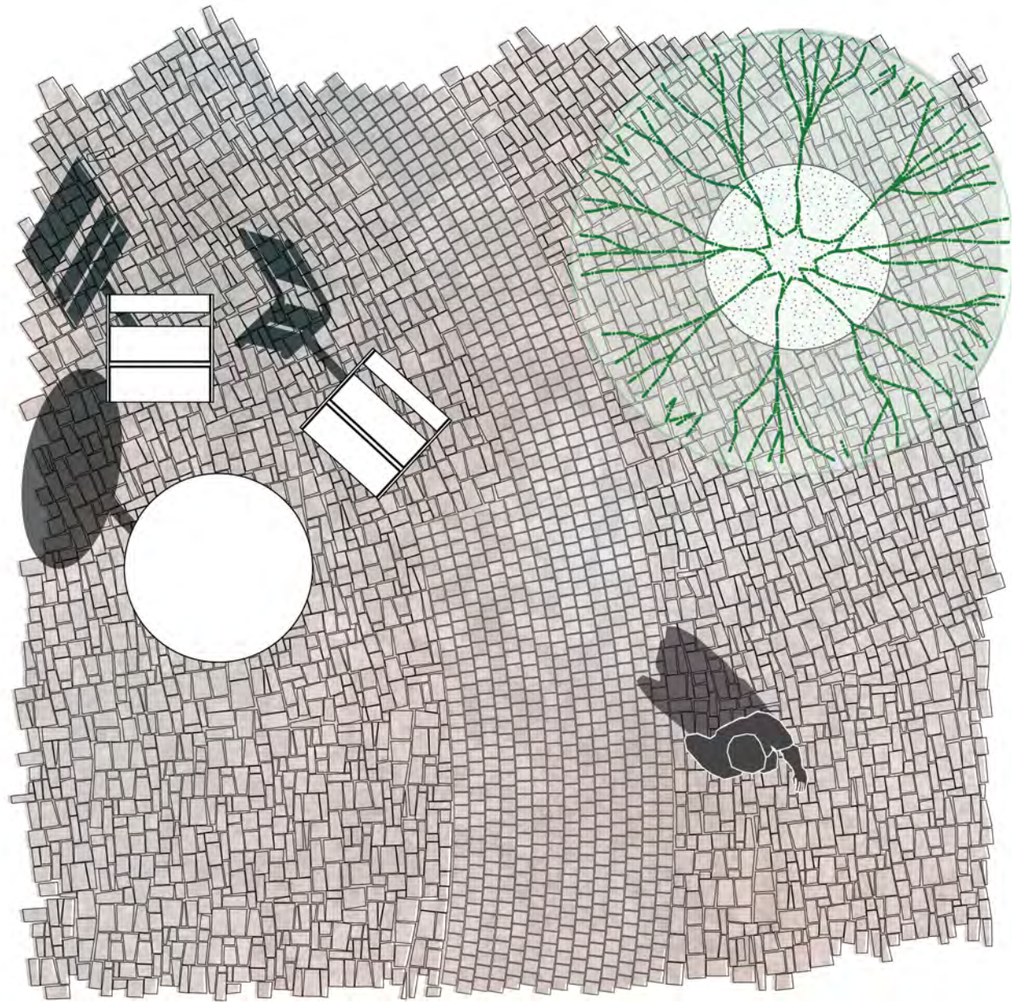
Skift i både farvenuancer og overflader mellem nye granitflækker og eksiterende slidte brosten og chaussesten danner naturlige ledelinjer for svagtseende og blinde.

Inventar og beplantning friholdes fra gangbaner



DETALJE 1:50

DETALJEUDSNIT BELÆGNINGSPRINCIP
Bånd af chaussesten, der udgør naturlig ledelinje i flækkebelægningen på pladsen ved Rådhuset

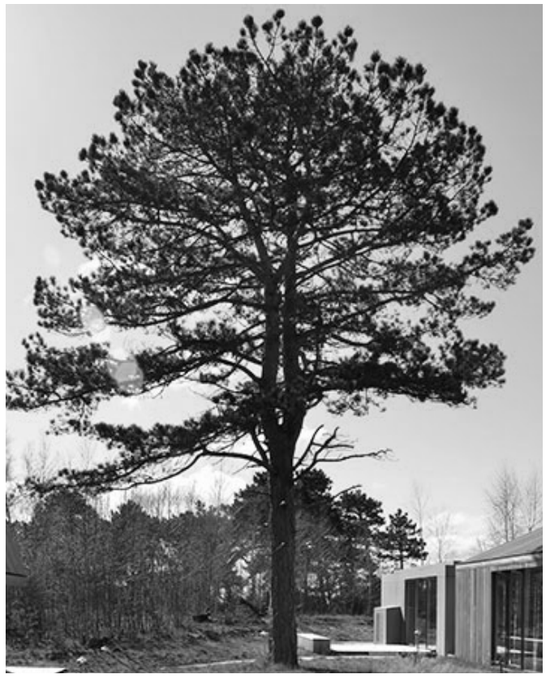


DETALJE 1:50

BEPLANTNINGSSTRATEGI

Træsorter

Platantræer, platanus acerifolia, på Torvet bevares i størst muligt omfang



Fyrretræer, pinus sylvestris, plantes på pladsen ved Rådhuset

På Torvet ryddes udvalgte platantræer som enten vokser dårligt, eller står udheldigt placeret i forhold til nye gangbaner og ny trafikafvikling. Der hvor eksisterende træer ryddes tilføres nye træer af samme sort, plantet i rodvenligt bærelag og placeret, så der på Torvet dannes grupper af 3 træer sammen.
Det efterstræbes at bevare så mange af de eksisterende træer på Torvet som muligt. Det nye beplantningsmønster, som skabes på Torvet, vil bidrage til en mere åben rumlighed, der er mindre afgrænsende og opdelende end i dag.

I sidegaderne introduceres nye træer hvor det er muligt - så handelsgaderne opleves mere grønne.

Eksisterende træer på Torvet som fjernes: 13 stk.
Nye træer på Torvet: 11 stk. (inkl. 4 stk. ved Sdr. Gade - indgang til Torvet).

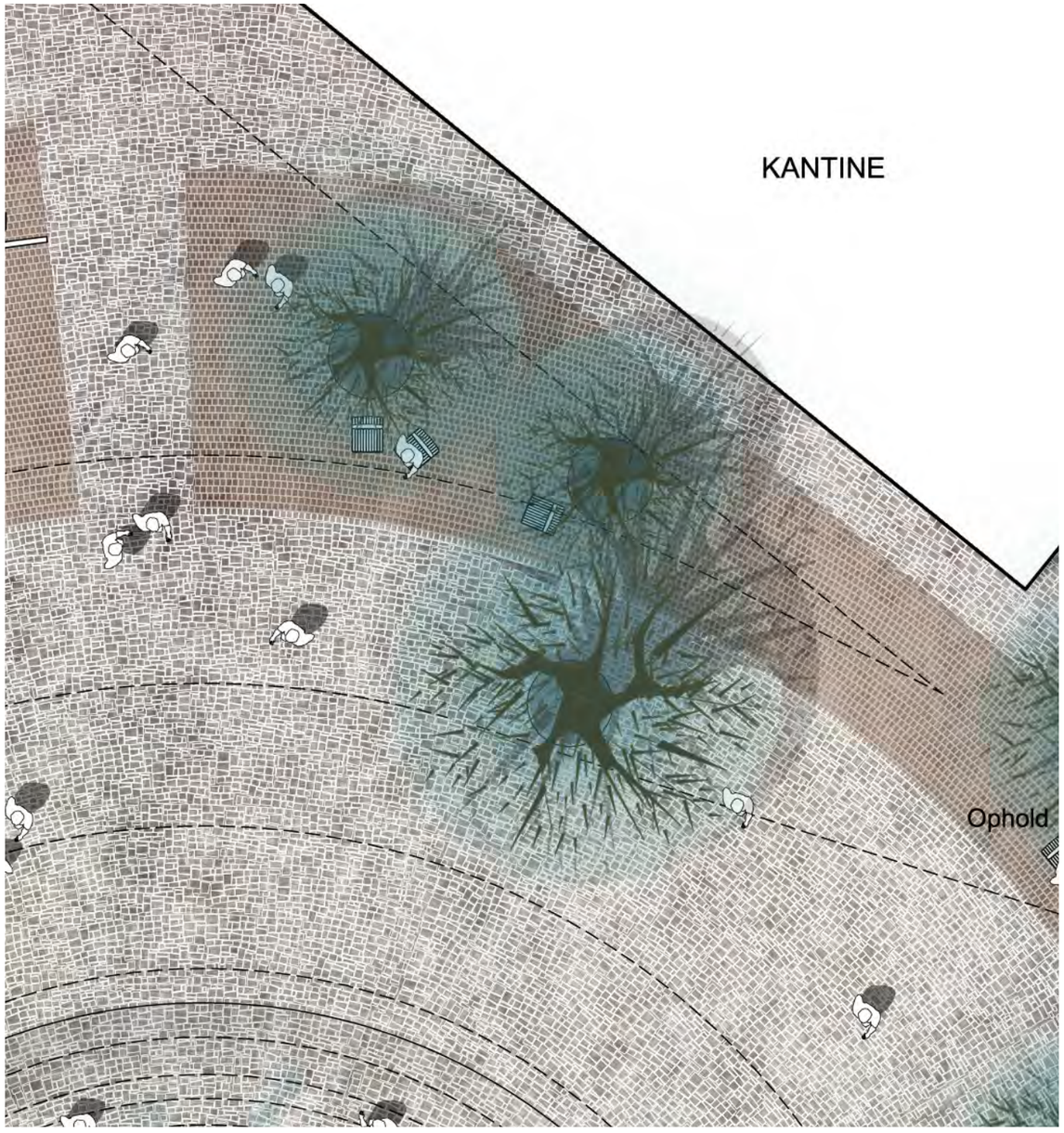
De gamle træer på henholdsvis Torvet og foran museet bevares.

Fyrretræerne på pladsen ved Rådhuset vil være med til at skabe en helt særlig karakter og stemning til det nye byrum. Fyrretræerne er samtidig en del af Grenaa-fortællingen med de eksisterende fyrretræbeplantninger i hedelandskabet omkring Grenaa by.

På den nye plads plantes fyrretræer i irregulære grupper af 3 i rodvenlige bærelag. Træerne placeres så det samlede areal for plantehullerne får så stort et vækstvolumen som muligt.

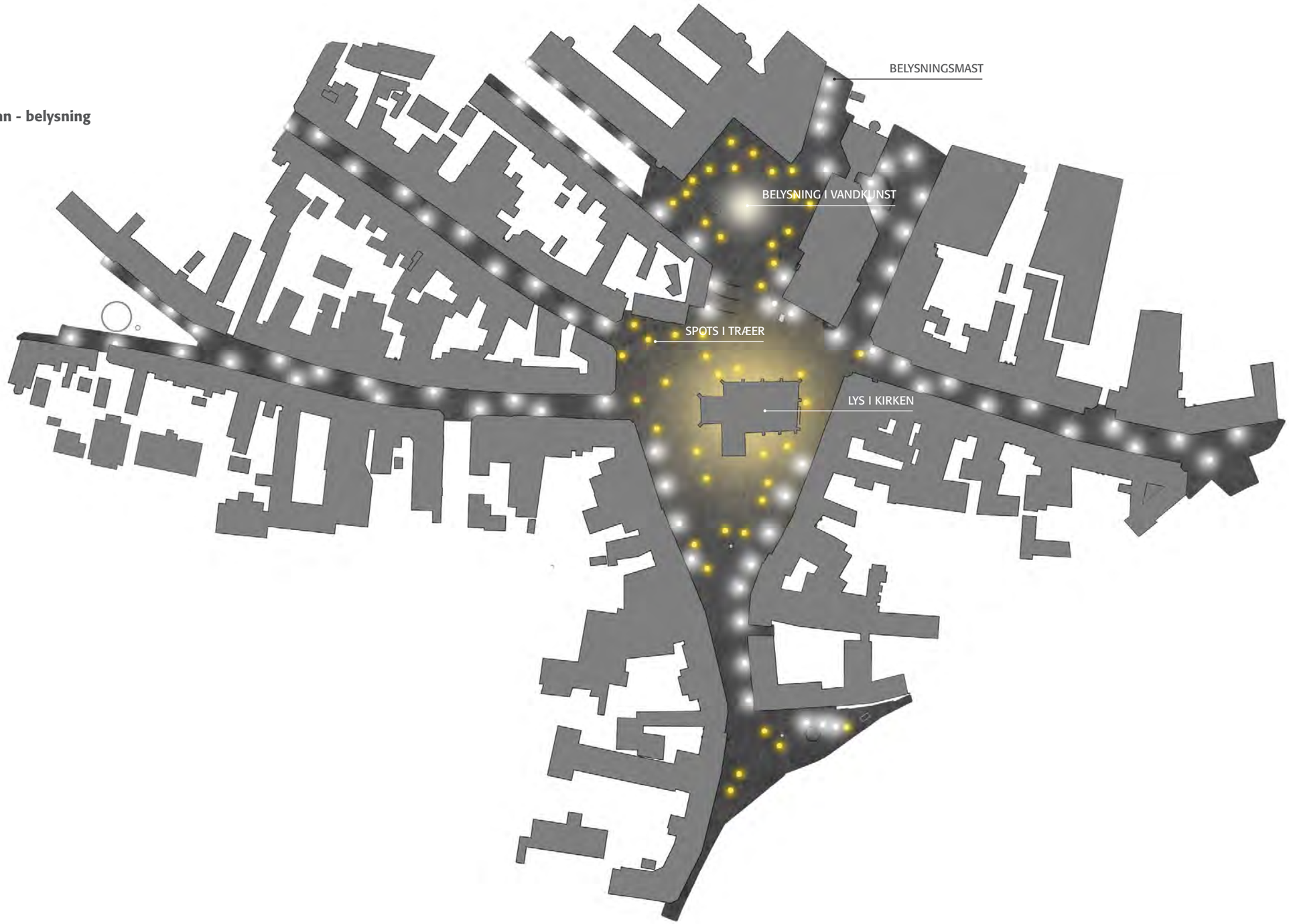
Eksisterende træer på Rådhuspladsen som fjernes: 26 stk.
Nye træer på Rådhuspladsen: 24 stk.

Grupper af fyrretræer på pladsen foran rådhuset



BELYSNINGSSTRATEGI

Principplan - belysning



Gennemgående belysning i midtbyen foreslås som væghængte eller mastemonterede LED-armaturer, der giver en god belysning af de smalle gader i Grenaa. Armaturerne placeres med samme frekvens som den eksisterende mastbelysning

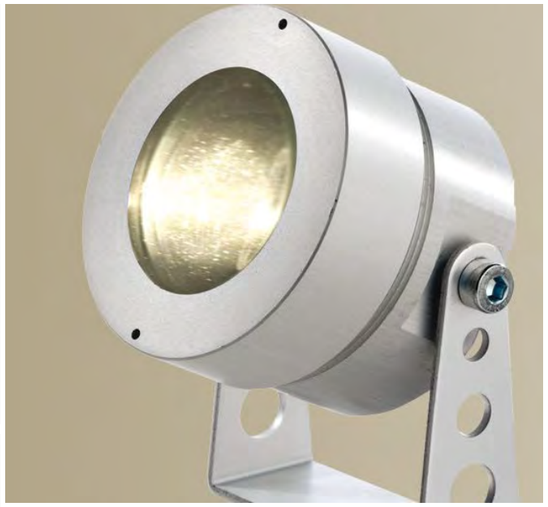
På pladsen foran Rådhuset og på Torvet arbejdes der med LED spots ophængt i træerne. Dette vil sikre, at belysningsniveauet på torve og pladser er godt uden der skal opstilles yderligere master i byrummet.

Belysningen i træerne er stemningsskabende og tryghedsbevarende. De forhindrer at der opstår mørke kroge i byen og giver en fin vekslen mellem de jævnt oplyste zoner omkring facader og gader og det mere poetiske og flimrende lys, der filtreres gennem træernes kroner.

LED belysning i vandkunsten på pladsen ved Rådhuset giver yderligere stemning til pladsen om aftenen

Omkring smøger og passager kan der i højere grad arbejdes med effektbelysning, fx. som farvet lys, der leder opmærksomheden hen på smutveje i byen og samtidig sikrer trygheden ved at færdes i smøger og passager. Økonomi til kunstnerisk belysning af smøger, passager og porte er ikke medtaget i overslaget.

Spot-belysning i træer, Ribe Domkirkeplads

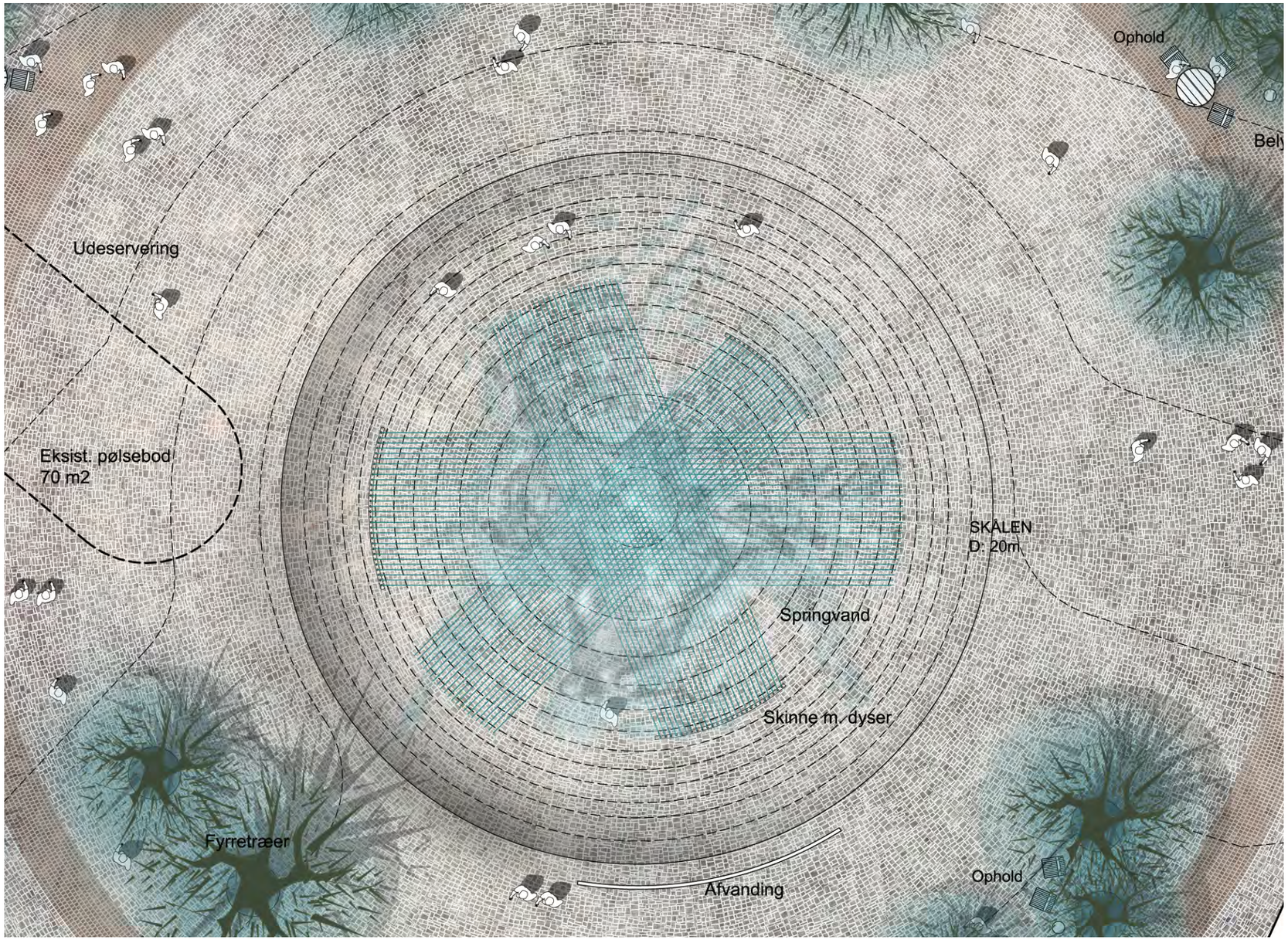


Eksempel på LED-spots til ophængning i træer

Effektbelysning af portåbning til smutvej i byen

Eksempler på lysarmatur - mast til gadebelysnig

VANDKUNST



I sænkningen på pladsen ved Rådhuset anlægges vandkunst som et særligt og unikt element på pladsen

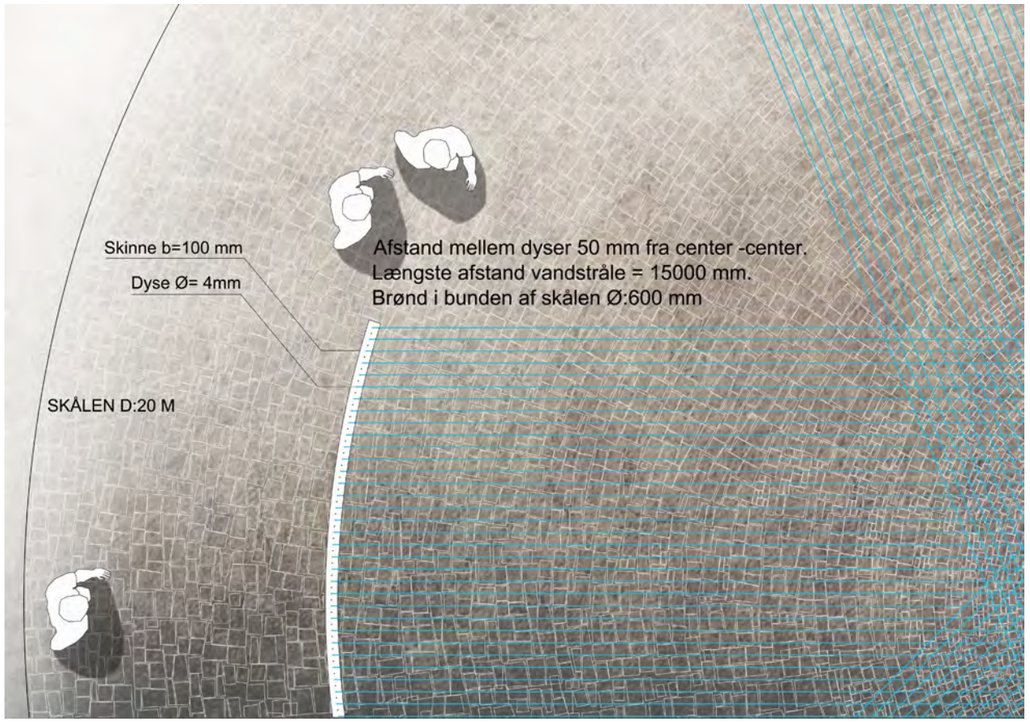
Vandkunsten tænkes som en række af stråler, der fra 3 rækker i sænkningen skyder stråler henover hindanden. Der opstår herved en serie 'vævede' flader af vand, som tilsammen danner en vandkunst der både indbyder til leg og ophold.

Rumligt opstår der i motivet med de vævede flader af vand en reference til og sammenhæng med den overordnede fortælling i helhedplanen, hvor der arbejdes med vævninger af nye og gamle belægninger og med nutid og fortid i en helhed, der fremover vil danne rammen for kultur, forretningsliv og ophold i midtbyen.

Vandkunsten vil kunne styres så den ikke kun kan skyde hele vejen over sænkningen, men også halvvejs eller mindre hvis dette er nødvendigt, fx. når det blæser. Styringen fungerer automatisk ved at teknikken forbindes med en vindmåler.

Her på siderne ses en række referencebilleder fra udførte projekter hvor vandet på pladserne automatisk indbyder til leg og ophold samt en række tegniner af vandkunsten fra forskellige vinkler.

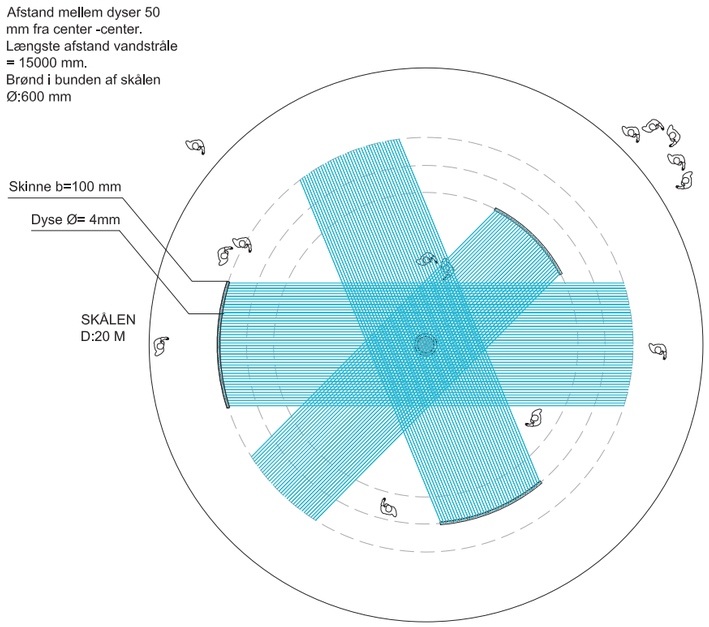
Princip - vandkunst planudsnit 1:50



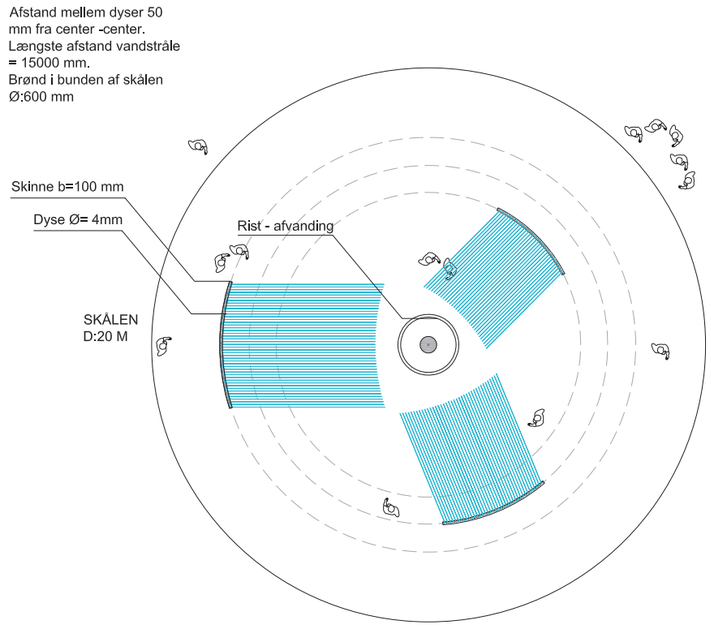
Referencebilleder af vandkunst og leg

Vandkunst, Posthustorvet Skive

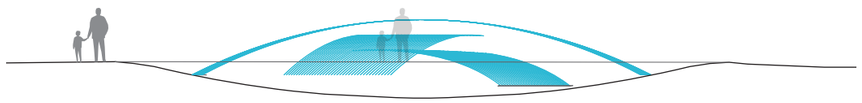
Principplan 1:200 - vandkunst
Lange vandstråler



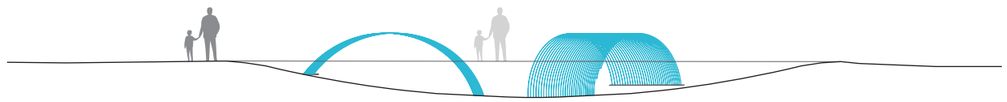
Principplan 1:200 - vandkunst
Lange vandstråler



Principsnit 1:200 - vandkunst
Lange vandstråler



Principsnit 1:200 - vandkunst
Korte vandstråler



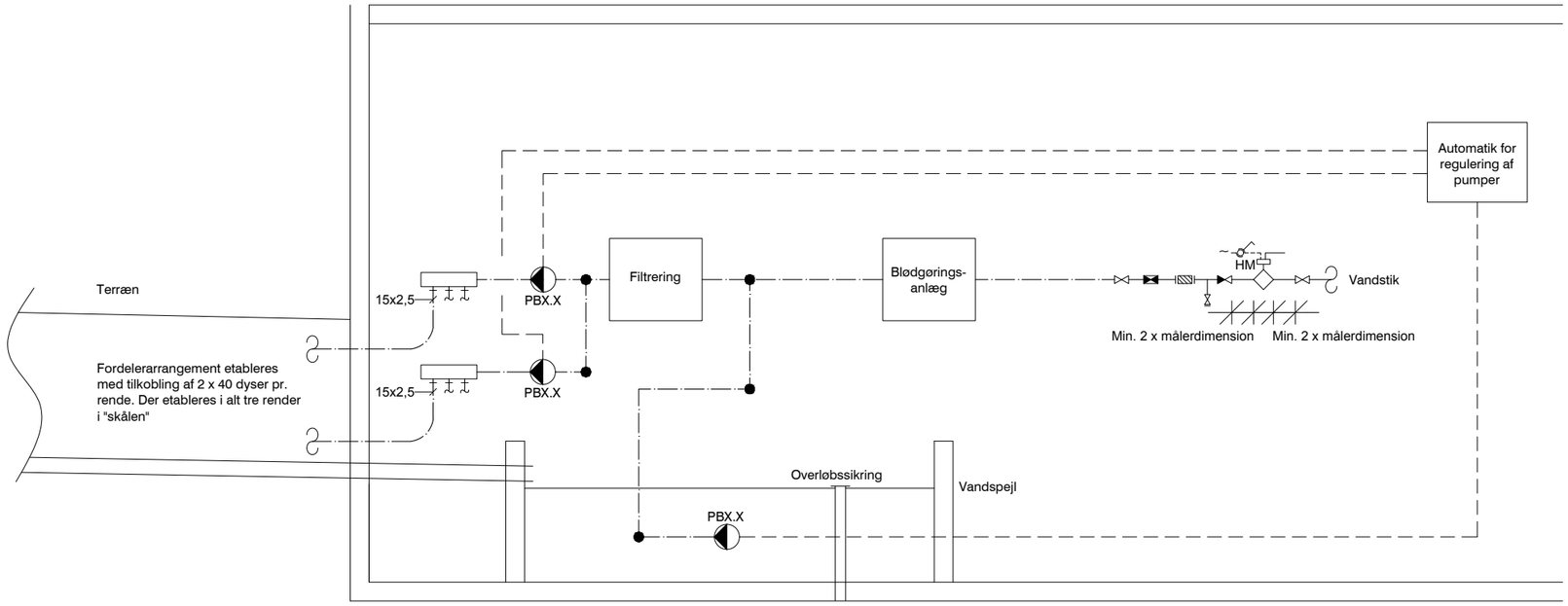
Vandforsyning & afvanding af skål
Etablering af vandkunst kræver en konstant vandtilførsel. For at skabe et bæredygtigt og energivenligt anlæg etableres der et bassin i rådhusets kælder. Bassinet tilføres vand gennem recirkulering af det tilførte vand samt en supplering med regnvand fra rådhusets tage. For at kunne rumme vandmængderne, som afvandingen af skålen giver, sættes der en Ø600 mm brønd med sandfang i bunden af skålen. For at etablissementet ikke giver anledning til oversvømmelse sikres dette med overløb i bassinet som skybrudssikring. Forsyningssikkerhed er nødvendig i form af tilslutning til det eksisterende vandstik inklusiv måleteknik.

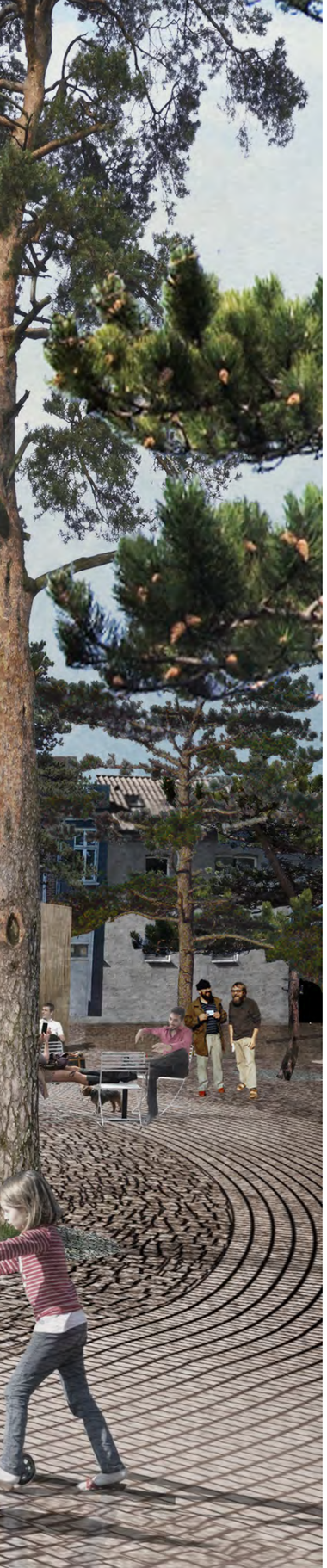
Springvandsteknik
For at opnå det korrekte udtryk i vandkunsten projekteres der med to sæt dyser for hvert skinnesystem.
Desuden integreres LED-belysning, således vævningen, som vandet skaber, ikke går i ét med belægningen og dermed også bevarer udtrykket i kunsten i aften- og nattetimerne.
Den cirkulerende vandmængde filtreres for urenheder og det tilførte friske vand blødgøres, så kalkmængden reduceres og man ikke får aflejringer, som sætter sig på belægning, i dyser etc.
Der etableres separate pumper til hvert sæt dyser, hvilket sikrer optimale vandmængder ved det korrekte tryk. Pumperne som anvendes skal være A-mærkede for at sikre en fornuftig driftsøkonomi.

Dyserne placeres i planforsænkede kassetter og dertilhørende riste. To sæt dyser i hver med forskellige strålelængder. For opnåelse af ens strålemønster monteres dyserne en-og-en efter hinanden, se figur.

Areal for teknik i kælder: ca. 36 m2 svarende til eksisterende rum, der før har været anvendt til pumper og ventiler for vandkunst på pladsen

Driftsomkostninger: afhænger af endeligt valg af pumpetyper og præcise vandmængder til vandkunsten. På nuværende tidspunkt vurderes det, at der skal bruges ca. 20.000 kWh på vandkunsten, svarende til ca. 40.000,- i driftsomkostninger årligt.

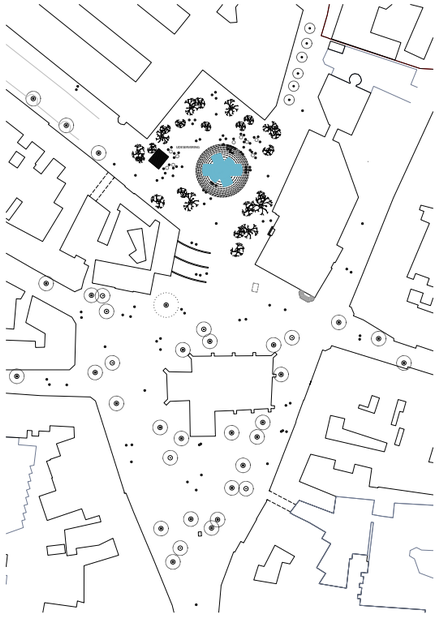




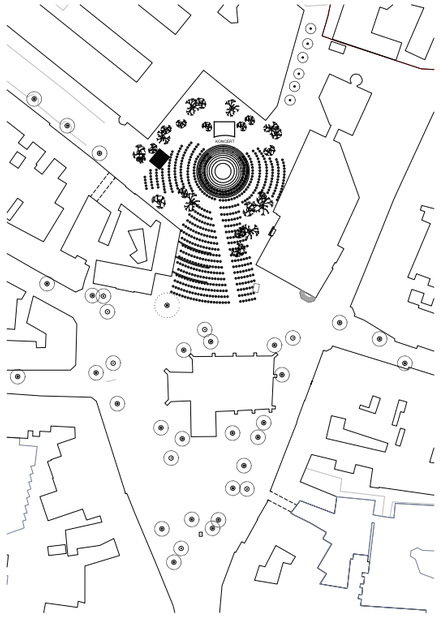
PLADSERNES ANVENDELSE

Torvet og pladsen foran Rådhuset er disponeret, så der er mulighed for at afholde mange forskellige og forskelligartede arrangementer.

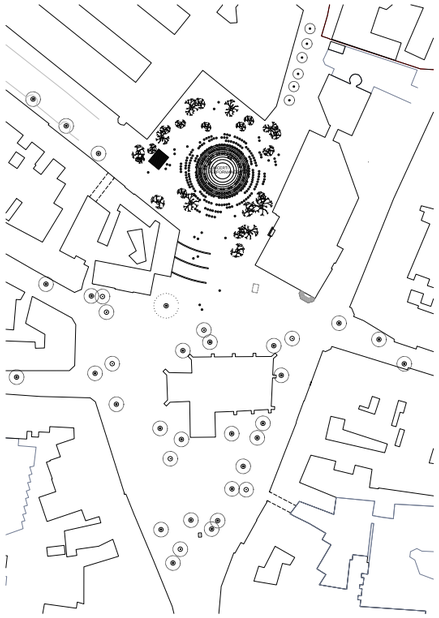
Her er vist et lille udvalg af arrangementer, som uden problemer vil kunne afholdes på pladserne



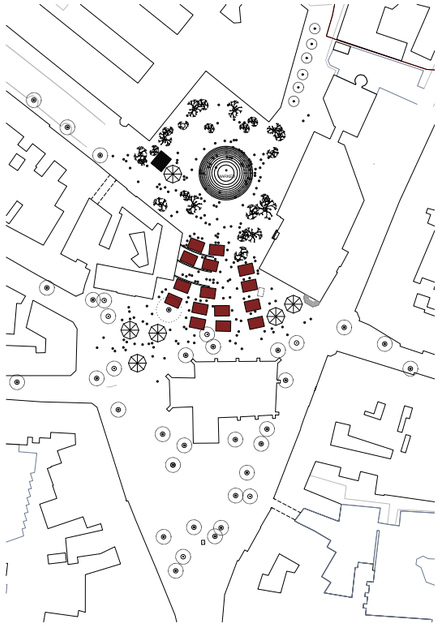
Hverdag - udeservering, vandkunst og ophold



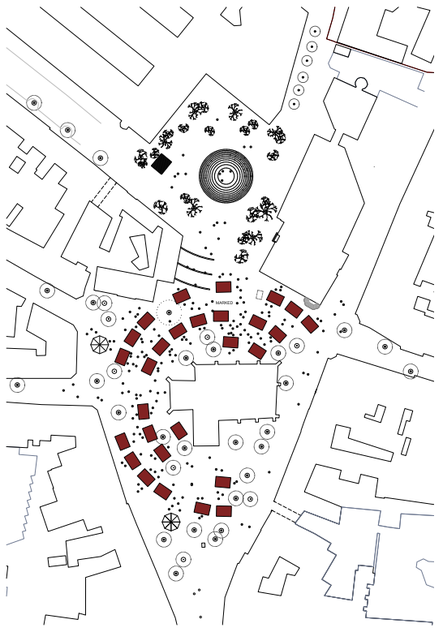
Større koncert med stor scene (80 m2)
Ca. 700 tilskuer



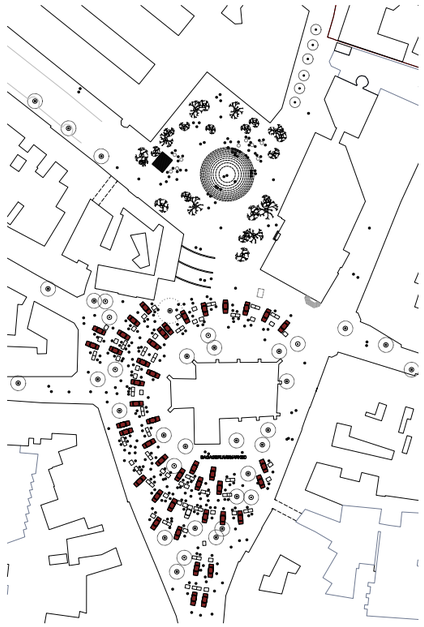
Mindre koncert/optræden med skålen som scene
Ca. 250 tilskuer



Marked mellem rådhuset og kirken



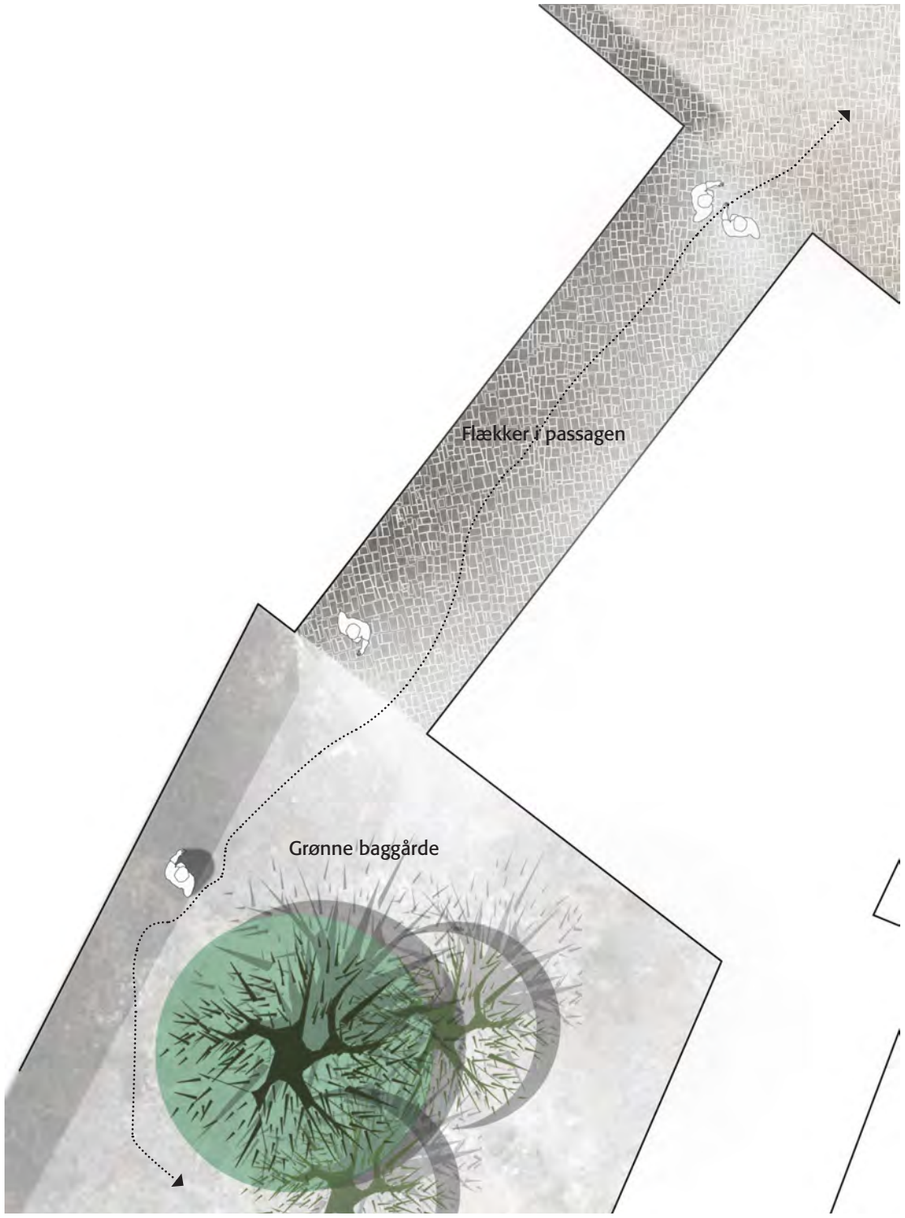
Marked rundt om kirken



Bagagerumsmarked rundt om kirken

SMØGER OG PASSAGER

Principplan -udsnit 1:100
Smøger og passager



Smøger og passager i Grenaa midtby

GREANAA FORTÆLLINGEN - BYSTRUKTUR
Smøger og smutveje er særlige steder i Grenaa midtby som tilføjer byen charme og et labyrintisk lag.

Disse smøger og passager er i dag svære at finde og derfor svære at bruge som genveje med mindre man er godt kendt i byen. De kan med fordel markeres med ny belægning og lyssættes så de bliver mere synlige i bybilledet.

Nye belægninger i porte kan etableres efterhånden som gader og pladser anlægges med granit. Arealerne er privatejede, så de er ikke medtaget i det økonomiske overslag, men der kan fx. i forbindelse med anlæg af gader indgås en dialog med grundejere så de kan tilkøbe mindre belægningsarealer i porte og baggårde til samme enhedspris som midtbyprojektet opererer med og udført af samme entreprenør.

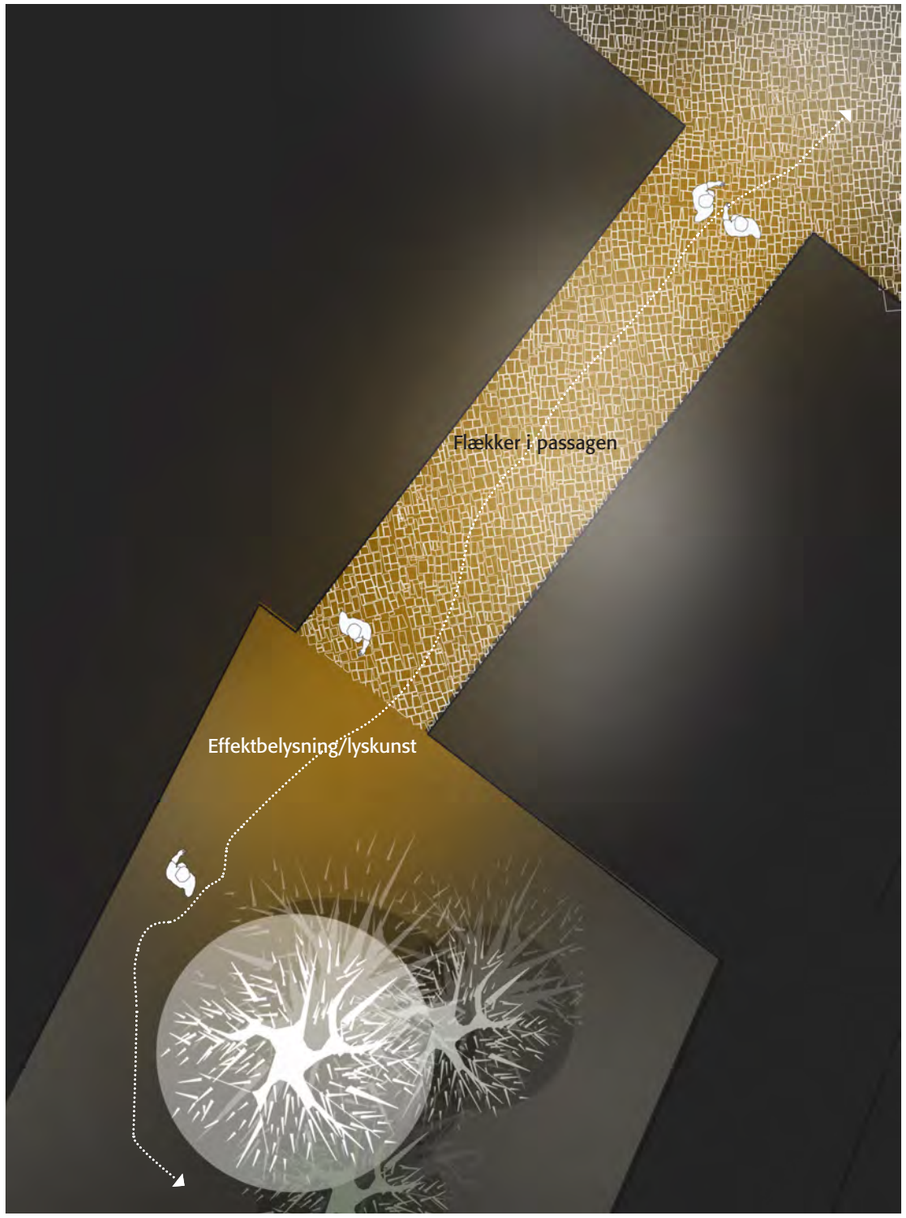
Her på siderne er vist en række referencebilleder og diagrammer, der skal fungere som et idékatalog til fremtidig omlægningen og tydeliggørelse af passagerne.

Belysningen kan udformes som et kunstprojekt der samtigdig fungerer som en særlig attraktion i aftenmørket.

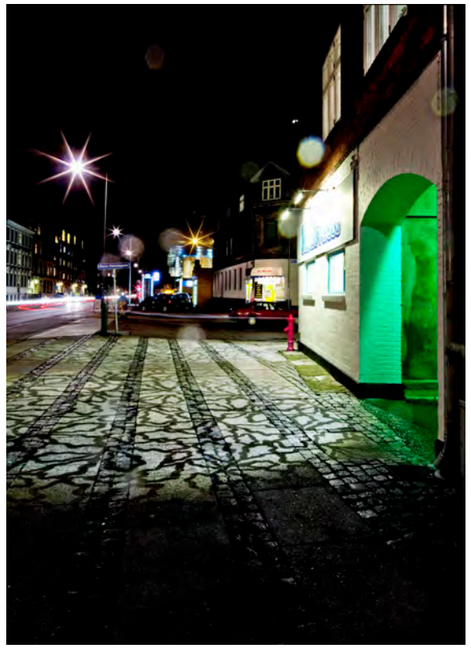
Følgende dogmer kan gælde for smøger og passager:

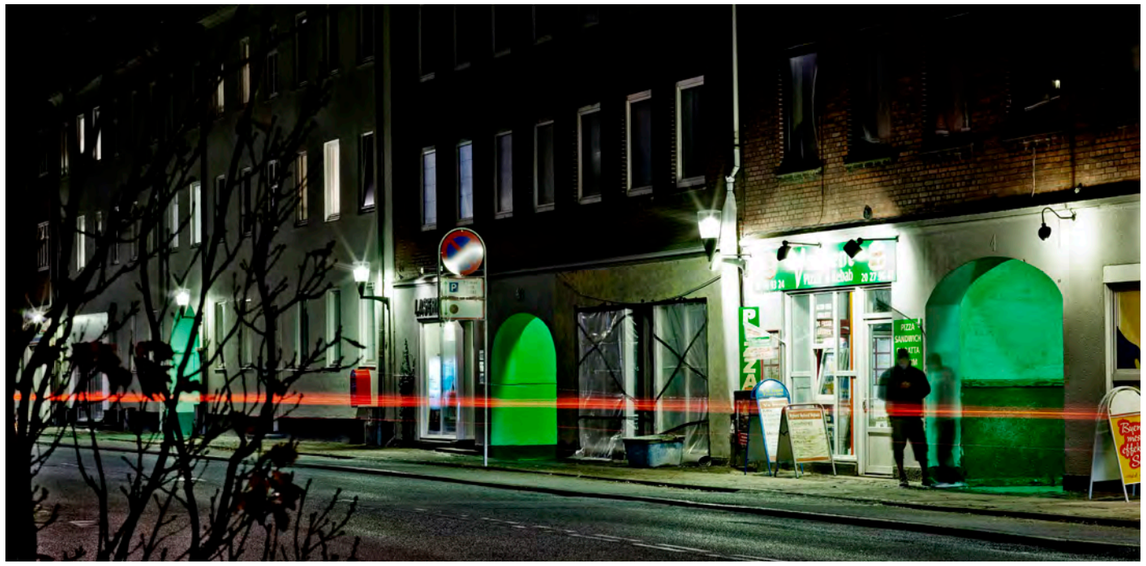
- Baggårde begrønnes mest muligt, træer plantes
- Facader begrønnes
- Der arbejdes med lokal nedssivning af regnvand fra tage
- Flækkebelægning føres med ind i porte
- Nye belægninger i baggårde kan være granit, grus eller betonfliser i store formater
- Belysning indbyder til færdsel og skaber tryghed
- Ny skiltning viser vej gennem smøger og passager

Principplan -udsnit 1:100
Smøger og passager - effektbelysning aften



Referencefotos - effektbelysning i smøger og passager



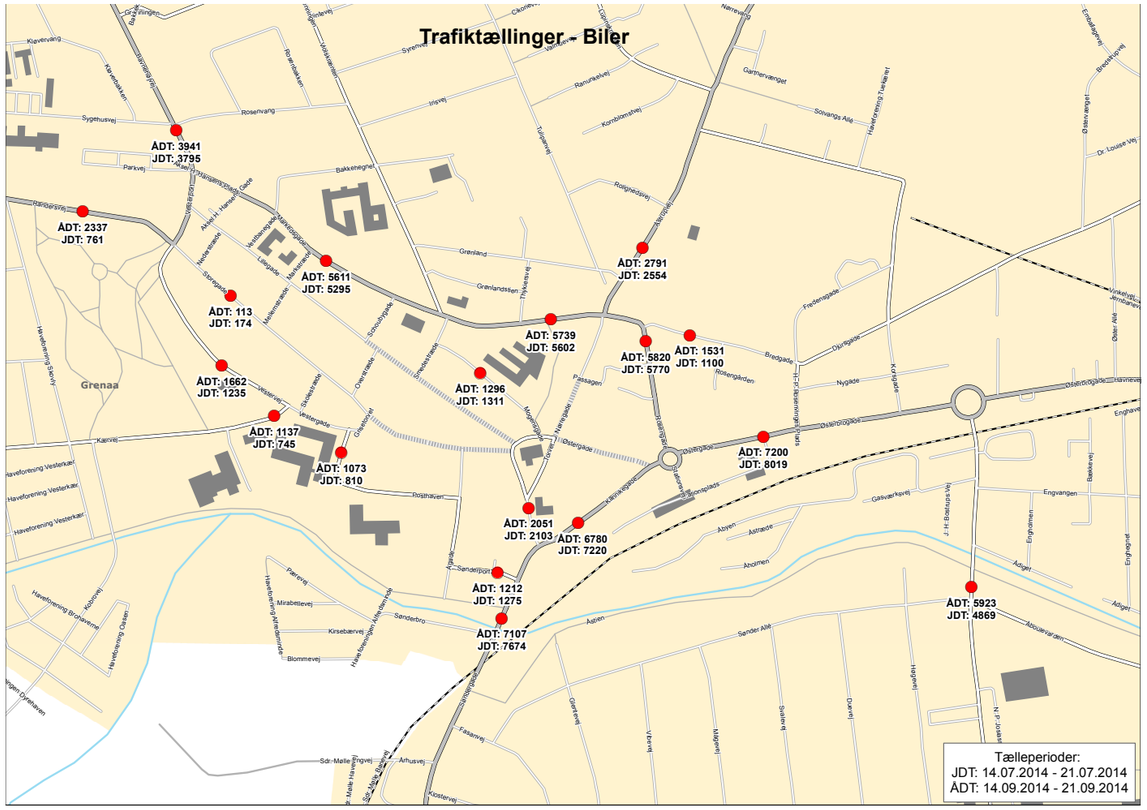


Plan - smøger og passager i Grenaa midtby
Effektbelysning

Alternatuve belægninger til passager og smøger:

- Betonfliser i store formater
- Granit
- Grus

TRAFIK



Figur 1: Trafiktællinger. Juli-døgntrafik (JDT) og årsdøgntrafik (ÅDT). Tal er fra notatet "Områdefornyelsesplan for Grenaa midtby".

Biltrafik
I dag kører der i gennemsnit omkring 2.000 køretøjer på Torvet pr. døgn, mens trafikken på Mogensgade er ca. 1.300 køretøjer pr. døgn. Trafikmængderne er ikke store, men tilstrækkelige til at trafikken på Torvet og Mogensgade afvikles på biltrafikkens præmisser, hvorfor vejene ikke er et rart sted at opholde sig som fodgænger.

Mogensgade og Torvet er i dag skiltet som opholds- og legeområder med en anbefalet hastighed på maks. 15 km/t. Belægningen understøtter denne hastighedsgrænse.

Lukning af Mogensgade
For at kunne udvikle og forskønne området, lukkes Mogensgade for gennemkørende biltrafik ved Torvet. Som beskrevet kører der i dag ca. 1.300 køretøjer på Mogensgade pr. døgn. Ved lukning af vejen vil en stor del af trafikanterne finde alternative veje, mens andre vil lade bilen stå og krydse Torvet som fodgænger eller på cykel. Konkret lukkes Mogensgade ved at skilte den sydlige del af gaden som gågade.

I perioden 13. oktober til 26. oktober 2014 blev der udført et 1:1 forsøg med lukning af Mogensgade. I forbindelse med forsøget blev trafikken registreret på det overordnede vejnet for at kortlægge hvordan trafikken på Mogensgade blev omfordelt på omkringliggende veje. På Rosengade blev der registreret en mindre stigning i trafikken på ca. 300 køretøjer i døgnet. På Kannikegade blev der registreret en øget trafik på ca. 700 køretøjer i døgnet.

Det er uklart ud fra registreringerne hvorvidt den øvrige trafik på Mogensgade flyttes til andre transportmidler, eller om der sker en flytning af trafikken til lokalgader. I et trafiknotat udarbejdet af Rambøll angives det, at den resterende trafik flyttes til lokalgader.

Ud fra de foreliggende tal fra forsøget, er der registreret en begrænset stigning i trafikken på det overordnede vejnet. Skulle det vise sig, ved lukning af Mogensgade, at der sker en utilsigtet overflytning af trafik til lokalveje, vil det være muligt med simple virkemidler at gøre lokalvejene mindre attraktive, således trafikanterne primært vil anvende det overordnede vejnet.

Den østlige del af Torvet er i dag ensrettet mod syd. Som konsekvens af at Mogensgade lukkes, vendes ensretningen og hele Torvet gøres ensrettet. Trafikken vil hermed få et naturligt flow omkring kirken.

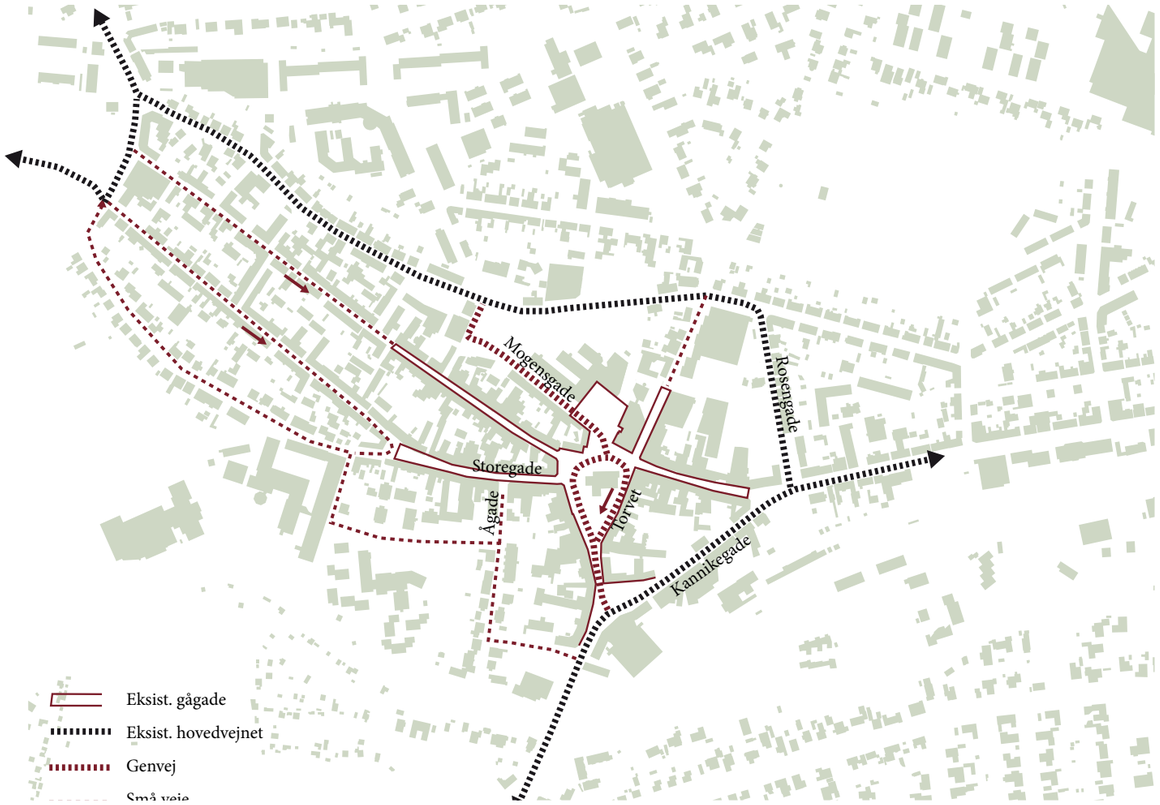
Åbning af Storegade
Storegade, som er en sidegade til Torvet, er i dag gågade. På gaden er der udfordringer med lukkede butikker, og generel mangel på liv. Som en del af omdannelsen åbnes vejen for biltrafik mellem Ågade og Vestergade.
Vejen skiltes som opholds- og legeområde, dvs. at biltrafikken skal afvikles på lette trafikanters præmisser, hastighedsgrænsen er 15 km/t, og der må kun parkeres i afmærkede båse.

Da vejen er smal, ensrettes den mod vest. Hvis der opleves problemer med gennemkørende lastbiltrafik, kan der etableres et forbud med skiltning.

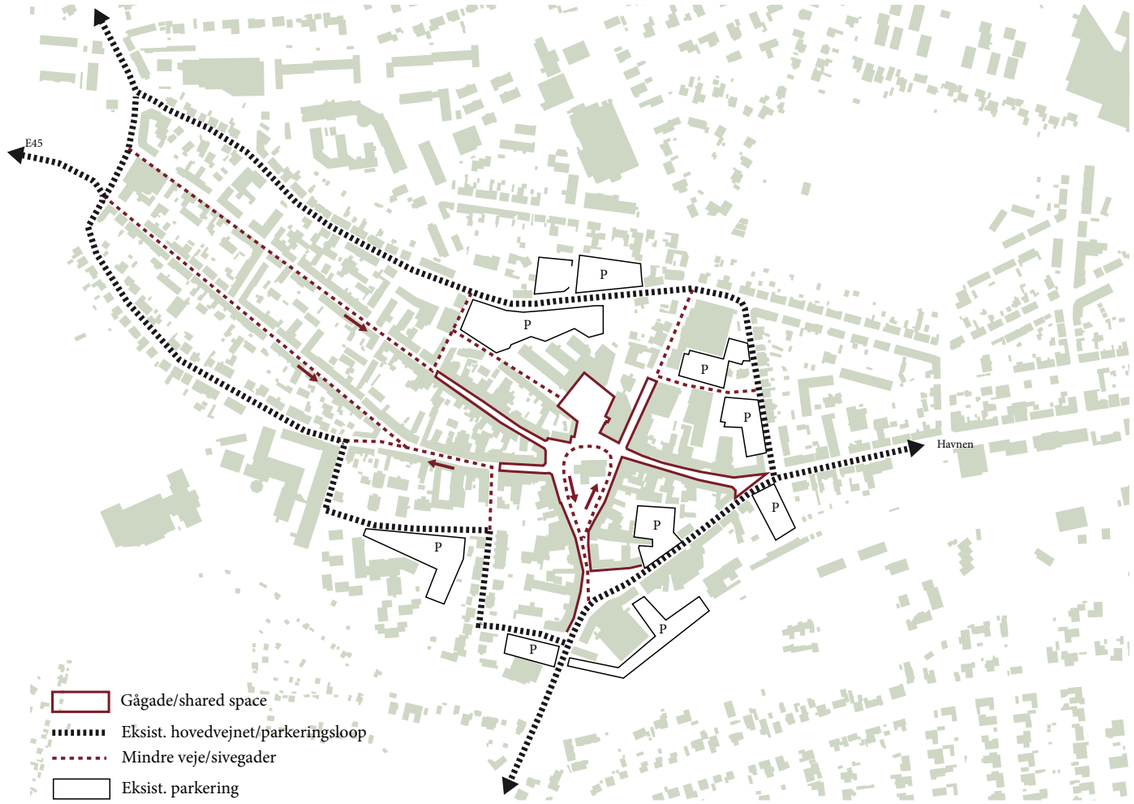
På sigt kan det være en mulighed at åbne hele Storegade for biltrafik.

Opsummering af trafikale tiltag i midtbyen:

- Lukning af Mogensgade for gennemkørende trafik
- Ensrettet kørsel på Torvet rundt om kirken
- Åbning for biltrafik i del af Storegade (fra Ågade)
- Parkering på Mogensgade
- Ind- og udkørsel til Torvet fra Søndergade



Figur 2: Vejplan for Grenaa midtby – dagens situation.



Figur 3: Vejplan for Grenaa midtby – efter områdefornyelse.

Eksempel på ældre parkeringshenvisning der kan være vanskelig for trafikanter at læse på afstand.

Eksempel på parkeringshenvisning, der kan læses på afstand (F33,1 tavle).

Parkering
Det er i dag kun tilladt at parkere på Mogensgade og Torvet i afmærkede båse. Parkeringen er samlet på den vestlige side af Torvet, hvor der er 18 parkeringsbåse med vinkelparkering, heraf er 1 reserveret til handicappede. På Søndergade syd for Torvet er der 2 parkeringsbåse med længdeparkering. Alle pladserne har en tidsbegrænsning på 1 time. Der er desuden mulighed for at taxaer, handicappede og kirkens personale kan parkere foran kirken. På den østlige side af kirken er et mindre areal til af- og pålæsning.

Forhold ved lukning af Mogensgade
I forbindelse med områdefornyelsen vil en del af parkeringen på Torvet blive fjernet. Der er et stort udbud af parkering i Grenaa midtby, hvorfor det vil være muligt for trafikanterne at finde ledig parkering andre steder. Der vil dog fortsat være parkering ved Torvet, herunder til taxa, hvilket er meget benyttet.

Fortovet på Mogensgade langs Rådhuset indsnævres, så der bliver plads til vinkelparkering. Ved åbning af Storegade markeres der parkeringsbåse langs med gaden, således trafikanter kan parkere lovligt der. Da pladserne vil være meget attraktive skiltes de som korttidsparkering. Hermed vil det totale antal p-båse i midtbyen ikke blive mindre på trods af nedlæggelse af båse på Torvet.

Forenklet parkering
For at understøtte intentionerne om midtbyens udvikling, etableres et parkeringsloop. Hovedgaderne rundt om midtbyen skal sikre en optimal biladgang til midtbyens parkeringspladser fra det overordnede vejnet, således behovet for gennemkørende biltrafik i midtbyen minimeres. Konkret gøres dette med en konsekvent og tydelig skiltning af de større parkeringspladser omkring parkeringsloopet, se princip på figur 3. Der skiltes ikke til øvrige parkeringspladser fra parkeringsloopet, da dette kan medføre parkeringssøgende trafik på lokalveje. På sigt kan skiltningen udvides med et dynamisk p-henvisningssystem.

Tidsbegrænsning varierer i dag meget mellem pladserne, og der er områder hvor tidsbegrænsningen ser ud til at mangle. Der anvendes i dag 11 forskellige tidsbegrænsninger i midtbyen:

- 15 min
- 30 min
- 30 min 7-17 (7-14)
- 1 time
- 1 time 7-21
- 2 timer 6-22
- 2 timer 8-18 (8-14)
- 2 timer 9-18 (9-14)
- 2 timer 9-17 (9-12)
- 3 timer
- 4 timer 9-17

Tidsbegrænsninger samles så vidt muligt i få kategorier, så det bliver lettere for trafikanterne at forstå og mere simpelt for p-vagterne at kontrollere. Fx anvendes begrænsningen på hhv. 15 min og 3 timer kun på én plads. Det skal bemærkes, at nogle pladser er private med offentlig adgang, hvorfor en ændring kræver dialog med ejeren:

- 30 min (anvendes ved kantstensparkering foran turmål)
- 1 time (anvendes foran supermarkeder)
- 2 timer (anvendes ved større og attraktive pladser)
- 4 timer (anvendes ved større, men mindre attraktive pladser)
- Ingen begrænsning (anvendes ved pladser med længere afstand til turmål)

Ved skærpelse af tidspunkt bør der så vidt muligt anvendes tidsrummet 8-18 (8-14).

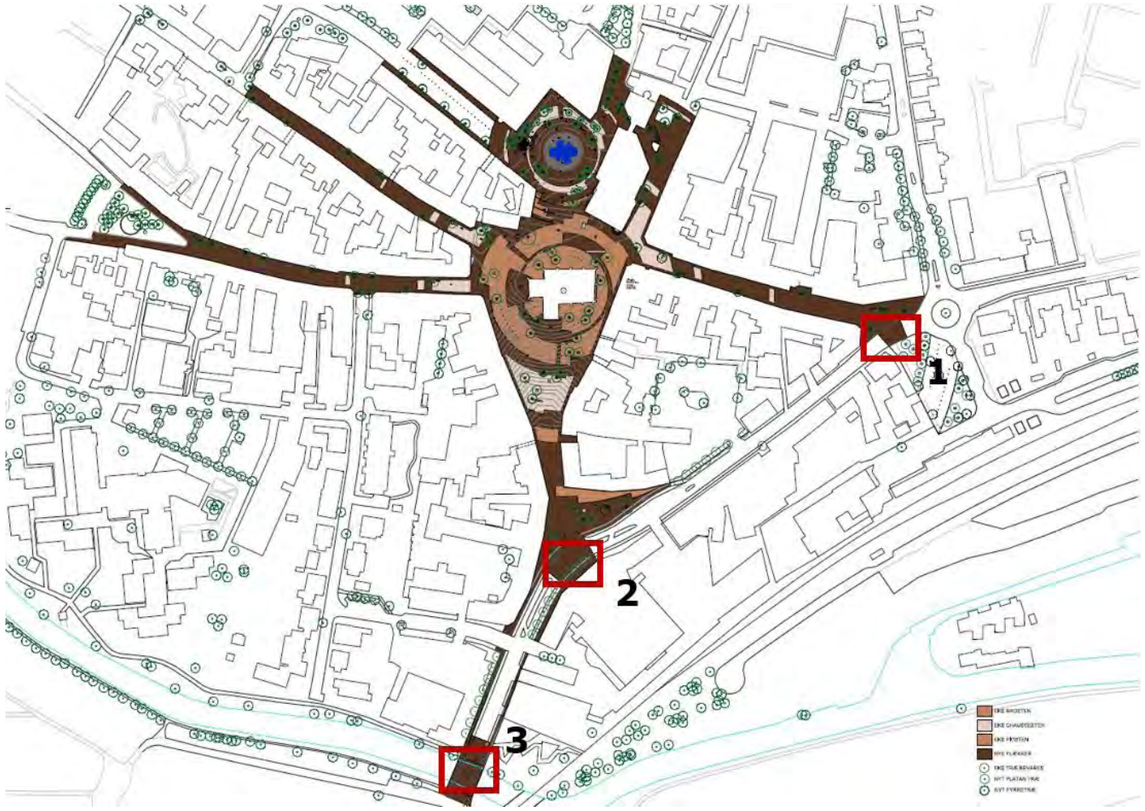
Lette trafikanter
I dag foregår cykling i Grenaa midtby primært på det overordnede vejnet omkring midtbyen. Det er dog tilladt at cykle på gågadesystemet udenfor myldretiden. Det er kun få cykelstativer.

Forhold ved lukning af Mogensgade
Gågade-systemet, herunder Mogensgade, skal være åbent for cykeltrafik i begge retninger med færdsel på fodgængernes præmisser. Derved øges tilgængeligheden til butikkerne i gågaden samtidig med at fremkommeligheden i midtbyen øges for lette trafikanter. Dette vil skabe mere liv. Konkret fjernes tidsbegrænsningen på tilladelse af cykling. Ved omdannelsen af Torvet etableres der cykelstativer alle de steder hvor et gågadesystem starter. Cykelstativerne placeres i cyklisternes direkte rute mod gågaderne.

Krydsning for lette trafikanter
Der er i dag en række steder med sikre krydsninger for lette trafikanter omkring midtbyen, typisk bestående af fodgængerfelter med støttepunkter på tværs af de overordnede veje. Som følge af områdefornyelsen ændres 3 af de eksisterende krydsningspunkter:

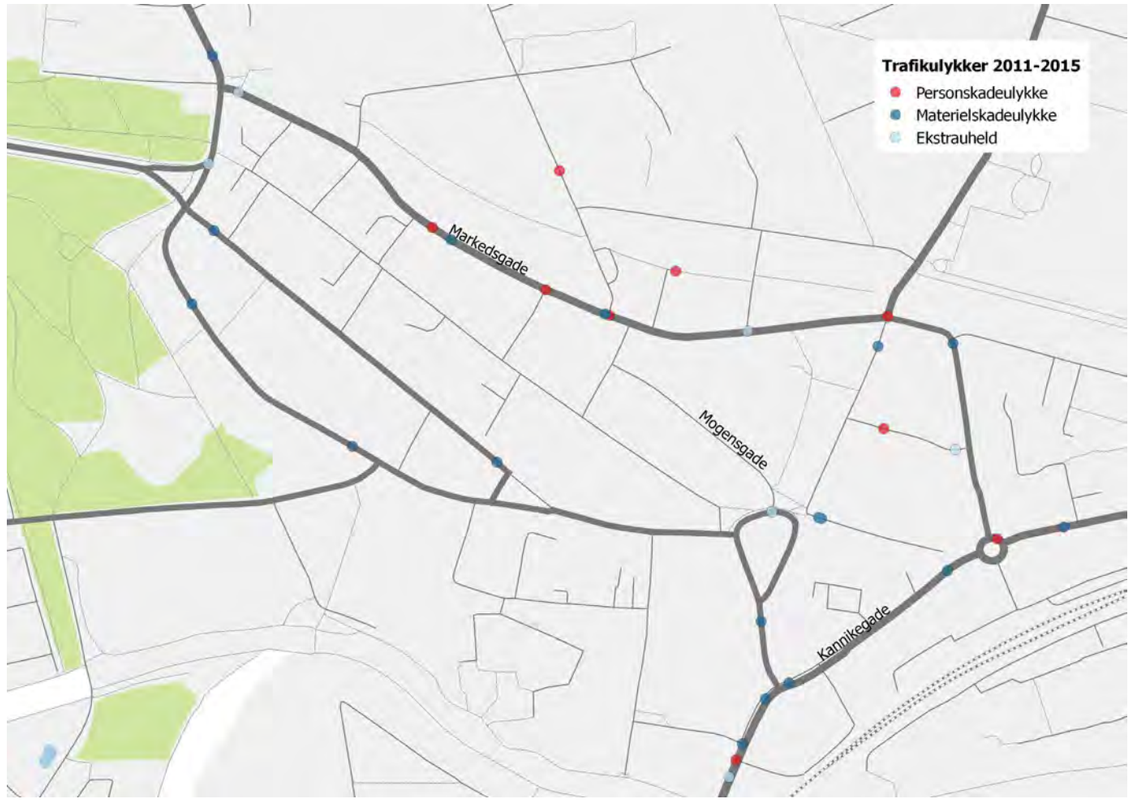
1) Kannikegade ved rundkørslen
Der laves en ændring i materialerne omkring krydsningen, så gågaden visuelt føres over Kannikegade. Selve kørebanen vil fortsat være asfalt.
2) Kannikegade ved Søndergade (indkørsel til Torvet)
Der laves en ændring i materialerne omkring krydsningen, så Torvet visuelt føres over vejen. Selve kørebanen vil fortsat være asfalt.
3) Søndergade ved broen over Grenåen

Der er i dag et fodgængerfelt midt på broen med en smal midterhelle. Der er etableret en ny stiforbindelse på den nordlige side af åen, hvorfor lette trafikanter i højere grad vil have behov for at krydse der frem for ved det nuværende krydsningspunkt. Fodgængerfeltet og torontoanlægget flyttes lidt mod nord og placeres ud for stien. Der laves en ny midterhelle med samme udformning som den eksisterende. Det skal bemærkes, at det eksisterende profil er ret smalt. Det er ikke muligt at gøre det nye krydsningspunkt bredere uden at udføre en omkostningstung forlægning af vejen.



Figur 4: Sikre krydsningspunkter for lette trafikanter som forbedres er markeret.

Eksempel på tilladelse af cykling i gågaden.



Trafiksikkerhed
De trafikuheld som politiet har registreret i Grenaa midtby indenfor de seneste 5 år er gennemgået (2011-2015). Der er kun registreret få trafikuheld i midtbyen. Der er registreret 3 uheld omkring Torvet og Mogensgade. De to uheld er sket i krydset Torvet/Mogensgade og er karakteriseret som ekstrauheld, idet der kun er sket mindre materiel skade. Uheldene er sket ved, at en gennemkørende cyklist på Torvet er blevet påkørt af en bilist, der kører ud fra Mogensgade. Det sidste uheld er et materielskadeuheld, der er sket på Torvet, sandsynligvis på grund af alkoholpåvirkning.

Forhold ved lukning af Mogensgade
Ved at lukke Mogensgade for biltrafik, forventes trafiksikkerheden øget i krydset Mogensgade/Torvet, hvor der er registreret 2 uheld indenfor de seneste 5 år. Biltrafikken bliver forlagt til det overordnede vejnet, hvor kryds og strækninger er udformet til at håndtere store trafikmængder med en høj fremkommelighed. Derfor vurderes trafiksikkerheden ved lukning af Mogensgade at være uændret eller bedre i forhold til nuværende situation.

Kollektiv trafik
Der kører i dag 3 busruter i Grenaa midtby (Buslinje 1-3). Fælles for busruterne er, at de alle kører via Søndergade – Torvet – Mogensgade – Markedsgade – Bredgade – Rosengade til Grenaa Trafikterminal. Ruten køres kun i én retning. I midtbyen er der stop ved Kannikegade, Mogensgade og Markedsgade, se figur 6.

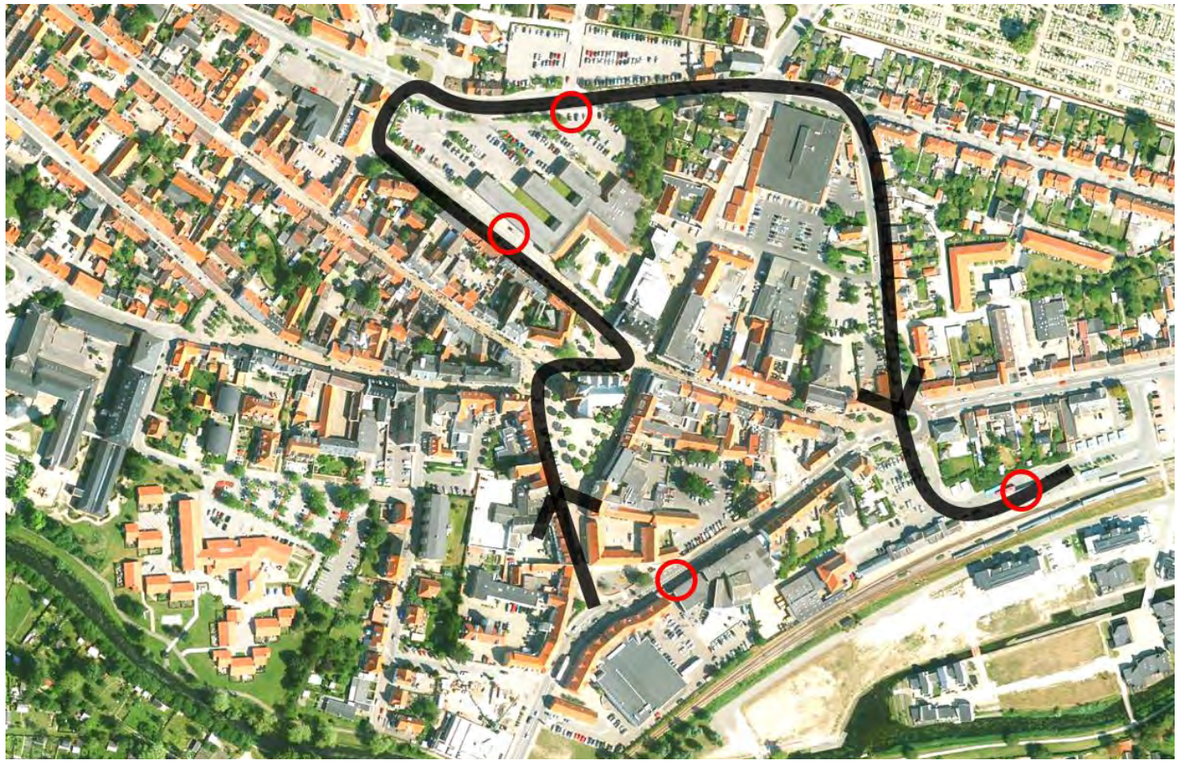
Forhold ved lukning af Mogensgade
Ved lukning at Mogensgade påtænkes samtidig også en omlægning af busserne, så der ikke er gennemkørende busser i midtbyen. I tillæg hertil forventer Norddjurs Kommune og Midttrafik en generel ændring af buskørslen i Grenaa for bedre at kunne understøtte letbanen, der åbner i 2017. Det forløbige udlæg er skitseret som følgende; de 3 busruter bliver reduceret til 2, men med højere frekvens end i dag. Busruterne suppleres af en telebus.

Der er principielt 2 muligheder for at omlægge busserne i midtbyen, så de ikke længere kører gennem Mogensgade:

- Busserne stopper udelukkende på det overordnede vejnet omkring midtbyen
- Busserne omlægges til andre lokalveje

Efter analyse af alternativerne er der i dialog med kommunen og Midttrafik opmærksomhed på, at busserne fremadrettet skal holde sig ude på det overordnede vejnet, som anvist på figur 7. Telebussen er dog undtaget, da den skal kunne betjene Torvet. Telebussen får mulighed for at cirkulere omkring kirken, og får et stop derved, se grøn markering af ruten på kort.

Placering af evt. fremtidige stoppesteder på de 2 nye busruter afklares mellem Midttrafik og Norddjurs Kommune. Som en del af områdefornyelsen indrettes et areal til telebussen ved kirken.

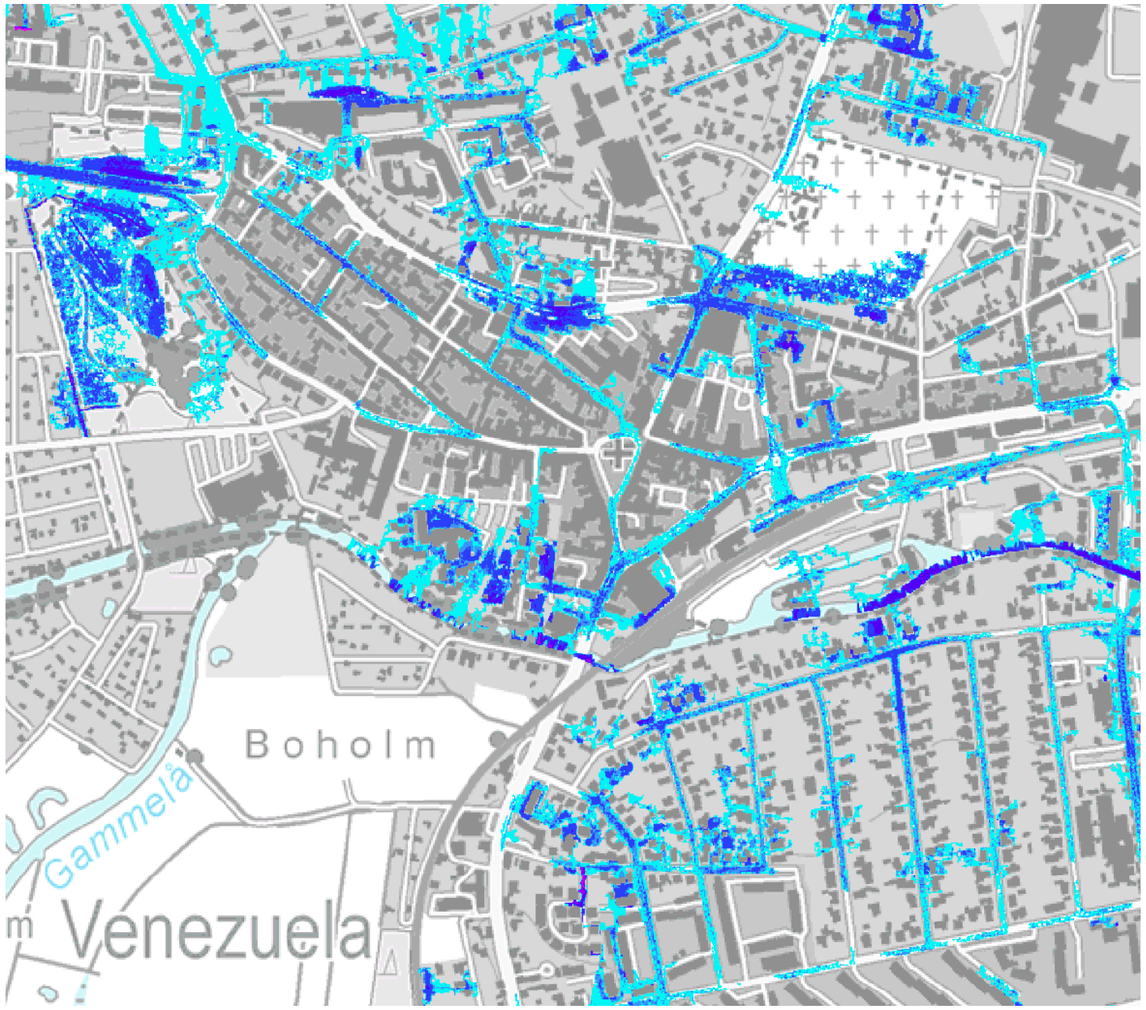


Figur 6: Veje der anvendes til buskørsel i Grenaa midtby. Busstop er markeret med en rød cirkel.

Figur 7: Vejnet til fremtidig buskørsel omkring midtbyen. Sort angiver rutebusser og grøn telebus. Begge busruter har holde- og venteplads ved ny letbanestation, markeret med rød cirkel.

KLIMASIKRING

Kortlægning af oversvømmelser i Grenaa by ved en 50-års hændelse



Signaturforklaring

50 års hændelse, klima

Vanddybde [m]

- 0,002 - 0,05
- 0,05 - 0,1
- 0,1 - 0,25
- 0,25 - 0,5
- 0,5 - 1
- > 1

Her ved siden af er vist 'Oversvømmelseskort for ekstremregn - 50 års hændelse, klimafremskrevet' over Grenaa midtby. Som det ses vil der ikke opstå væsentlige problemer med oversvømmelser ved ekstremregn indenfor projektområdet hvis eksisterende faldforhold bibeholdes.

Der er således i projektområdet i dag generelt god mulighed for at vandet kan afstrømme på ovefladerne under kraftigt skybrud, hvor kloakkerne er fyldt op. Veje, pladser og torve vil i sådanne tilfælde fungere som skybrudsveje.

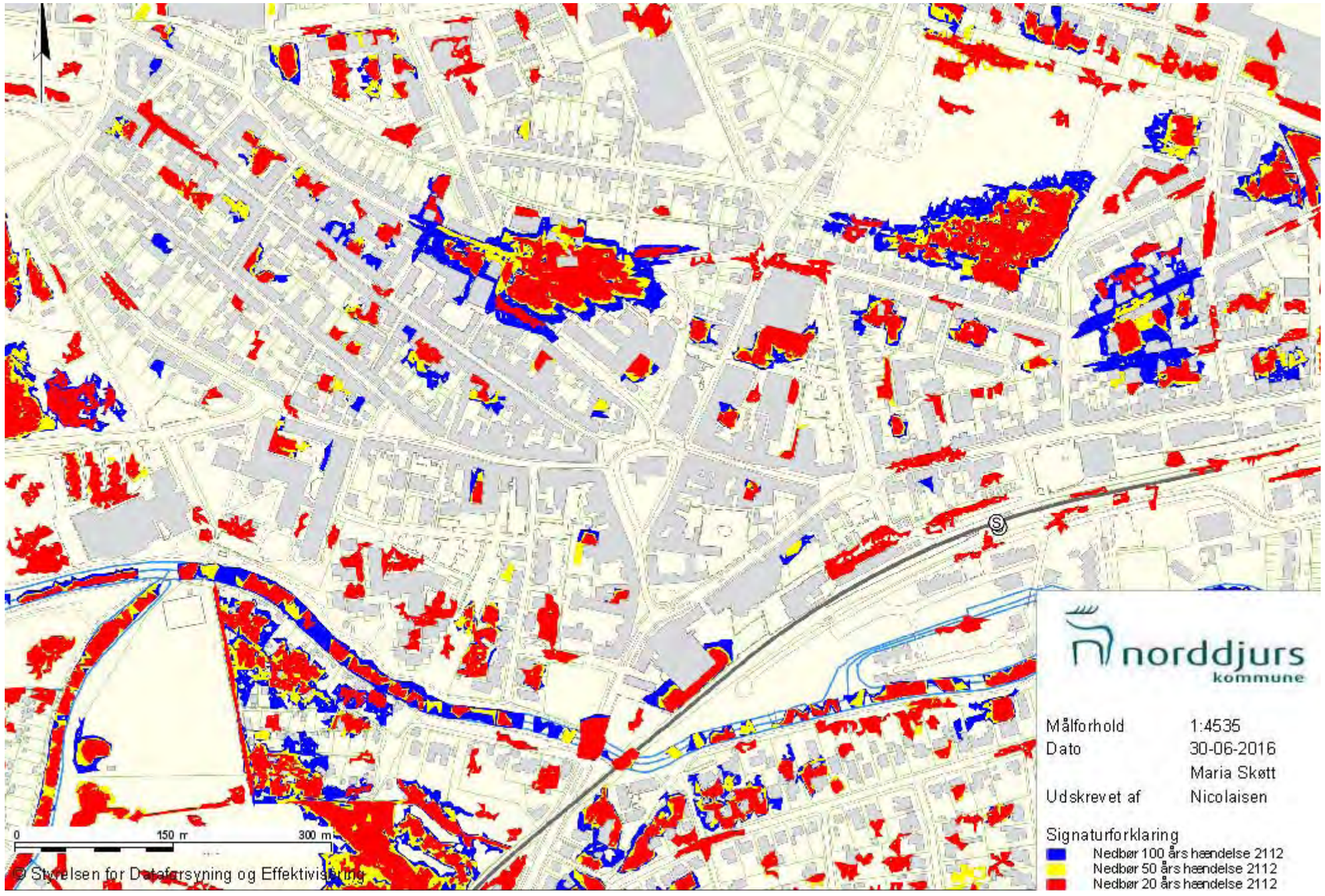
Klimatilpasningstiltag i projektet er koncentreret omkring sikring af at afstrømning af ekstremregn kan afvikles på terræn og ikke løbe ind i huse og kældre eller opstuve på gader og pladser.

Det er i projektet derfor søgt i videst muligt omfang at bibeholde eksisterende koter – både for at sikre afstrømningen af ekstremregn, men også for anlægsmæssigt at kunne genbruge eksisterende bundopbygning. Det sted, hvor der ændres mest på eksisterende terrænforhold er på pladsen foran Rådhuset. Her er den nye terrænregulering udført, så vand, der løber ned mod Rådhuset, ved opfyldning af kloak og afløb på pladsen vil afstrømme videre ned ad Mogensgade og således ikke opstuve foran Rådhuset

Af de oversvømmelseskort der er udarbejdet i Norddjurs kommunes klimatilpasningsplan ses det at der aktuelt ikke er de store problemer inden for projektområdet. Der er udfordringer nord vest for rådhuset, primært på parkeringspladsen, men også nordøst for området ved Bredgade / Markedsgade / Nørregade krydset.

I forbindelse med udførelse af de enkelte etaper, vil forsyningsselskabet Aqua Djurs se nærmere på om de skal have udskiftet ledninger til en større dimension. De er allerede nu i gang med at vurdere behovet for fremtidige ledningsarbejder. Det er i den forbindelse vigtigt at de er klar til at indgå et samarbejde med kommunen, når anlægsarbejderne starter, så ledningsarbejder kan udføres umiddelbart før anlæg af nye belægninger, belysning, beplantning og inventar. Denne koordinering vil der i det videre arbejde med planen blive lagt stor vægt på.

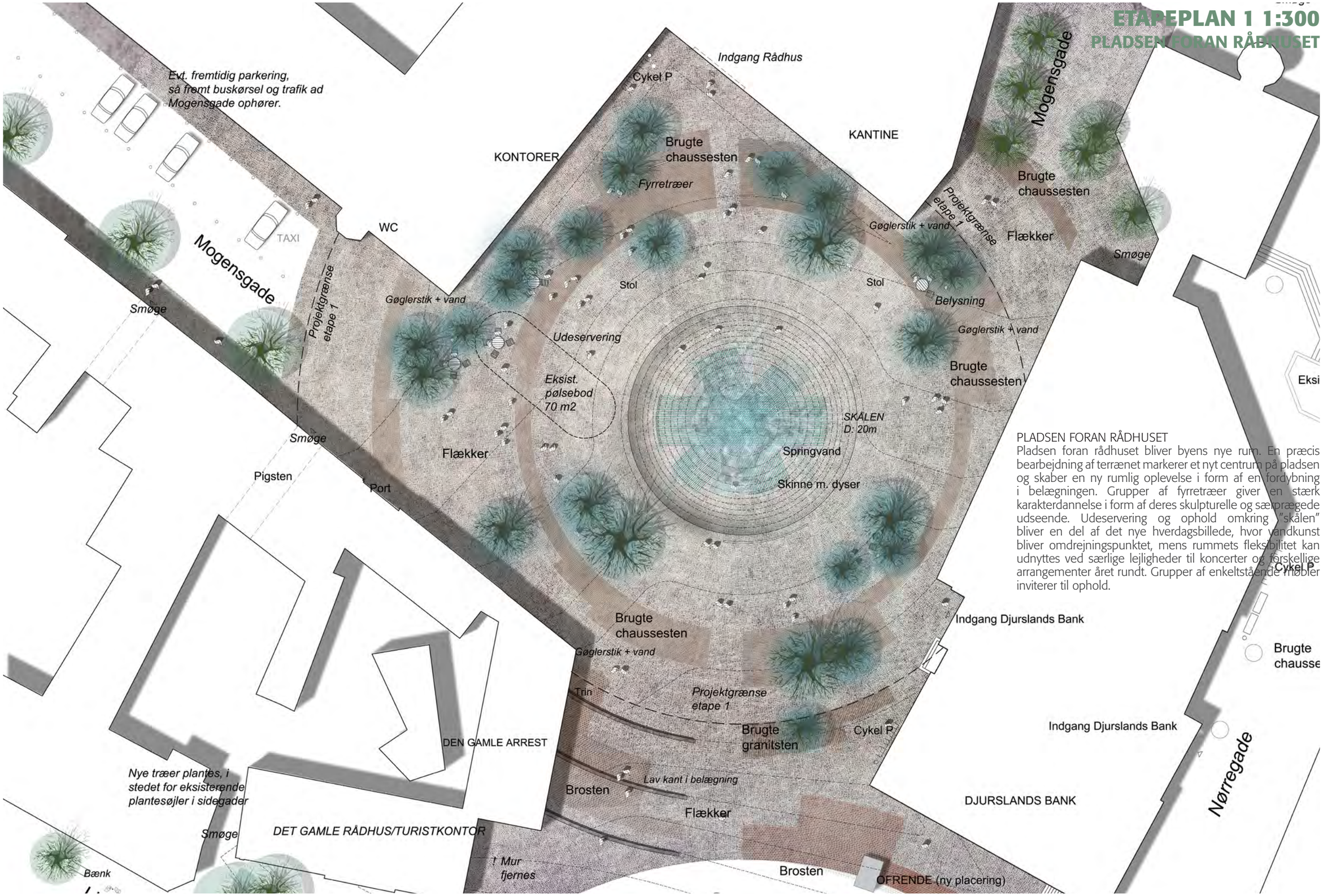
Kortlægning af nedbør i Grenaa midtby



PLANER 02

HELHEDSPLAN 1:2000

ETAPEPLAN 1 1:300
PLADSEN FORAN RÅDHUSET

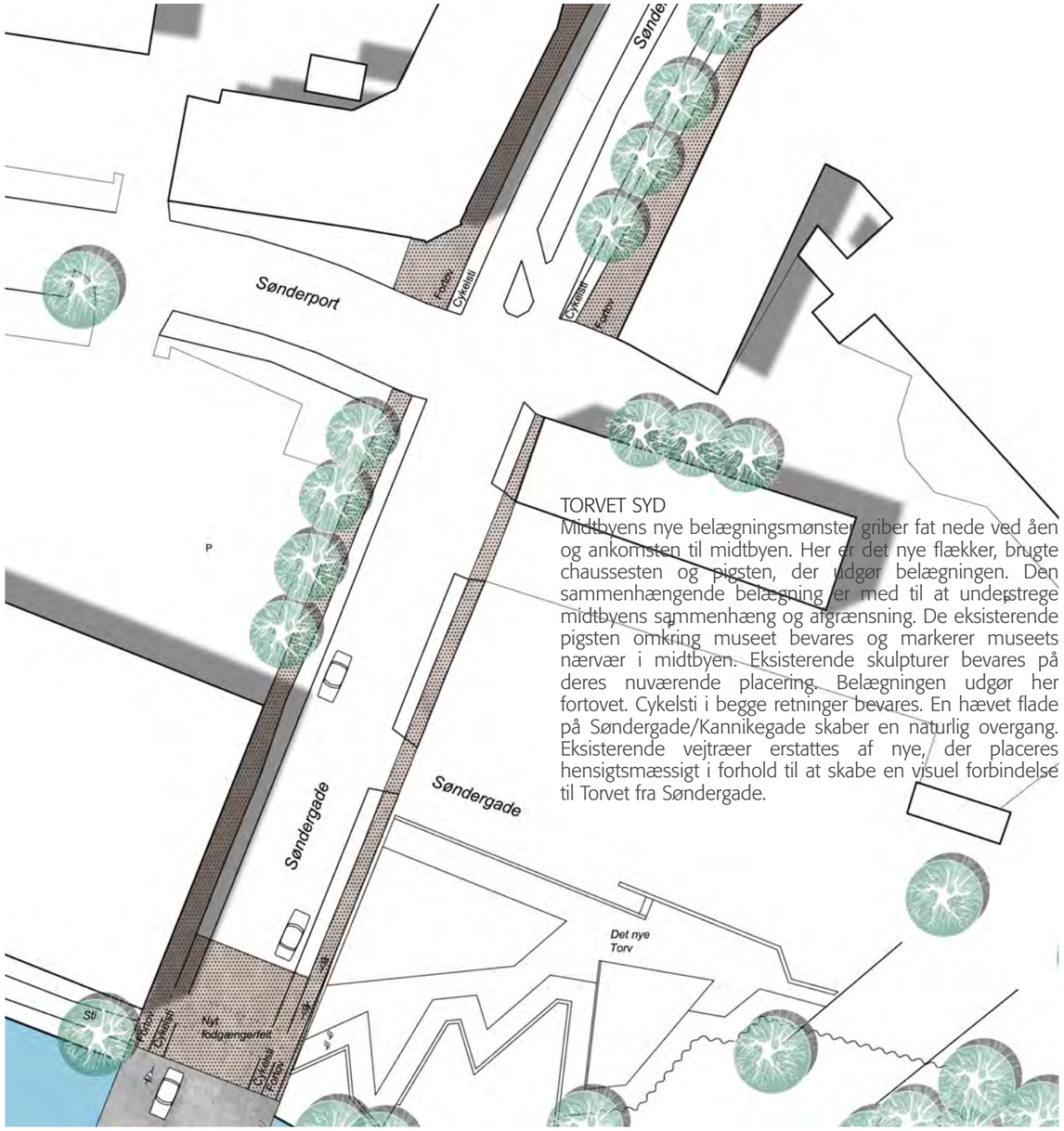


PLADSEN FORAN RÅDHUSET
Pladsen foran rådhuset bliver byens nye rum. En præcis bearbejdning af terrænet markerer et nyt centrum på pladsen og skaber en ny rumlig oplevelse i form af en fordybning i belægningen. Grupper af fyrretræer giver en stærk karakterdannelse i form af deres skulpturelle og sælprægede udseende. Udeservering og ophold omkring "skålen" bliver en del af det nye hverdagsbillede, hvor vandkunst bliver omdrejningspunktet, mens rummets fleksibilitet kan udnyttes ved særlige lejligheder til koncerter og forskellige arrangementer året rundt. Grupper af enkeltstående møbler inviterer til ophold.

ETAPEPLAN 2 1:500
TORVET VED KIRKEN

TORVET
Torvet markerer byens historiske centrum. Dette understreges af de eksisterende brosten der genanvendes og lægges i et nyt belægningsmønster omkring kirken. Det nye belægningsmønster binder Torvet sammen med resten af midtbyen. De eksisterende platantræer indgår i nye trægrupper, og bidrager til en mere åben rumoplevelse af Torvet. Eksisterende bænke placeres i sammenhæng med trægrupperne og indordner sig efter belægningsmønsteret. Parkering på Torvet er fortsat en mulighed, dog tilstræbes et mindre trafikdomineret byrum. Fra Torvet er der adgang til de tilstødende handelsgader.

ETAPEPLAN 3 1:500
TORVET MOD SYD



TORVET SYD
Midtbyens nye belægningsmønster griber fat nede ved åen og ankomsten til midtbyen. Her er det nye flækker, brugte chaussesten og pigsten, der udgør belægningen. Den sammenhængende belægning er med til at understrege midtbyens sammenhæng og afgrænsning. De eksisterende pigsten omkring museet bevares og markerer museets nærvær i midtbyen. Eksisterende skulpturer bevares på deres nuværende placering. Belægningen udgør her fortovet. Cykelsti i begge retninger bevares. En hævet flade på Søndergade/Kannikegade skaber en naturlig overgang. Eksisterende vejtræer erstattes af nye, der placeres hensigtsmæssigt i forhold til at skabe en visuel forbindelse til Torvet fra Søndergade.

ETAPEPLAN 4 1:500
STOREGADE

ETAPEPLAN 4 1:500
STOREGADE

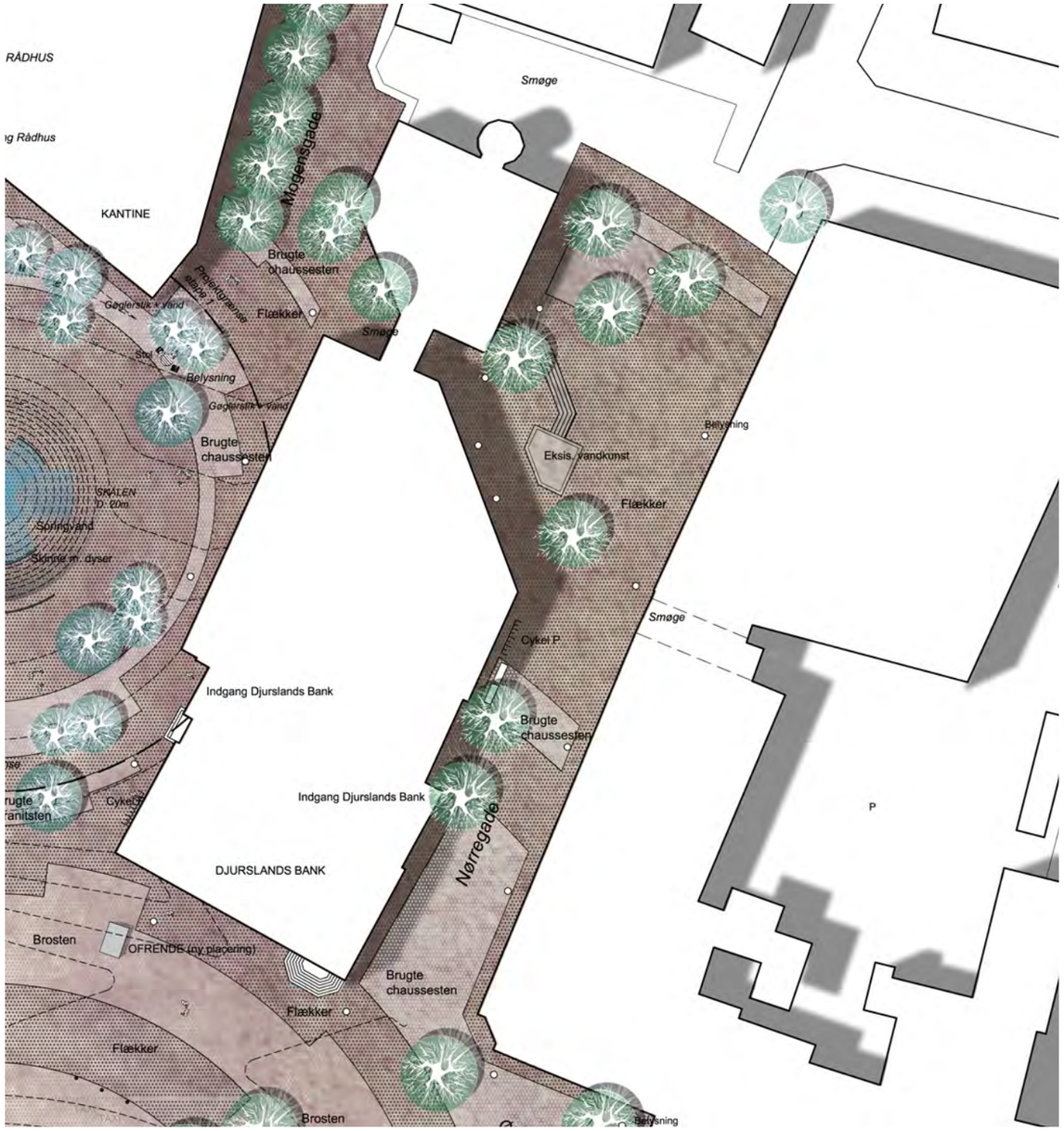
STOREGADE
Storegade er en af handelsgaderne i midtbyen. I Storegade fortsætter belægningsmønsteret med nye flækker og cirkelslag af brugte chaussesten. Fra Ågade åbnes der op for ensrettet bilkørsel på Storegade mod vest. Der etableres nye parkeringspladser fordelt på gadeforløbet. Eksisterende træer bevares og suppleres med nye træer i stedet for eksisterende plantesøjler og hvor det er muligt. Eksisterende bænke genanvendes og placeres i naturlig tilknytning til ophold ved beplantning.

ETAPEPLAN 5 1:500
LILLEGADE

LILLEGADE
Lillegade er en af handelsgaderne i midtbyen. I Lillegade fortsættes belægningsmønsteret med nye flækker og cirkelslag af brugte chaussesten. Belægningsmønsteret ophører ved Smedestræde. Ligesom i Storegade bevares eksisterende beplantning og suppleres med nye træer hvor det er muligt. Eksisterende bænke placeres i tilknytning til beplantning. Lillegade er ikke tilgængelig for kørende trafikanter.

ETAPEPLAN 5 1:500
NØRREGADE

NØRREGADE
Nørregade er del af handelsgaderne i midtbyen. I Nørregade forsætter belægningsmønsteret med nye flækker og brugte chaussesten. Belægningsmønsteret ophører mod nord ved gågadens afslutning. Eksisterende skulptur og vandkunst integreres i det nye belægningsmønster. Eksisterende beplantning bevares. Eksisterende bænke genanvendes og placeres i tilknytning til beplantning.



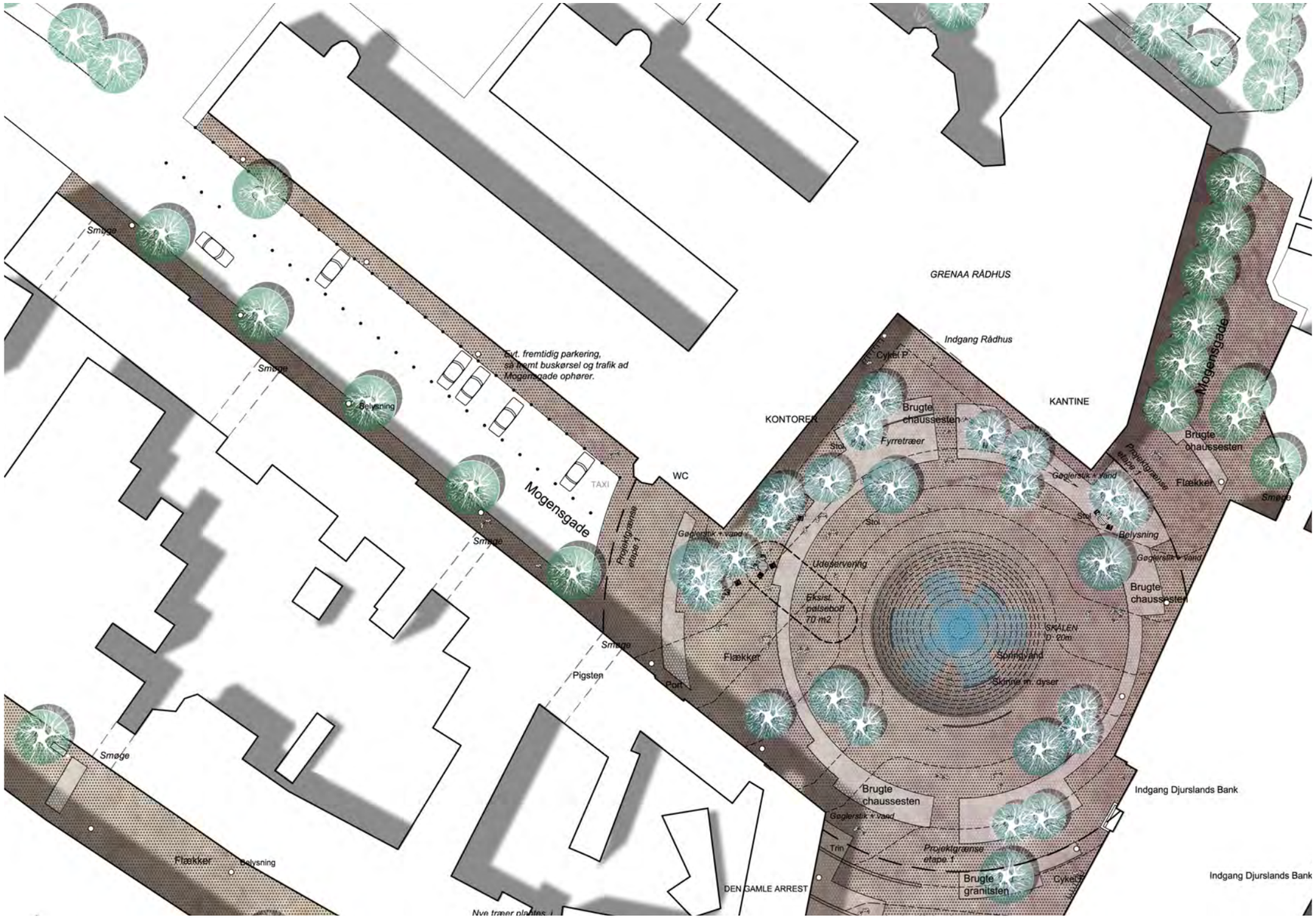
ETAPEPLAN 5 1:500
ØSTERGADE

ØSTERGADE
Østergade er en del af handelsgaderen i midtbyen. I Østergade forstætter belægningsmønsteret med nye flækker og cirkelslag af brugte chaussesten. Eksisterende beplantning bevares og suppleres med nye træer. Eksisterende bænke genanvendes og placeres i naturlig sammenhæng med beplantning. Østergade bevares som gågade.

ETAPEPLAN 6 1:500
FORBINDELSE TIL STATIONEN OG ÅBYEN

FORBINDELSE TIL ÅBYEN
En ny forbindelse til Åbyen og den nye letbanestation etableres via en forsættelse af den nye sammenhængende belægning. Nye flækker markerer en bred sti/forbindelse mellem letbanestationen og midtbyen – som en forlængelse af Østergade. Flækkerne forstætter på tværs af Kannikegade og sikrer forbindelsen. Den nye belægning føres med rundt om stationsbygningen så sammenhængen til midtbyen fremstår tydeligt. Eksisterende træer bevares. Eksisterende bøgepur på parkeringspladsen ved Stationsgade fjernes, så den visuelle forbindelse styrkes. Dette frigiver plads til udeservering og ophold.

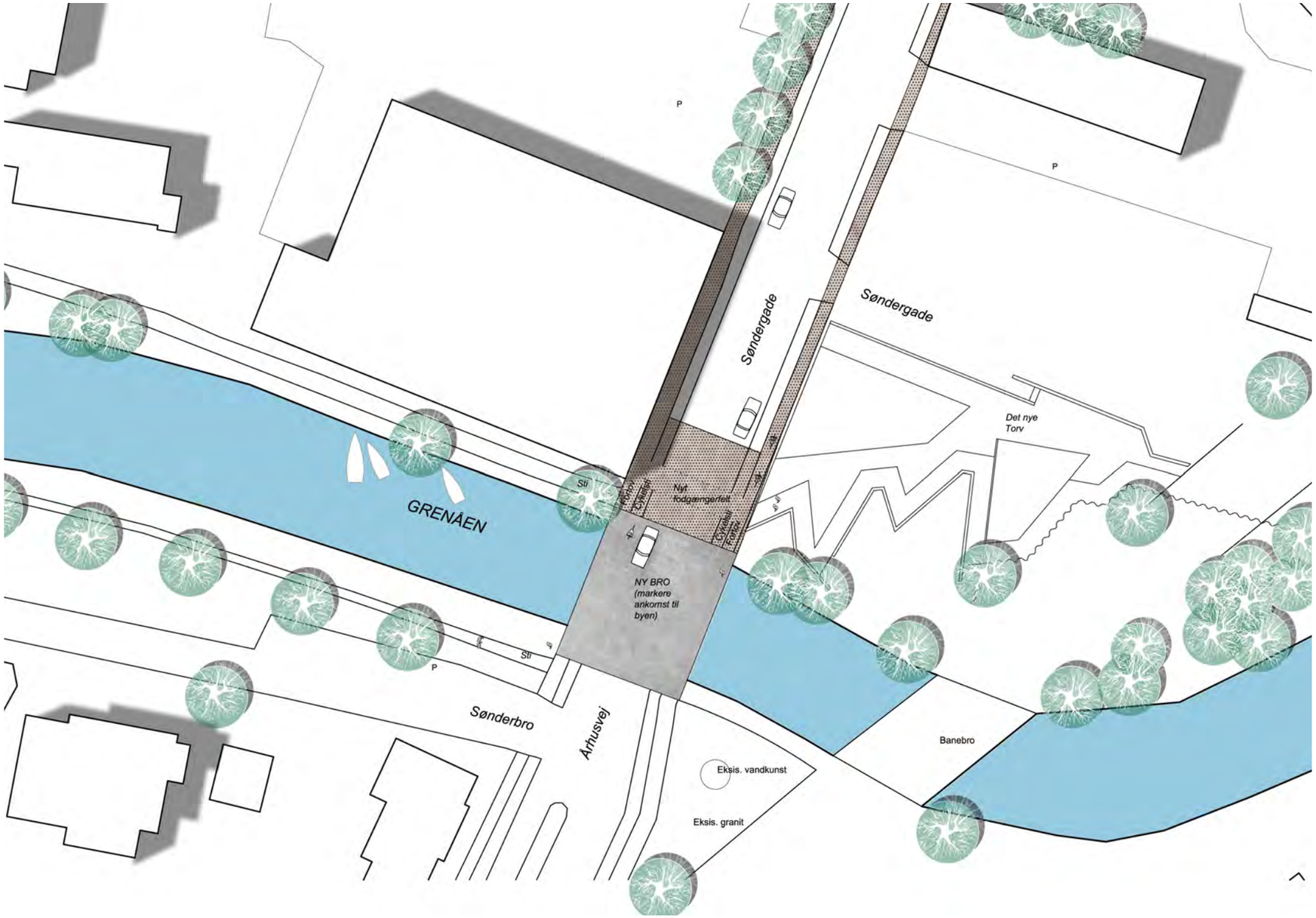
ETAPEPLAN 6 1:500
MOGENSGADE



MOGENSGADE
Mogensgade lukkes for gennemkørsel og anlægges som en parkeringsvej. Mogensgade ophører således ved mødet med den nye plads foran rådhuset. Eksisterende parkeringspladser bevares og suppleres med parkering hele vejen langs med rådhuset. Belægningsmønsteret forsætter her som nye flækker langs med facaderne som fortov. Eksisterende plataner langs med Mogensgade bevares.

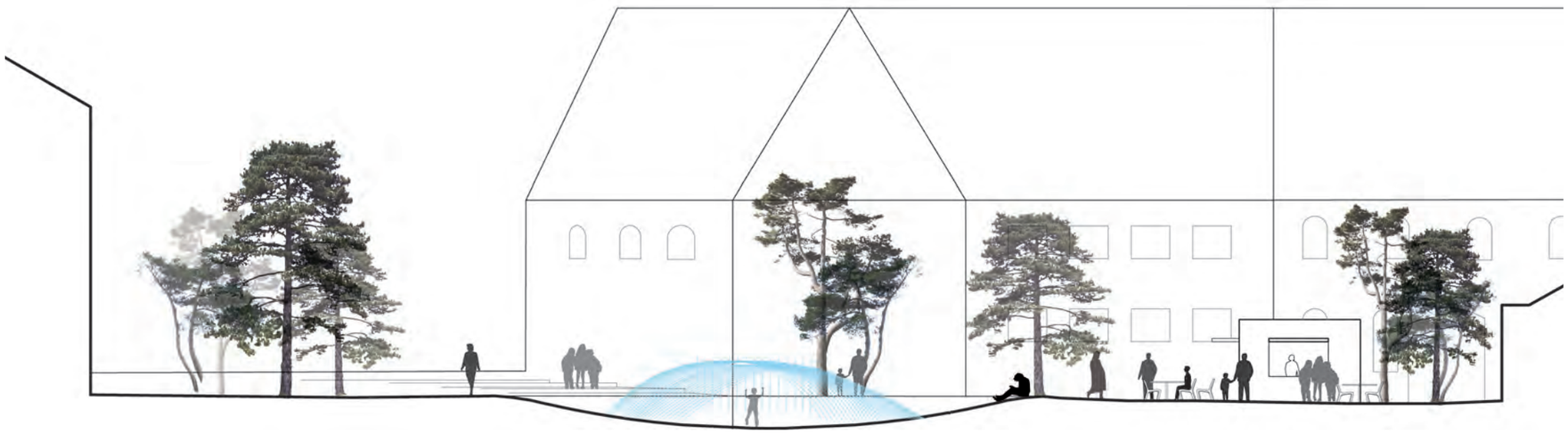
ETAPEPLAN X 1:500
NY BRO - ANKOMST TIL MIDTBYEN

BROEN – ANKOMST TIL MIDTBYEN
En ny form for bearbejdning eller udformning af broen over Grenåen foreslås, som en markering af ankomsten til midtbyen. Åen er en vigtig del af fortællingen om byen og byens identitet, hvorfor denne krydsning bør synliggøres. Broen er en vigtig del af oplevelsen af overgangen til midtbyen. Sammen med det nye Torv vil en bearbejdning af broen berige og markere en ankomst til byen. Samtidig iscenesættes de naturskønne områder langs med åen.



SØREN KANNE

TVÆRSNIT 1: 200
PLADSEN FORAN RÅDHUSET



LÆNGDESNIT 1: 200
KIRKEN OG PLADSEN FORAN RÅDHUSET

Grupper af fyrretræer

Leg i skålen

Ophold og udservering på pladsen

Rådhus

ETAPE- OG TIDSPLAN 03

Helhedsplanens belægningsprincip muliggør en nem etapedeling af planen, og da eksisterende granit buges og lægges på ny i takt med det tages op, skal der ikke opbrydes eks. granitoverflader udenfor de enkelte etaper.

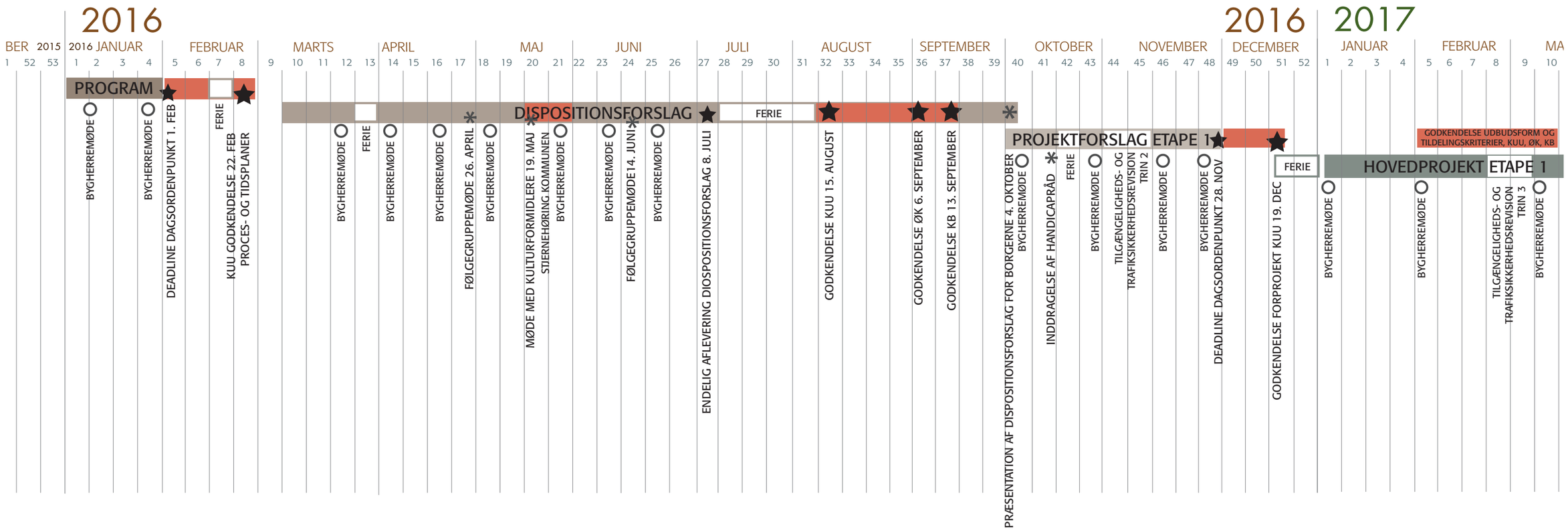
Størrelsen og rækkefølgen på anlæg af de enkelte etaper kan ændres løbende i takt med at der findes økonomi til projektet eller der opstår ændrede ønsker for udbygningstakten. De første par faser skal dog udgøres af de helt centrale områder i midtbyen: pladsen ved Rådhuset og Torvet for at få projektets grundlæggende greb etableret og de nye rumligheder i midtbyen etableret.

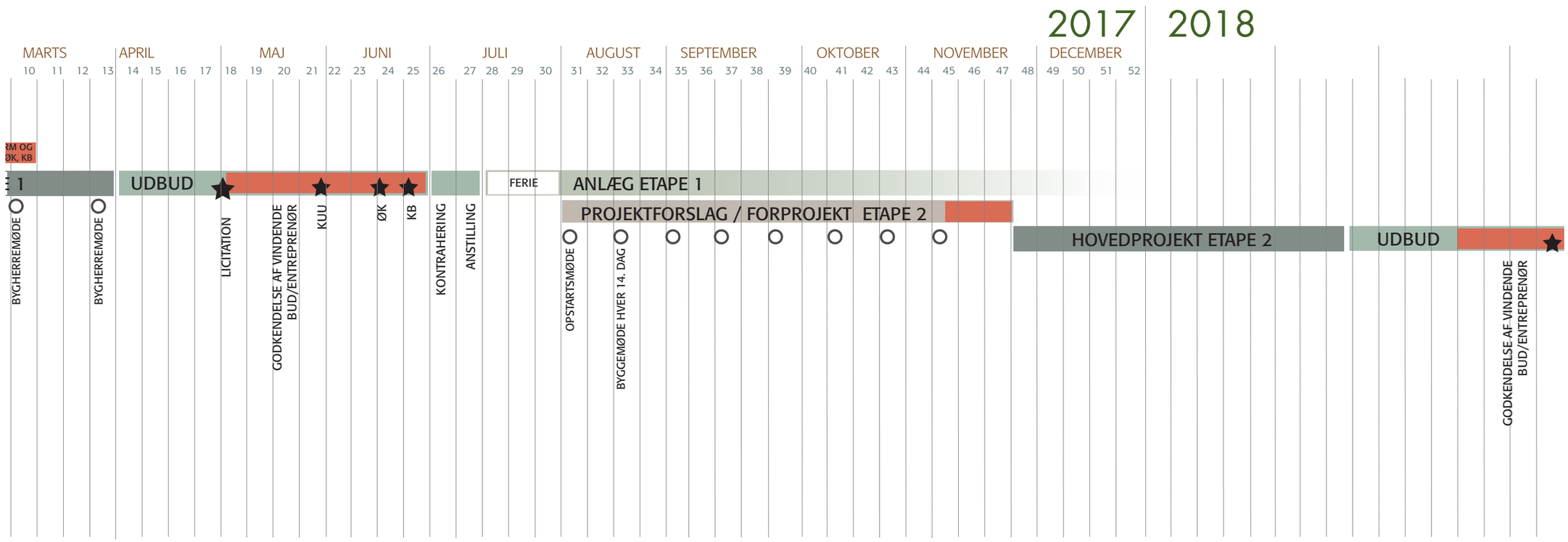
Oplæg til en etapedeling af anlægsarbejderne i forbindelse med Grenaa - Den Attraktive midtby er illustreret herunder. De enkelte etapers afgrænsning er fastlagt, så de både arealmæssigt og udførelsesmæssigt har en nogenlunde ligeværdig udstrækning. Arealerne omkring Rådhuset og Torvet forudsættes som sagt at være de første områder der anlægges. Øvrige etaper kan herefter løbende sættes i gang når det bliver aktuelt, ligesom der er mulighed for at bytte om på rækkefølgen for anlæg af de enkelte etaper.

Etape 1 omfatter arealerne ved Råhuset. Arealerne omkring Kirken er delt i 2 etaper, så forbindelsen mellem Rådhuset og Kirken etableres så hurtigt som muligt. Når Torvet er anlagt fortsættes der med gaderne omkring Torvet. Når gaderne omkring Torvet er omlagt kan de sidste etaper ned mod åen og stationen igangsættes og således skabe en ny sammenhæng mellem bymidten og henholdsvis åen og Åbyen og letbanen.

Den sidste etape omkring broen over åen kan udføres sideløbende med de øvrige anlægsarbejder. Der kan her med fordel arbejdes med en kunstnerisk udsmykning af broens værn, belysning og belægning, så den kommer til at markere en overgang og ankomst til midtbyen.

TIDSPLAN


2016
2016
2017
BER 2015 2016 JANUAR FEBRUAR MARTS APRIL MAJ JUNI JULI AUGUST SEPTEMBER OKTOBER NOVEMBER DECEMBER JANUAR FEBRUAR MA
PROGRAM
DISPOSITIONSFORSLAG
PROJEKTFORSLAG ETAPE 1
HOVEDPROJEKT ETAPE 1
GODKENDELSE UDBUDSFORM OG TILDELINGSKRITERIER, KUU, ØK, KB
FERIE
BYGHERREMØDE
DEADLINE DAGSORDENPUNKT 1. FEB
KUU GODKENDELSE 22. FEB
PROCES- OG TIDSPLANER
FØLGEGRUPPEMØDE 26. APRIL
MØDE MED KULTURFORMIDLERE 19. MAJ
STIERNEHØRING KOMMUNEN
FØLGEGRUPPEMØDE14. JUNI
ENDELIG AFLEVERING DIOSPOSITIONSFORSLAG 8. JULI
GODKENDELSE KUU 15. AUGUST
GODKENDELSE ØK 6. SEPTEMBER
GODKENDELSE KB 13. SEPTEMBER
PRÆSENTATION AF DISPOSITIONSFORSLAG FOR BORGERNE 4. OKTOBER
INDDRAGELSE AF HANDICAPRÅD
TILGÆNGELIGHEDS- OG TRAFIKSIKKERHEDSREVISION TRIN 2
DEADLINE DAGSORDENPUNKT 28. NOV
GODKENDELSE FORPROJEKT KUU 19. DEC
TILGÆNGELIGHEDS- OG TRAFIKSIKKERHEDSREVISION TRIN 3



MILEPÆLE FASTLAGT I FØLGE OVERORDNET TIDSPLAN ★
Bygherremøder ○
Møder med interessenter og omverden ✻
Kultur- og Udviklingsudvalg KUU
Økonomiudvalg ØK
Kommunalbestyrrelsen KB

DESIGNMANUAL 04

INVENTAR
BORDE, BÆNKE, AFFALDSBEHOLDERE, CYKELPARKERING, STELER OG SKILTNING

Bænke

GH-FORM, Classic københavnerbænk

Som eksisterende, sæder udskiftes løbende til sæder i ubehanldlet træ, fx. eg

De eksisterende Københavnerbænke genbruges og placeres primært på Torvet og i sidegaderne. Bænkene placeres i forhold til det nye belægningsmønster - i cirkelslag ud fra kirken og fortrinsvis i forbindelse med trægrupperne. Sæder udskiftes løbende til ubehandlede brædder i fx. eg eller anden holdbar træsort

På pladsen foran Rådhuset suppleres med mere uformelle opstillinger af individuelle stole og borde - her illustreret med Berlin/April serien fra Vestre. Stolene pulverlakeres i samme farve som eksisterende Københavnerbænke, sæder i ubehandlet træ fx. eg eller anden holdbar træsort

Nye affaldsbeholdere opstilles ved bænke, stole og borde. Affaldsbeholdere er fra G9 med plads til indkast af pizzabakker ved sideindkast. Affaldsbeholdere pulverlakeres i samme farve som eksisterende Københavnerbænke. Der opstilles to størrelser. Den lille model sammen med bænke i midtbyen og den store model ved pizzeria og andre steder med meget affald

Cykelstativer og steler opstilles hvor der er behov. Udformes som eksisterende eller som simple stålbøjler, der pulverlakeres i samme farve som øvrigt inventar.

Enkeltstående møbler til pladsen foran rådhuset

VESTRE, Berlin chair

VESTRE, April rundt bord

Cykelstativer

VESTRE, Vroom bicycle rack

Affaldsbeholdere

G9, URB-E Affaldsbeholder

Materiale
3 mm valset galvaniseret / lakeret stål

Kapacitet
mini: 40 L, midi: 80 L, maxi: 106 L

Dimensioner
Mini: Ø365 x 850 mm, midi: Ø480 x 1000 mm,
maxi: Ø530 x 1000 mm

Montage
Fritstående, nedstøbning eller fastgørelse med ekspansionsbolte
tilvalg askebæger, enkelt- eller dobbeltsidet indkast, stål
inderspand, valgfri RAL farve, antigraffiti, rottesokkel

Gadebelysning

Veksø, BALLO L807 mastelygte

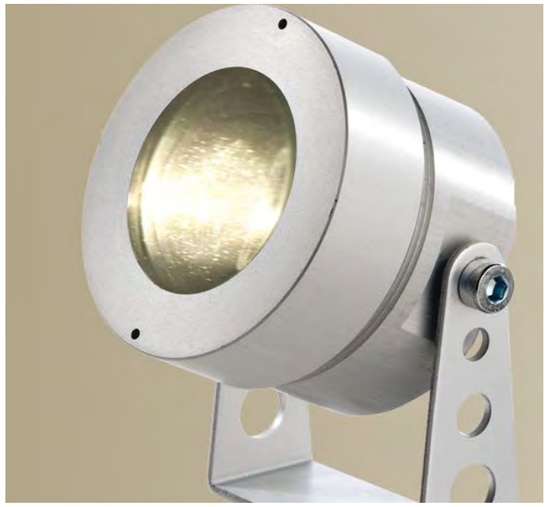
Lysfordeling
Asymmetrisk eller symmetrisk lysfordeling.

Materialer
Mast i pulverlakeret, varmgalvaniseret stål. Samme farve som øvrigt inventar

Optik
Armatur i opal polycarbonat.
LED-model: Bund/afskærmning i prismatisk akryl. Slagfast.

Montering
Til nedstøbning eller flangemontering. Jordspyd eller flange medfølger.
Tilslutning: 3 kabler maks. 5x10 mm². Sikringsboks og sikring medfølger.

Belysning til montering i træer



TARGETTI, LED. Y projector 1E2373

Koncept
Justerbar på konsol projektor til monokromatisk LED.

Materialer
Anodiseret aluminium krop og beslag. Hærværkssikret klar polykarbonat 40 Joule stødsikkert .

Montering
150 ° justerbar monteringsbeslag.

Gennemgående belysning i midtbyen foreslås som vægghængte eller mastemonterede LED-armaturer, der giver en god belysning af de smalle gader i Grenaa uden at der optager plads i gadebilledet. Armaturerne placeres med samme frekvens som den eksisterende mastbelysning

På pladsen foran Rådhuset og på Torvet arbejdes udover de vægghængte armaturer med LED spots ophængt i træerne.

Belysningen i træerne er stemningsskabende og trygheds-bevarende. De forhindrer at der opstår mørke kroge i byen og giver en fin vekslen mellem de jævnt oplyste zoner omkring facader og gader og det mere poetiske og flimrende lys, der filtreres gennem træernes kroner.