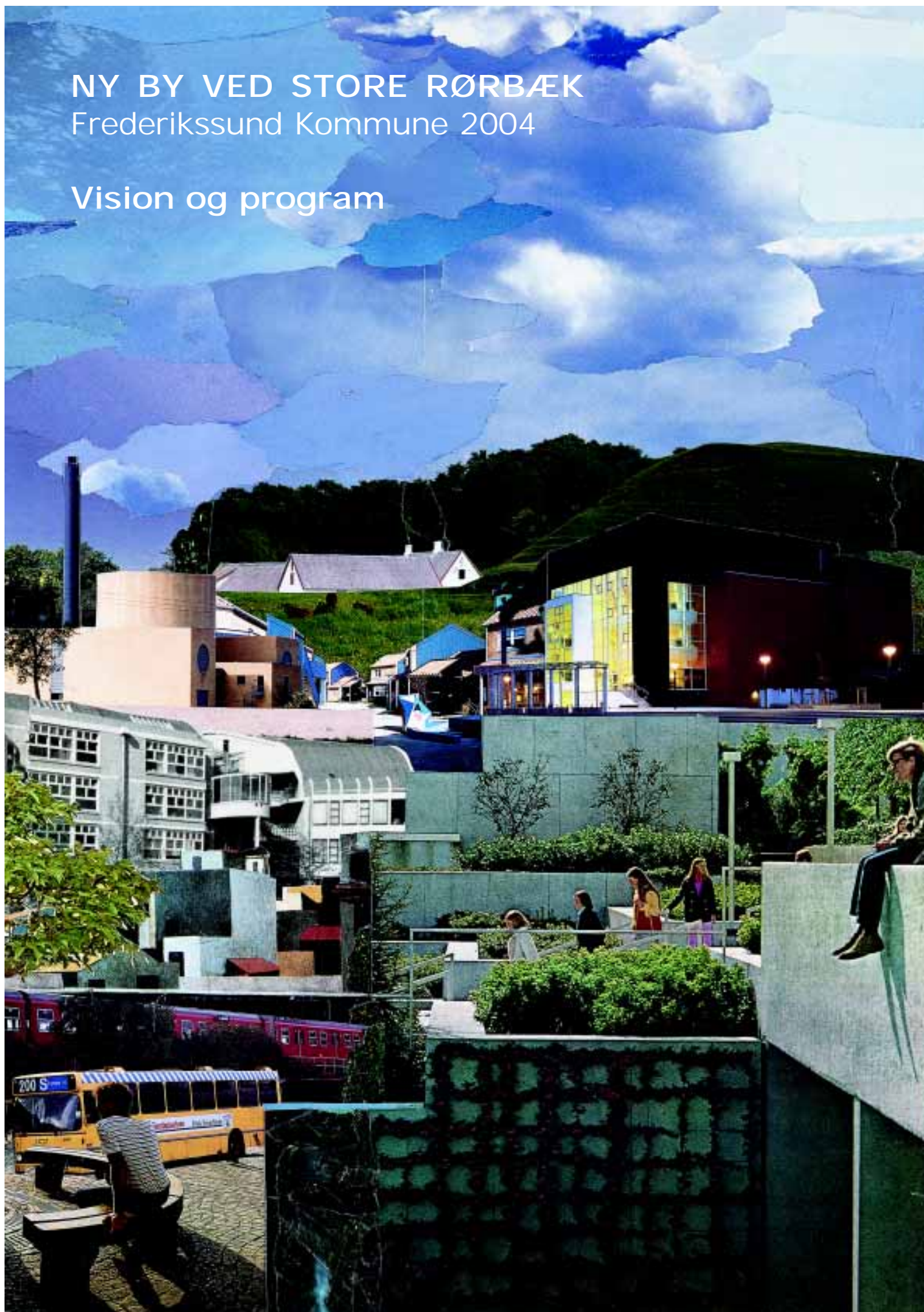


NY BY VED STORE RØRBÆK

Frederikssund Kommune 2004

Vision og program





Planområdet indtegnet på orthofoto

INDHOLD

VI BYGGER FREMTIDENS BY	3
INDLEDNING	4
• Foreløbig vision for byen	4
• Hvem står bag projektet?	4
• Dialogprojektets formål	5
• Projektets organisation og metode	5
• Det videre arbejde	5
• Vision og program	5
DEN NYE BY I REGIONEN	6
• Hvorfor en ny by her?	6
• Boligpotentialet	6
• Erhvervspotentialet	6
• Byens størrelse og indhold	7
EN TUR I BYEN - VISIONEN	8
• De store linier	8
• Integration	8
• Nytænkning og samarbejde	8
• Grundlæggende værdier	8
BYENS LIV OG STRUKTUR	10
BYENS RUM OG LANDSKAB	12
BYENS BOLIGER	14
BYENS ERHVERV	16
BYENS SERVICE	18
BYENS TRAFIK	20
DET VIDERE ARBEJDE	22
• Projektets fase 2	22
• Projektets fase 3	23

VI BYGGER FREMTIDENS BY



Planområdet set fra syd

At bygge en ny by mellem Frederikssund, Slangerup og Ølstykke med et areal som Ørestaden er en stor og enestående opgave. Frederikssund Byråd har i mange år kendt den store udfordring. Nu er det blevet aktuelt at tage fat på den.

Byrådet har fastlagt en strategi for kommunens udvikling. I den har vi besluttet, at Frederikssund fortsat skal udvikle sig gennem vækst – ved tilflytning af nye borgere og nye virksomheder. For os hænger byudvikling og erhvervsudvikling uløseligt sammen: Byudvikling er en forudsætning for, at virksomhederne i regionen kan finde kvalificeret arbejdskraft – og erhvervsudvikling er en forudsætning for, at Frederikssund også i fremtiden vil være et sted, hvor man både kan bo og arbejde.

Udbygningen af bolig- og erhvervsområder i Frederikssund by vil stort set blive afsluttet de kommende 5 år. Derfor er det nu blevet aktuelt for kommunen at sætte gang i planlægningen af den nye by.

Samtidig betyder de forestående kommunesammenlægninger, at den nye by kan få en rolle som bindeled mellem kommuner og byer, som skal finde ind i et nyt samarbejde og finde en fælles identitet.

Planlægningen af en hel ny by er en meget stor opgave for en forholdsvis lille kommune. Derfor har Frederikssund Byråd inviteret til et regionalt samarbejde om opgaven. Det har ført til, at Miljøministeren har udpeget den nye by ved Store Rørbæk til dialogprojekt.

Samarbejdsparterne omkring projektet er Landsplanafdelingen, Erhvervs- og Boligstyrelsen, Frederiksborg Amt og HUR. Parterne har puljet ressourcer i form af medarbejdertimer og udviklingsmidler, og det har gjort det muligt i løbet af et årstid at udarbejde denne "drejebog" for udviklingen og udformningen af den nye by.

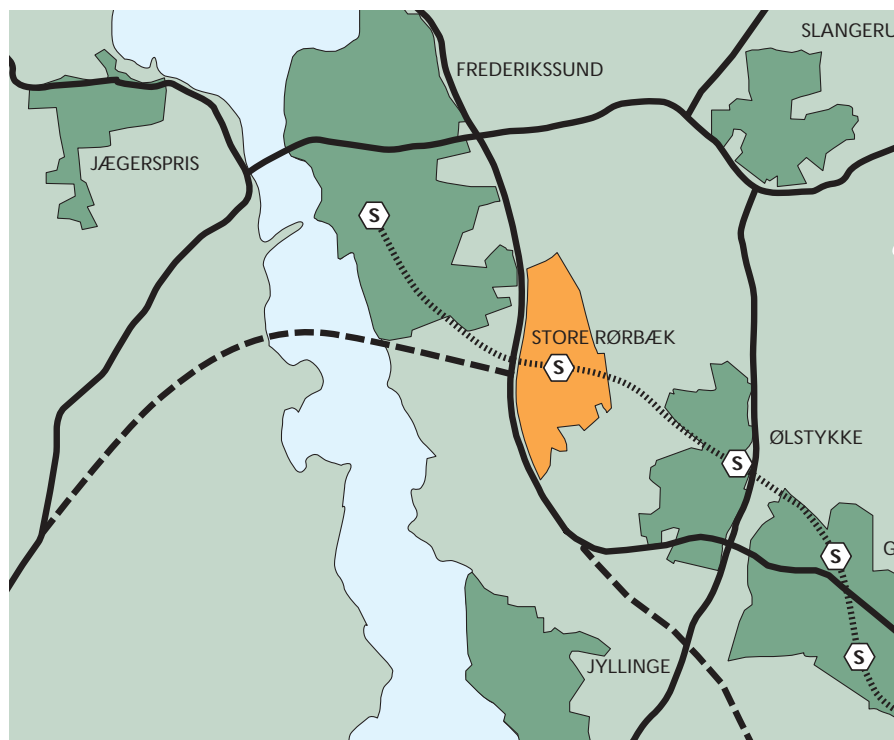
Vi har samtidig oplevet stor interesse for projektet blandt eksperter, lokale interessenter, Bycirkelkommunerne, grundejere, developere og andre, som vi har drøftet opgaven med. Vi har på de mange møder i de forløbne måneder fået mange råd og anbefalinger, som vi har taget med i vores overvejelser.

Jeg vil gerne her takke de mange samarbejdsparter og interessenter for det store engagement i opgaven. Jeg vil arbejde for, at vi også i de kommende faser af projektet fortsætter den gode og konstruktive dialog, så vi i et tæt samarbejde mellem kommunen og de mange interessenter kan virkeliggøre visionen om fremtidens by.

Knud B. Christoffersen
Borgmester
Knud B. Christoffersen

INDLEDNING

Frederikssund Kommune er begyndt at planlægge en helt ny by. Byen skal vokse op mellem Frederikssund, Ølstykke og Slangerup på et areal, som på forhånd har relativt få planlægningsmæssige bindinger. Med dette udkast til program har vi nu formet det første bud på byens indhold.



• Foreløbig vision for byen

Ambitionsniveauet for planlægningen og udbygningen af den nye by er højt. Det skal blive en unik by, der spiller en vigtig rolle i Øresundsregionen som en anderledes, attraktiv og fremtidssikret by. Der arbejdes derfor med integration af boliger, offentlig service og erhverv på en måde, der skal være med til at skabe rammerne for oplevelse af liv og aktivitet hele døgnet.

Skal man i dag tegne et billede af byen er det en tæt og grøn by. Den kan gå i højden. Den kan være organiseret om fælles arealer eller strenge af byrum. Mange funktioner er integreret, og store og små virksomheder er indpasset i bymiljøet. Bebyggelsen er koncentreret, måske med fælles frie arealer omkring sig. Samtidig er det også en grøn by, en by der udnytter landskabet og beliggenheden tæt ved Fjorden.

Det er en fleksibel by med en robust struktur, som sikrer, at visionen om den nye by kan holdes fast – også selv om udviklingen i de kommende 20-30 år vil forløbe anderledes, end vi kan se nu.

• Hvem står bag projektet?

Programmet for den nye by er udviklet som et dialogprojekt udpeget i forbindelse med høringen om Landsplanredegørelse 2003. Parterne er Frederikssund Byråd, Miljøministeriet, Erhvervs- og Boligstyrelsen, Hovedstadens Udviklingsråd og Frederiksborg Amt. Projektets parter indgår i en projektorganisering og puljer ressourcer i form af medarbejdere og udviklingsmidler. Dialogprojektet omfatter planlægningens første fase - programmeringsfasen.

• Dialogprojektets formål

- At videreudvikle visionen for den nye by og udarbejde et program, som for udvalgte temaer beskriver mål og værdier for, hvordan byen skal udformes.
- At kvalificere resultatet ved at inddrage fagpersoner, forskere m.fl., hvor der er brug for at belyse afgrænsede problemstillinger.
- At være i dialog med grundejere, borgere og interessenter i bred forstand om perspektiver og muligheder i projektet.
- At definere rammerne for projektets næste fase, så der tages stilling til indholdet, organiseringen, finansieringen og en tids- og aktivitetsplan for planlægningsfasen.
- At udarbejde grundlaget for en idékonkurrence om udformningen og indholdet af den nye by.
- Formålet med projektet er desuden at udvikle og afprøve modeller for dialog og samarbejde mellem de aktører, som har en rolle i relation til den regionale udvikling.

• Projektets organisation og metode

På embedsmandsplan er projektet organiseret med en projektstyregruppe og en koordinationsgruppe. Begge grupper består af repræsentanter for projektets parter. Styregruppen har til opgave at styre processen, udstikke retningslinjer for arbejdet og forestå dialogen med politikerne. Koordinationsgruppen har til opgave at udarbejde oplæg til styregruppen på baggrund af dialog med ekspertgrupper.

Byrådet har nedsat en følgegruppe bestående af repræsentanter for lokale interesseorganisationer og foreninger. Følgegruppen holdes løbende orienteret om projektet og inviteres til debat om udvalgte temaer.

Grundejerne i området er centrale samarbejdspartnere, som løbende orienteres om projektet og inviteres til dialog om, hvordan byudviklingen kan organiseres og finansieres.

• Det videre arbejde

Det forventes, at de første bygninger vil skyde op omkring 2010. Som det næste skridt på vejen overvejes at udskrive en konkurrence. Den skal give forslag til, hvordan hovedstrukturen kan udformes.

Byrådet er indstillet på eksperimenter i fremgangsmåden og har høje krav til kvalitet. De åbne planlægningsmuligheder skal skabe fremtidens by med fremtidens boliger og fremtidens erhverv. Fremtidssikrede infrastrukturer og forsyningsformer kan indpasses. Byens struktur, planlægningsmetode og måden, den kommende udbygning skal styres på, får en ny karakter.

Der lægges op til en tæt dialog mellem politikere, borgere, grundejere, projektmagere og bygherrer, både i planlægningsfasen, og når planerne skal virkeliggøres.

• Vision og program

Dette hæfte med vision og program retter sig mod alle med interesse for den nye by. Både de der er nysgerrige og de der gerne vil være med til at udvikle og realisere byen. Planlægningen har hermed taget det første store skridt.

Programmet fortæller om visionen om den ny by, om de kvaliteter der skal kendetegne byen og bylivet, og om vejen fra tanke til virkelighed.

Visionen er samlingspunktet for de mange parter, der diskuterer og samarbejder om at få byen op at stå – politikere, foreninger, indbyggere, myndigheder, tilflyttere, investorer, virksomheder og selskaber.

Byprogrammet er den første brede invitation. Den ny by ved Store Rørbæk er på vej.

DEN NYE BY I REGIONEN

Den nye by ved Store Rørbæk har gennem adskillige år været med i regionplanerne. Området er ét af de få ubebyggede områder i Hovedstadsregionen, der planlægges betjent af egen S-togsstation. Da Frederikssund byområde er ved at være fuldt udbygget, og da der er pres på i Hovedstadsregionen for at få udlagt nye byudviklingsområder, er det aktuelt nu at starte planlægningen, så byggeri kan påbegyndes omkring 2010.

• Hvorfor en ny by her?

Planlægningen af en helt ny by er et led i udviklingsstrategien for Hovedstadsregionen. Her er det et overordnet mål at gøre regionen til et økonomisk og erhvervsmæssigt tyngdepunkt, der kan klare sig i konkurrencen med andre Nordeuropæiske storbyer om videnstunge virksomheder, og som kan fungere som et økonomisk lokomotiv for hele landet.

Derfor skal regionen tilbyde velbeliggende erhvervsarealer og et udbud af attraktive boliger, som tiltrækker arbejdskraft med de nødvendige kvalifikationer. Sådanne arealer er der mangel på i Nordsjælland, der til gengæld byder på de bedst tænkelige betingelser, når det drejer sig om landskabelige kvaliteter. Visionen bygger på en tæt sammenhæng mellem erhvervs- og boligudvikling, den trafikale infrastruktur og bymæssig kvalitet. Virksomhederne efterspørger i stigende grad medarbejdere med viden og kompetence. Derfor har regionen behov for tilflytning af højtuddannet arbejdskraft, som vil have attraktive boliger i nærheden af grønne områder og værdifulde landskaber, og som vil have gode institutioner og skoler, tidssvarende fritidsmuligheder og kulturtilbud og et levende bymiljø.

Udbygningen af den nye by vil være et rigtigt svar på regionens udfordring - byen hvor boliger ligger side om side med nutidens erhverv, med en tæthed, der betyder, at byen bliver levende - og byen der kan tilbyde moderne boliger i storbyens nærhed på arealer med en flot tilgængelighed, der kan manifestere fordelene ved den tætte sammenhæng mellem by og højklasset kollektiv trafik til hele det regionale arbejdsmarked.

Geografisk kommer den nye by til at ligge i den sidste byfinger i regionen, der kan tilbyde store sammenhængende arealer til ny byudvikling betjent af en ny station og med en højklasset vej lige til døren. Roskilde Fjord er det tætteste Hovedstadsregionen kommer på et landskab af national interesse. Fjordlandskabet vil være et aktiv for byens udviklingsmuligheder.

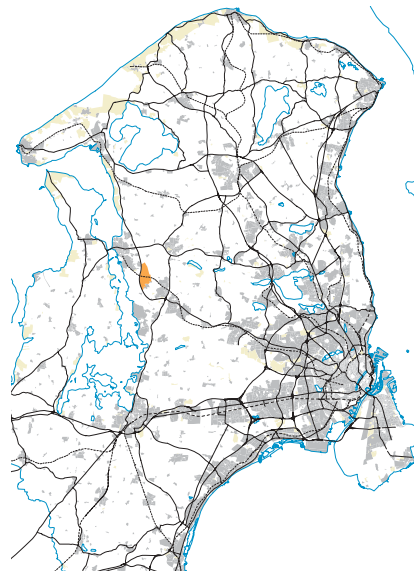
• Boligpotentialet

I debatoplægget til Regionplan 2005 vurderer HUR, at der er behov for at finde nye arealer til 35.000 boliger, og at der er behov for at bygge næsten 80.000 nye boliger i regionen frem til 2017.

Den aktuelle bolig efterspørgsel og prisstigningerne på boliger i de indre dele af regionen skærper interessen for at bosætte sig, hvor de gode muligheder findes, og priserne er forholdsvis lave. Frederikssund oplever derfor en stor interesse for udflytning fra børnefamilier i Københavnsområdet og seniorer fra nabokommunerne. Aktuelt er potentialet for at bosætte sig i den nye by stort, og det vil blive større, hvis den forventede befolkningsvækst fortsætter. Forudsat byen tilbyder de by- og boligkvaliteter, der efterspørges, til den rette pris og med købstadens kvaliteter lige om hjørnet.

• Erhvervspotentialet

Den vanskeligste del af opgaven er at tiltrække arbejdspladserne til den nye by. Interessen for nyt erhvervsbyggeri er konjunkturbestemt og begrænset. Behovet for erhvervsarealerne i den nye by vil komme, men aktuelt og i den nærmeste fremtid kastes også andre byggemuligheder



Planerne for de tre byområder er gengivet i samme målforshold (ca 1:20.000).
Kilde: arkitekt Bo Grønlund



på markedet; Ørestad, centrale havnearealer, Hillerød og Trekroner ved Roskilde byder sig til. Inden længe er arealer ved ringbanen i Valby modne for omdannelse. Et stort omdannelsespotentiale langs en mulig letbane mellem Lyngby og Glostrup kan også komme i spil.

Derfor er det vigtigt, at byen fra starten hævder sig som noget særligt - også på det erhvervmæssige område. Den nye by kan hjælpes på vej ved at give den en iøjnefaldende profil, som tiltaler tidens bygherrer og kunder på bolig- og erhvervssiden. Det er altafgørende at bygge en fleksibel by, der kan vokse med opgaven – og samtidig holde fokus på de satte visioner om byens tæthed, funktionsblanding, arkitektoniske, rumlige og grønne kvaliteter.

Byens potentiale ligger blandt andet gemt i Frederikssunds og købstadens erhvervstiltrækning. Regionplanen lægger stor vægt på, at fingerens infrastruktur bygges færdig og optimerer tilgængeligheden til den nye by. Andre offentlige investeringer, i f.eks. uddannelsesinstitutioner, vil også hjælpe byen i gang.



Egebjerggård (ca 40 ha)
900 boliger
1.700 indbyggere
460 arbejdspladser (heraf 380 i off. sektor)



Høje Taastrup Stationsby (ca 70 ha)
200 boliger
400 indbyggere
7.000 arbejdspladser
(tal skønnet af Bo Grönlund)



Skarpnäck (ved Stockholm, ca 85 ha)
3.600 boliger
8.600 indbyggere
2.000 arbejdspladser

• Byens størrelse og indhold

Blandt de overordnede mål for udbygningen af den nye by er, at der skal være en blanding af arbejdspladser og boliger. Samtidig skal byen være tæt og godt integreret med landskabet og dets muligheder for aktivitet.

Det samlede planområde er ca. 400 ha. De 400 ha skal bruges til bybebyggelse, til rekreative formål og forbindelser og til en landskabelig afstandszone mod motorvejen.

Balancen mellem boliger, arbejdspladser og offentlige formål lægges ikke fast fra starten. Byen skal planlægges fleksibelt, så det er muligt at fastholde en fortsat udbygning. At funktionerne netop integreres giver nogle forhandlingsmuligheder. Det væsentlige er, hvordan bykvaliteten og byværdierne kan fastholdes gennem udviklingsforløbet.

Det er nødvendigt med mellemrum at foretage regnestykker, der kan vise, hvor mange indbyggere og arbejdspladser byen kan få for at kunne vurdere, hvilke investeringer og servicetilbud der skal tages højde for af parterne. Byen kan komme op på 12-15.000 indbyggere, omkring 6.000 boliger og 3-6.000 arbejdspladser, men det er for tidligt at lægge sig fast.

Byens størrelse er ikke afgørende, men en levende by vil nok fordre, at arealerne op til mindst 500 m fra stationen bebygges.

Frederikssund Kommune

8.000 boliger
18.000 indbyggere
8.200 arbejdspladser

Ølstykke Kommune

5.500 boliger
14.700 indbyggere
3.800 arbejdspladser

Dragør Kommune

5.500 boliger
13.100 indbyggere
3.100 arbejdspladser

Trekroner (240 ha) er planlagt til

3.000 boliger
5.000 indbyggere
4.000-5.000 arbejdspladser
10.000 studerende og ansatte på RUC

Ørestaden (310 ha) er planlagt til

7.000 boliger
15.000 indbyggere
60.000 arbejdspladser
20.000 studerende

EN TUR I BYEN - VISIONEN

Frederikssund Byråd har i de senere år arbejdet med visionen for den nye by. Et foreløbigt resultat af dette arbejde er, at den nye by skal være *en levende by* - også over tid. Den nye by udbygges over en årrække med en blanding af boliger, erhverv, service mm. Dermed bygges der videre på købstadens kvaliteter.

• De store linier

At forestille sig det store landbrugsområde omsat til en driftig by med mange slags borgere, højere uddannelse og erhverv er en udfordring. De praktiske vanskeligheder er at skabe den samarbejdsform mellem politikere, grundejere, nabokommuner, borgere og investorer, og den styring, der får netop denne by op at stå. Det kræver klare mål og principper for byen. Det kræver høj kvalitet og en klar rolle til byen. Den nye by skal være en regional by. Den skal være en sund by. Fjorden og solnedgangen mod vest og store rekreative muligheder mod øst er blandt attraktionerne.

I de centrale dele af byen ved stationen er bebyggelsen tæt, og her ligger bl.a. butikker, kontorer, offentlig og privat service - og tæt/lav og etageboliger. Længere fra stationen bliver bebyggelsen mere åben, og her ligger bl.a. større virksomheder der ikke kan integreres med boligbyggeriet. Her finder vi også de lavere boligbebyggelser. Den nye by skal have gader, torve og parker, og i byens udkant haver, enge og lunde.

• Integration

Den nye by er en moderne by, hvor mange funktioner integreres. Boliger og visse virksomheder ligger dør om dør, så byen ikke opleves som en ren boligby, der delvis affolkes i dagtimerne. Også offentlig og privat service og butikker er integreret i byområdet og er med til at give en oplevelse af liv og aktivitet. Den offentlige og private service samles på centrale strøg for at skabe liv.

• Nytænkning og samarbejde

Med udgangspunkt i det liv, der skal præge byen, er byens overordnede struktur fastlagt for hele byen. Det giver mulighed for løbende at detailplanlægge og udbygge kvarterer. Der er dermed mulighed for at arbejde med nye tendenser i boligbyggeriet, økologisk byggeri, mere kollektive boformer m.m. uden at helheden går tabt.

I udviklingen og udbygningen af den nye by skal elementer i byudviklingen håndteres af den part, der mest effektivt kan levere den ønskede kvalitet. Dette skal ske ved at afprøve nye offentlige - private organisations- og finansieringsmodeller.

• Grundlæggende værdier

Udbygningen af byen baseres på otte grundlæggende værdier. Værdierne skal være målestokken for, om udviklingen af byen holder den udstukne kurs. Forslag, idéer og senere konkrete byggeprojekter skal vurderes på, om værdierne er til stede, og projekterne derfor understøtter arbejdet hen mod visionen for den nye by.

1 Tæthed

Byen skal være tæt, fordi en tæt by vil blive oplevet som en levende by. Der må ikke være stor afstand mellem mennesker - afstand medfører tomhed og utryghed. En tæt by har ubrudte facader og byrum, men også grønne åndehuller og private arealer. Tæthed betyder en blanding af mange funktioner, mangfoldighed og aktivitet.





2 Tryghed

Det skal være trygt at bo og arbejde i den nye by. Det bliver det, når man oplever, at byen befolkes af mange mennesker - at husene har vinduer med øjne. Der skal være liv på gaden, og det skal ikke være nødvendigt at færdes gennem øde områder på vej hjem. Det skal være oplagt at gå og cykle i den nye by.

3 Flexibilitet

Byens bygninger skal så vidt muligt være multianvendelige. Skræddersyede løsninger kan gøre det umuligt at bruge bygningerne til mere end én funktion. Det øger risikoen for fejlinvesteringer og fastlåser anvendelsen af byen. Derfor skal der arbejdes bevidst med at sikre, at nye bygninger kan skifte anvendelse fra boliger til erhverv - eller omvendt. Byens torv kan måske bruges som en del af skolens udearealer. Virksomhedernes friarealer kan måske indgå som del af de offentlige rum, og deres kantiner kan måske åbnes for andre end de ansatte.



4 Tilgængelighed

Der skal være god tilgængelighed for alle trafikarter - gående, cyklende og bilister. Den nye bys placering omkring en ny station betyder, at mulighederne for i det daglige at bruge den kollektive trafik er stor. Det forventes alligevel, at del af husstandene vil transportere sig i bil hver dag. Der skal derfor findes løsninger, der tilgodeser alle behov for tilgængelighed. Tilgængelighed handler også om nærhed til service og indkøbsmuligheder. Det betyder fx, at det skal være muligt at købe ind på alle tidspunkter.

5 Oplevelser

Byen skal byde på mange oplevelser og på mange måder være mangfoldig. Borgerne i den nye by skal repræsentere alle befolkningsgrupper - de skal være forskellige. Byen skal byde på oplevelser i form af foreninger, fritidstilbud - organiserede og uorganiserede, små butikker, caféer og meget andet. Den nye by skal pirre nysgerrigheden og give lyst til at udforske og eksperimentere. Byen skal have en arkitektonisk forskellighed, der gør det spændende at færdes i den.



6 Kvalitet

Den nye by skal være kendetegnet ved kvalitet. Det handler om kvalitet på alle niveauer: i materialevalg og omhu for detaljen, kvalitet i inventar i byrum, kunst i de fælles rum og kvalitet i behandlingen af landskabet og byens grønne områder i byen.

7 Bæredygtighed

Der skal i den nye by arbejdes med løsninger, som er bæredygtige i såvel miljømæssig, social som økonomisk forstand. Der skal afprøves løsninger, som på alle niveauer illustrerer bæredygtighedsaspektet. Det vil være kommunens opgave at gå foran i arbejdet, og at motivere private investorer og bygherrer til at indtænke bæredygtighed i kommende projekter.

8 Lys og stilhed

Byen skal være lys. Der skal være mange muligheder for at opholde sig ude. Der skal være lune steder i læ og sol. Der skal være lyse indendørs rum af forskellig slags. Om aftenen og natten skal pladser og gader være oplyst, så lyset opleves som en særlig kvalitet i byrummene og er med til at skabe tryghed. Byen skal kunne være stille - det vil sige, at den skal være fri for unødigt trafikstøj, støjgener fra naboer eller fra virksomheder.



BYENS LIV OG STRUKTUR

Det er målet at skabe en by, der er unik. Den er levende og bæredygtig. Det er byen for alle. Her er fremtidens boliger, fremtidens erhverv og fremtidens service i et miljø, der fremmer kreativitet og innovation. Byen skal være tryk, varieret, bymæssig og dog grøn.

• Udfordringen

Den levende by

Den store udfordring er at skabe en by, der tiltrækker en bred vifte af beboere, erhvervsdrivende og andre brugergrupper.

Byen skal have virksomheder, institutioner og fritidsaktiviteter der skaber liv også i dagtimerne. Den nye by skal kunne huse virksomheder fra omegnen, skal give mulighed for at udvikle en egen produktiv niche og give plads til nye regionale filialer og institutioner. Dertil kommer anlæg for klublivet i nærheden, aktive byrum og rekreative muligheder, bl.a. i det omgivende landskab.

Planlægningen skal tage udgangspunkt i det ønskede liv i byen. Byens struktur skal være egnet til at imødekomme fremtidens udfordringer. 'Verden bliver mindre', mobilitet og jobrotation vokser. Levealderen vil stige og aldersfordelingen ændres markant samtidig med at husstandsstørrelsen falder. Interessen for sundhed er stigende. De unge vil kunne vælge til og fra - også med hensyn til boliger og fællesskab - og de der er unge i dag er fremtidens beboere og brugere i den nye by.

Den integrerede og integrerende by

Den store udfordring er at planlægge en integreret og tæt by, som kan udbygges over en længere periode samtidig med at planens hovedidé fastholdes.

Boliger, institutioner og beskæftigelsestætte arbejdspladser skal blandes i byen og i de enkelte bygninger og karréer. Planen for den nye by skal samtidig sikre, at der er mulighed for fleksibilitet i forholdet mellem boliger og arbejdspladser - der er ikke på forhånd nogen 'rigtig' fordeling. Størstedelen af byen bliver tæt og går i højden - som minimum i det stationsnære område. Den byarkitektoniske kvalitet skal sikres i realiseringen.

Den nye by er integrerende. Den skal tiltrække beboere der vil prøve noget nyt, en ny måde at være sammen på, en ny måde at bo og at arbejde på.

Den velstrukturerede by

Den store udfordring er at skabe en hovedstruktur der virker klar, overskuelig og identitetsskabende - uden at den bliver stram og kedelig.

Byen skal bygges op om en struktur af byrum. De enkelte byrum skal kædes sammen og placeres efter naturlige færdselslinjer for gående og cyklister. De naturlige færdselslinjer afgrænser byggearealer. Skolen, biblioteket, caféen, cykelhandleren, fællesrum, virksomheders kantiner, legepladser, møderum, butikker, byens hus osv. placeres hvor folk færdes. Skolens kantine bruges også af virksomhederne og fungerer måske som restaurant om aftenen. Skolen kan bruge torvet som friareal. Fællesfunktioner skal placeres i stueplan ud mod byrummene.

Stationen bliver central. Bussen skal nås på de gåendes vilkår og må ikke belaste det trykke bymiljø.

Der skal skabes 'særlige' steder som fx kan være et unikt samspil mellem byrum og bebyggelse. Placering og udformning af bygningerne - navnlig i den tætte del af byen - skal bidrage til at byen opfattes som åben og levende, fx med åbne, korte facader i stueetagen og åbne forarealer mod byrummene.

Byen skal kunne udbygges i velfungerende etaper og bydele, og med mange små forbindelser.

Den ny bys brugere kan være:

- **'Hjemskabere'**
værdsetter: ro, **grønne omgivelser**, orden, **sportsfaciliteter**, skoler, vejfester, **nærmiljø**
- **'Livsplanlæggere'**
værdsetter: **fysiske og sociale omgivelser**, der er særlige - beliggenheden, skolerne, indkøbsmulighederne, menneskene, **fritidslivet**
- **'Tilgængelighedsmagere'**
værdsetter: gode trafikale forbindelser, **flow af mennesker** og **offentlige mødesteder** som restauranter og caféer

Fra Gertrud Øllgaard, Advice Analyse og Strategi A/S



Den sunde by

Den store udfordring er at skabe en by der er sund og bæredygtig - ikke kun miljømæssigt, men også socialt og økonomisk.

Byen skal i sin struktur og trafikbetjening opfordre til gang og bevægelse. Byrumsstruktur og stisystem skal integrere løbe- og bevægelsesforløb. Det grønne element indgår i byens rum og stier, men også på facader, terrasser og tage.

Byggerierne skal planlægges efter sunde principper fra start, herunder med bæredygtig energiforsyning og drift. Energiforbrug, miljøbelastende materialer og farlige stoffer skal reduceres mest muligt.

• Det vil vi opnå

- *En by for alle*
- *En by som integrerer mennesker*
- *En by med en klar, overskuelig og identitetsskabende hovedstruktur*
- *En tæt og samtidig grøn by*
- *En tryk by med muligheder og herligheder*
- *En by, der indbyder til bevægelse*
- *En by der opfordrer til gang og cykling*
- *En by med kvalitet og et forbillede for andre byer*
- *En by der respekterer områdets historiske og landskabelige værdier*

• Sådan gør vi

Integrerer boliger og erhverv og offentlig service i både bygninger og bydele

Definerer spillerum for balancen mellem boliger og arbejdspladser

Fastlægger en struktur, der kan rumme variationer uden at helheden går tabt, og hvor det er oplagt at vælge at gå eller cykle til sine mål

Tager udgangspunkt i livet i byen og fastlægger en struktur af byrum

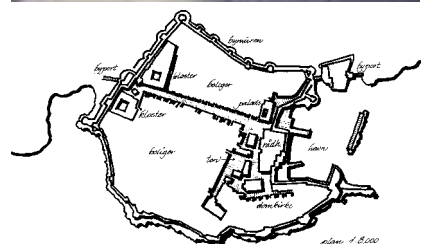
Laver en tæt og grøn by

Bruger stationen som byens port og hovedstrøgene som byens ryggrad

Stiller kvalitetskrav i bred forstand til byens bygninger

Fastlægger byens rolle for idræts- og fritidslivet i forhold til regionen og den øvrige del af kommunen

Planlægningen af den nye by begynder med at formulere en grundstruktur af byrum. Byrummene placeres hvor beboerne skal færdes i byen. Grundstrukturen af byrum kæder de funktioner sammen, der i særlig grad skal kendetegne den nye by. Skolen, biblioteket, caféen, cykelhandleren, fællesrum, kantiner, møderum, klubber, butikker osv. kædes tæt sammen. På den måde skabes bylivet i den nye by.



BYENS RUM OG LANDSKAB

Det er målet at skabe en by, der lever integreret med landskabet og som har unikke byrum og andre særlige steder, der er med til at identificere den.

• Udfordringen

Byens rum som rammer om livet

Den store udfordring er at skabe rammerne for liv og udfoldelse og sikre, at der ikke bliver tale om monofunktionelle områder.

Byrummene skal planlægges sådan, at de indbyder til liv og aktivitet. Gangafstande, cykelafstande og byliv fordrer en tæt by, hvor de bebyggelsesfrie arealer er små, men velgennemtænkte. Der skal integreres flest mulige funktioner, der kan supplere hinanden - og dermed samle byens borgere og brugere. Byrummene skal integreres med husene og nogle af de arealer der først skal bygges senere kan få en midlertidig anvendelse til fritidsaktiviteter. Byrummene skal være forskellige, både hvad angår størrelse og udformning og med hensyn til den rolle de kan spille i byens liv. Designet skal være robust. Rum skal kunne skifte anvendelse efter årstiderne og med tiden. Brugernes skal tages med på råd så tidligt som muligt.

Landskab og natur

Den store udfordring er at benytte stedets særlige egenskaber og historie til at give den nye by sin egen specielle karakter, som gør den til noget ganske særligt i forhold til andre byer i regionen.

Den nye by skal være tæt, men også rumme markante grønne elementer med mulighed for uorganiseret udfoldelse. Den grønne struktur skal tilpasses den tætte by. Midlerne kan være at understrege eksisterende værdier og skabe nye, som understøtter byens overordnede idé og karakter. Ved afgrænsningen af byen mod det åbne land er det vigtigt at bevare og skabe forbindelse til fjorden og de øvrige omgivende landskaber. Strukturen af byens rum og den øvrige grønne struktur skitseres som noget af det første og er udgangspunkt for en tidlig forberedelse af de landskabstræk, der skal præge og bruges i byen og af byen – eller billedligt talt: Plant skoven, lav højen, søen og kanalen før byen kommer.

Miljømæssig bæredygtighed i rum og landskab

Den store udfordring er at planlægge og anskueliggøre byens miljømæssige bæredygtighed også i byens rum og landskab.

By og landskab skal planlægges som to sider af samme sag. Naturelementer kan anskueliggøres ved at arbejde med åbne regnvandsanlæg og porøse overflader på de befæstede arealer og nye elementer på torve, vægge og tage. Der skal være plads til havebrug og genbrug. Nysgerrighed, undervisning og fokus på naturvidenskab skal stimuleres. Der skal være jordbalance i området, og måske kan der 'importeres' jord. Overskudsjord kan måske bruges til at hæve bebyggelsens niveau og til at bygge 'byens udsigtspunkt'.

• Det vil vi opnå

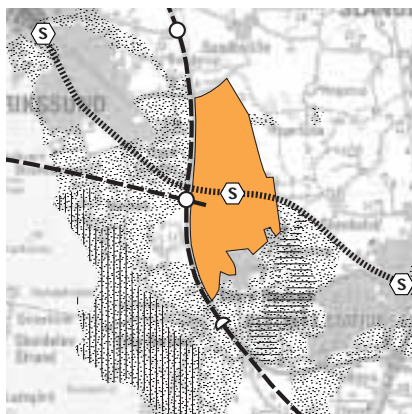
- En by med varierede byrum
- En by med identitet og en klar grøn struktur
- En by med højt naturindhold
- En by, hvor det altid er rart at opholde sig udendørs
- En oplevelsesrig by med mange forskellige uderum
- En by hvor fritidsaktiviteterne er en integreret del

Egnens landskabelige værdier er især knyttet til de lavtliggende engarealer langs fjorden og Sillebro Å i syd, samt til området omkring Lille Rørbæk, der er kuperet og har markante dalstrøg. Mod øst er værdierne især knyttet til enge og moser omkring Ålebæksrenden og de tidligere søer, Snostrup Sø og Skenkelsø. Lille Rørbæk er et værdifuldt kulturmiljø.

Planområdets egne landskabelige værdier er især knyttet til det åbne, svagt bølgede landbrugslandskab med enkelte rumskabende hegn, alléer og bebyggelse. Desuden er der kulturhistoriske værdier knyttet til gårde og landsbyer samt jord- og stendiger. Snostrup Kirke er værdifuld som 'landmark' med sin meget markante beliggenhed uden for landsbyen.



Planområdet set fra nordvest



Kortet viser:

- Den nye by og station
- De eksisterende og planlagte vej-anlæg
- Meget værdifuldt landskab if. regionplanen (med priksignatur)
- Vådområde der kan genoprettes if. regionplanen (med vandret skravering)
- Landskabsfredning (med lodret skravering)

Der er udpeget skovrejsningsområder omkring Ølstykke og nordvest for Store Rørbæk. De skal vurderes i forbindelse med planlægningen af den nye by.



• Sådan gør vi

'Bygger' landskabet først - en grøn struktur - og lægger (måske) vand ind

Trækker landskabet helt ind i byen

Modner området ved at give plads til fritidsaktiviteter fra og måske allerede før starten

Giver mulighed for midlertidig anvendelse - og lader noget ligge til uorganiserede aktiviteter

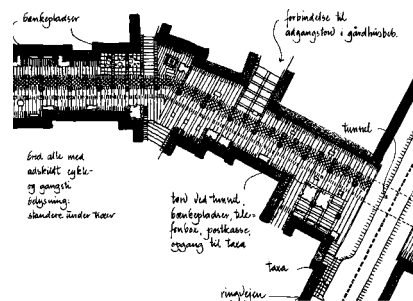
Skaber byrum og grøn struktur med muligheder

Bruger byens rum som forbindelsesled mellem boliger, institutioner, arbejdspladser, station osv.

Lader byens rum opfordre til bevægelse

Lægger stor vægt på udformningen af de fælles uderum, navnlig i den tætte del af byen

Indbygger kunst i byrummene, der kan kravles på



Det enkelte byrum i strukturen tildeles en hovedrolle, men skal kunne mere end det. Den traditionelle byparks funktioner fordeles over flere byrum. Et torv rummer også et rulleskøjtested. Det fortsætter lidt derfra med en eller to "læsehaver" med mere ro og med hver sin plante- og vandkarakter. I stien mellem de to indgår et grønt islæt og et vandforløb. Byrummene kan være små og de ligger tæt. Den måde naturen trækkes ind i byen på, bruger både vandrette og lodrette flader.

BYENS BOLIGER

Det er målet at skabe en by med unikke boliger, som bl.a. giver et bud på fremtidens fleksible bolig og familieboligen.

• Udfordringen

Fleksible boliger

Den store udfordring er at skabe en by hvor der er plads til både nye og mere traditionelle boligformer egnet for en bred vifte af aldersgrupper og familietyper.

Boligerne i den nye by skal kunne opfylde en række nye og ukendte krav. Der er tendenser i tiden til at lægge øget vægt på livsstil. Boligens beliggenhed og kvaliteten af de udendørs arealer får en stigende betydning. Undersøgelser viser tendenser til, at man ved valg af bolig prioriterer: lav kriminalitet, 'passende' livsnormer i området, nærhed til grønne områder, fravær af sociale problemer og støj og samtidig god offentlig transport.

De enkelte bygninger, de enkelte boliggrupper og boligbebyggelser skal sammen med udearealerne indbyde til forskellige grader af fællesskaber.

Fremtidens familieboliger

Den store udfordring er at udvikle fremtidens familieboliger

Boligbyggeriet skal nytænkes, og der vil indgå eksperimenter og udvikling med at forme fremtidens familiebolig i bymæssig sammenhæng, fx med hensyn til anvendelse, indretning, fleksibilitet, friarealer, bæredygtighed og færdiggørelsesgrad (og dermed byggeomkostninger og priser). Størrelsen af den ønskede bolig er generelt stigende. Fremtidens boliger skal være egnet til at imødekomme nye udfordringer, at ændre størrelse og karakter. Indpasning af andre boligtyper blandt familieboligerne kan medvirke til, at man ikke kun 'møder sig selv'. Boliger for 'sammenførte' familier, skilsmisseramte med nye familier og fælles børn.

Nye boligtyper, hvor arealforbruget sikrer velfungerende boligtyper, der passer til den tætte by, f.eks. ved brug af taghaver.

Sunde, smukke og konkurrencedygtige boliger

Den store udfordring er at sikre boliger af en høj kvalitet - sundhedsmæssigt, byggeteknisk og arkitektonisk - samtidig med at der sikres konkurrencedygtige boligudgifter.

Planen for den nye by skal forene arkitektonisk idé med sundhed og bæredygtighed. Der skal stilles kvalitetskrav til byggeriet.

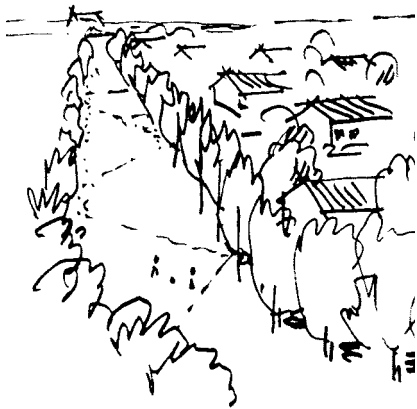
Byggeriet er generelt dyrt i Danmark. Der skal efterspørges metoder til billiggørelse, bl.a. i form af forskellige grader af medbyggeri.

Ved integration af erhverv, service og boliger i samme bygninger kan der måske hentes både økonomiske og sociale fordele, fx ved udnyttelse af kantiner mv. til restaurant/beboerlokaler, anvendelse af kontorlokaler til aftenskole osv.

• Det vil vi opnå

- *En by med blandede ejerformer og boligtyper, med høj grad af fleksibilitet i forhold til ændrede forudsætninger*
- *En by med boliger der tiltrækker beboere fra både nærområderne og regionen*
- *En by med en nye definition af boligens nærarealer med henblik på forskellige former for fællesskaber*
- *En by med sunde og smukke boliger af høj kvalitet der er til at betale*





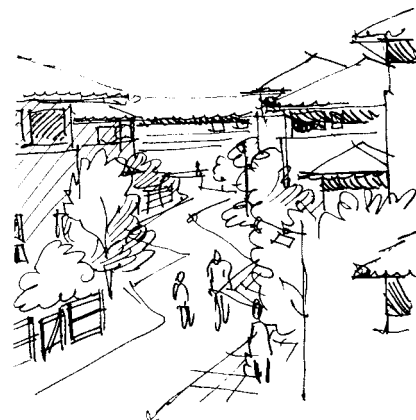
• Sådan gør vi

Definerer nye typer af familieboliger i den tætte by i landskabet

Nyfortolker boligens relationer til byens rum og landskaber

Udarbejder den nye bys byboligkoncept med vægt på både sundheds- og byøkologiske hensyn

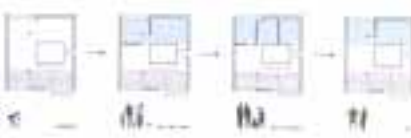
Udvikler bygningstyper der er egnede til ændret og blandet anvendelse (fx bolig/kontor)



Vinderforslaget i konkurrencen om arkitektur og bæredygtighed 2003 (arkitekter: Schmidt, Hammer & Lassen).



Eksempelprojekt for fleksible boliger i Ørestad (arkitekter: Schmidt, Hammer & Lassen). Samarbejdsprojekt 2003 mellem fire arkitektfirmaer og Ørestadsselskabet om udvikling af nye boligformer og fælles retningslinier for design.



BYENS ERHVERV

Det er målet at skabe en by med en unik erhvervsprofil, som tiltrækker og stimulerer et kreativt og innovativt miljø med en bred sammensætning, og hvor digital information og kommunikation er højt prioriteret.

• Udfordringen

Den regionale rolle i erhvervsammenhæng

Den store udfordring er at definere byens rolle som et selvstændigt og særligt erhvervsområde med en speciel profil, der skiller sig ud fra de andre byer i regionen.

Den nye by har sammen med nabobyerne potentiale til at blive et vækstcenter i Nordsjælland også med statslige og regionale institutioner. Byen kan også tænkes udviklet som et 'fritidscenter' hvor der både er plads til fritidsaktiviteter og til institutioner og virksomheder der satser på fritids-samfundet.

Stationsnærhed og en god trafikal beliggenhed er to vigtige kendetegn, som kan være med til at styrke byens image af at være byliv i naturen.

Fremtidens erhverv

Den store udfordring er at skabe en unik profil for erhvervsvirksomhederne i den nye by, som kan tiltrække investorer, ejere, lejere og medarbejdere.

Den nye by skal have et 'kreativt kvarter'. Det skal være et innovationscenter - en kuvøse - for videnserhvervene og være med til at skabe et spændende bymiljø. Et 'kontorhotel' med et dynamisk kreativt miljø er også en mulighed for at give gode muligheder for 'iværksættere'. Telekommunikation og IT skal bruges til at fremme det kreative miljø. Mulighed for fælles „hjemmearbejdspladser“ f.eks. ved stationen eller i „Byens hus“ kan være en del af det kreative miljø.

I kanten af den nye by skal der satses på virksomheder inden for medico/sundhed, engroshandel og bygge/anlæg. Den nye by skal kunne tiltrække virksomheder fra bl.a. Frederikssund, Frederiksværk og Hundested, der ønsker en ny placering tættere ved det overordnede vejnet og en S-togsstation samt filialer fra virksomheder i den øvrige del af regionen. Butiksudbuddet skal svare til det daglige behov.

Lokalisering og infrastruktur

Den store udfordring er at udvikle en struktur, der gør det muligt både at tilgodese virksomhedernes ønske om fleksibilitet og vækstmuligheder og hensynet til gode miljøforhold i boligområderne.

Den nye by skal kunne tilbyde en høj grad af fleksibilitet med hensyn til type og størrelse af nye virksomheder - også de store. Der skal være forskellige typer af områder afpasset forskellige typer af virksomheder. I den centrale del af byen er det kontor- og service, der dominerer. I yderkanterne kan der måske være plads til produktionserhverv og lager.

Der skal sikres fælles arkitektoniske træk i erhvervsbyggeriet for at skabe en særlig identitet. Nye virksomheder kan stimuleres og tiltrækkes ved hjælp af multianvendelige bygninger og råhuse, der opføres som led i bymodningen ('barns'). En anden måde kan være at bygge skolen 'for stor' fra starten og udleje dele til erhverv. Lav husleje og stabile vilkår er afgørende for nye virksomheders muligheder for at starte og udvikles.

Det er vigtigt at tænke langsigtet og at fastholde visionerne samtidig med at der kan reageres hurtigt på nye trends/udfordringer.



• Det vil vi opnå

- *En by hvor idéerne og kreativiteten blomstrer, en dynamo og et fødested for nye erhverv i området*
- *En by med virksomheder fra nærområdet – herunder underleverandører til regionale virksomheder*
- *En by med filialer fra større virksomheder i Københavnsområdet*
- *En by med statslige og regionale arbejdspladser*
- *En by med uddannelsesinstitutioner*
- *En by med virksomheder, der henvender sig til fritidssamfundet*
- *En by med butikker og anden service*

• Sådan gør vi

Inviterer potentielle investorer og udviklere til dialog undervejs

Arbejder med muligheder for og arealer til forskellige typer af erhverv

Udvikler idéen om kreative kvarterer og erhvervshuse

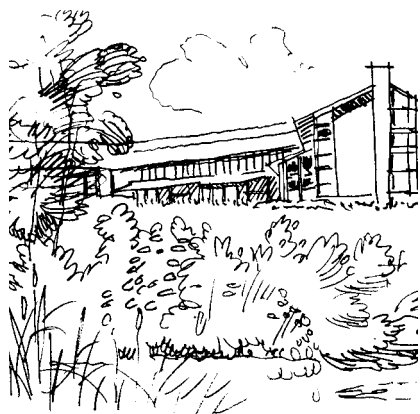
Forbereder byen med digital kommunikation og IT-anvendelse så den er klar til fremtidens udfordringer

Udvikler bygningstyper der kan klare ændret og blandet anvendelse (fx bolig/kontor)

Opretter lokaler til 'hjemmearbejdspladser' fx på stationen, i skolen, på biblioteket, i virksomheder eller i forbindelse med caféer mm.

Arbejder med at samle fællesfunktioner for erhverv, boliger og offentlig service, fx med delkantiner og friarealer, fælles teknisk service osv.

Sikrer løbende kontakt mellem erhvervslivet og kommunen/udviklingsselskabet



BYENS SERVICE

Målet er at skabe en by, hvor den offentlige og private service fra den første dag dækker det lokale behov, hvor borgerne selv er med til at udvikle tilbudene, og hvor nytænkning og fleksibilitet er nøgleord.

• Udfordringen

Service og tilbud fra starten

Den store udfordring er, at der fra den første dag skal være den nødvendige lokale service, som samtidig er med til at skabe fælles udfoldelsesmuligheder.

I takt med udbygningen af den nye by skal der etableres service i form af børnepasningstilbud, folkeskole, ældreservice og kulturtilbud, så borgerens daglige behov er dækket. Derfor skal servicen tilrettelægges så fleksibelt, at den løbende kan tilpasses ændringer i behovet.

Den nye by må ikke lide under manglen på service i startfasen, men tværtimod være kendt for, at her er både den nødvendige service og masser af udfoldelsesmuligheder. Det stiller nogle særlige krav, når det samtidig skal ske inden for en fornuftig økonomisk ramme.

To ting er afgørende: Borgerengagement fra den helt spæde start og de nødvendige bygnings- og arealmæssige rammer. Måske kan nogle af de eksisterende bygninger i området bruges i starten.

Borgerdeltagelse og nytænkning

Den store udfordring er, at borgerne fra den første dag skal være med til at udvikle både servicetilbud og udfoldelsesmuligheder og at interessen for at være med til stadighed vil præge byens borgere og brugere.

Livet i byen skal være præget af lokalt engagement og ansvar, foreninger, frivilligt arbejde og brugerstyring – lige fra starten. Eksisterende foreninger i Frederikssund med areal- eller bygningsmæssige behov må "tændes" på mulighederne i den nye by, mulighederne for at være med til at udforme dele af byen og få gavn af den nye by. Også andre "pionerer" skal have mulighed for at sætte deres præg på byen allerede i planlægningsfasen.

Processen er det afgørende. Derfor skal der via en løbende debat altid være mulighed for som privatperson, som virksomhed, som forening at være med til at udforme byens liv. Det gør det frivillige arbejde sjovt, spændende og udbytterigt. Det stiller krav til fremtidens offentlige service om fleksibilitet, om nytænkning og nedbrydning af traditionelle grænser. Kommunens rolle vil i høj grad være at sikre de nødvendige rammer for brugerstyring, både hvad angår fysikken og det organisatoriske.

Byens Hus som omdrejningspunkt i starten

Den store udfordring er, at få den offentlige service integreret i byområdet, så servicetilbudene bliver en væsentlig del af byens liv og aktivitet.

"Byens Hus" skal være byens centrale sociale og kulturelle centrum fra de første dag. Huset skal fra starten være ramme om den offentlige service og om foreningsaktiviteter og andre fællesaktiviteter i den nye by. Huset kan også – i hvert fald i starten – bruges af foreninger fra den øvrige del af kommunen. Huset skal være fleksibelt og have mulighed for både at udvikle sig og udvide sig. Børnepasning, skole, kulturtilbud, bibliotek, fritidsaktiviteter, aktivitetscenter ikke bare for de ældre kunne være nogle af husets tilbud i starten. Her kan måske også være stationsfunktioner, fælles "hjemme"-arbejdspladser, iværksætterlokaler, filialer af uddannelsesinstitutioner m.m.

Fra starten med forholdsvis få borgere må aktiviteterne samles for at skabe liv. Det sker i og omkring "Byens Hus". Efterhånden som byen vokser kommer der behov for mere service og flere aktiviteter. Derved bliver der mulighed for at brede servicetilbud og aktiviteter ud over en større del af byens hovedstrøg, så de enkelte dele af byen kan få deres egne sociale og kulturelle aktivitetscentre, måske med inspiration i "By-



ens Hus". Afgørende er, at bygningerne og aktiviteterne altid placeres så de understøtter bydelens og byens liv. Derfor skal der sættes rum af helt fra starten.

• Det vil vi opnå

- *En by med service og aktivitetstilbud, der fra starten dækker brugerens lokale behov*
- *En by hvor service og udfoldelsesmuligheder i sig selv er med til at trække nye borgere til*
- *En by, hvor det offentlige og de frivillige sammen skaber en unik ramme om byens liv*
- *En by hvor et eller flere multifunktionshuse er udgangspunkt for byens sociale og kulturelle liv*



Der er tre væsentlige motivationsfaktorer for frivilligt arbejde:

- 1 Aktiviteterne skal passe til ens eget værdigrundlag,
- 2 Det skal være noget man er god til,
- 3 Man skal være/blive en del af et fællesskab.

Vinderforslaget i konkurrencen om et område i Valby (arkitekter: 3xNielsen, København). Integration af familieboliger (i de to øverste etager) med daginstitution, ældrecenter og plejeboliger (i de to ne-

• Sådan gør vi

Spørger unge/skoleelever, hvordan de forestiller sig fremtiden og hvordan de gerne vil bo og leve – måske i de nye by

Inviterer foreninger og interesserede "pionerer" til at være med til at udforme og bruge den nye by

Nedsætter en tværfaglig gruppe, der skal arbejde med nye former for service tilpasset den nye by

Kontakter relevante ministerier og styrelser med henblik på udvikling af ideer til fremtidens service i den nye by

Etablerer et "mødested" for foreninger, frivillige, interessegrupper med tilknytning til den nye by. "Mødestedet" deltager i en dialog med Byrådet og de kommunale forvaltninger.

Etablerer fra starten et fleksibelt "Byens Hus" som udgangspunkt for byens sociale og kulturelle liv

Satser på de unge børnefamiliers store engagement omkring bør-



BYENS TRAFIK

Det er målet at skabe en by med en klar trafikstruktur som prioriterer fodgængere, cyklister og kollektiv trafik og samtidig giver adgang for biltrafikken

• Udfordringen

Interne veje og stier

Den store udfordring er at udforme byens fysiske rum med udgangspunkt i de svage trafikanter og samtidig sikre høj tilgængelighed til mål og bygninger for alle - også handicappede.

Byens interne trafiknet skal bygges op omkring indbydende hovedstrøg, primært for gående og cyklister. Hovedstrøgene skal være et integreret og markant element i det samlede forløb af byrum, være centrum for byens liv og give adgang til stationen og alle byens fællesanlæg. Udformningen skal gøre det til en væsentlig faktor i byens aktive og trygge liv, sådan at forældrene tør lade børnene cykle til skole. Privatbiler og tung erhvervstrafik er også nødvendige elementer i byens liv; de må i givet fald køre en omvej, og de må ikke belaste det tætte miljø.

De enkelte dele af det samlede net af veje og stier skal udformes efter deres rolle i trafikmønsteret; krydsninger mellem trafikarterne skal være overskuelige, enkle og sikre. Dele af byen kan have adskillelse mellem biler og 'bløde trafikanter' - i andre dele kan trafikarterne være blandet. Lokalveje skal dimensioneres og udformes overskueligt og sikkert med udgangspunkt i hensynet til de svage trafikanter.

Der skal være stor opmærksomhed på, hvordan byens parkeringspladser placeres og udformes, så de ikke slår fornemmelsen af by i stykker. Det kan bl.a. ske ved at en væsentlig andel - navnlig i den tætte del af byen - placeres i parkeringshuse eller under bebyggelsen (fx i forbindelse med terrænregulering).

Busbetjeningen

Den store udfordring er at sikre en effektiv og billig busbetjening som er en integreret del af byens trafiknet, og som både tilgodeser tryghed og høj tilgængelighed for alle.

Der skal sikres en hurtig og effektiv busbetjening internt i byområdet. Bussen skal være et supplement til gang og cykling og et alternativ til bilkørsel. Centralt i byen skal der måske indpasses en busgade eller et tracé til den lokale bus. Bussen skal give transportmulighed til stationen, til Frederikssund og andre trafikmål i Frederikssundfingern. Med lav hastighed (max. 15 km/t) kan bussen dele areal med fodgængere og cyklister - og få en meget central linieføring fx i byens hovedstrøg. Fordelen med den korte transportstrækning bør afvejes med de ulemper brugerne kan opleve som følge af den lave hastighed.

Den nye station

Den store udfordring er at udforme stationen sådan at den bliver et centralt element i byen og sådan at høj tilgængelighed, gode parkeringsmuligheder, trafikikkerhed og æstetisk kvalitet forenes i en bymæssig helhed.

Stationen skal have bymæssig karakter og være et centralt sted i byen, hvor mange mennesker kommer dagligt, og hvor der er velorganiserede 'omstigningsmuligheder' mellem de forskellige trafikformer. Det er vigtigt at sørge for rigelig og velplaceret cykelparkering. Ved den nye station placeres et anlæg til Parkér og Rejs, som gør det attraktivt at stille bilen og tage toget til byen. Målgruppen for anlægget vil især være pendlere fra Hornshered og den sydlige del af Frederikssund. Rummet omkring stationen skal have bymæssig, samlende karakter og må ikke domineres af de store p-anlæg.

Ny S-togsstation

I forbindelse med udbygningen af S-banen til to spor og 10 minutters drift er der forberedt at bygge en ny station til betjening af den nye by. I planerne indgår også at indpasse et anlæg for Parkér og Rejs syd for stationen.

Ny højklasset vejforbindelse i Frederikssund-fingern

I 2002 har Vejdirektoratet udarbejdet en VVM-redegørelse for en ny vejforbindelse mellem Motarring 3 og Frederikssund. For strækningen ved den nye by anvendes det nuværende tracé for Frederikssundsvej. Det udbygges til furesporet motorvej eller motortrafikvej. Trafikken ventes at stige fra knap 14.000 køretøjer i dag til ca. 28.000 køretøjer på motorvejen. Det støjmæssige konsekvensområde (mere end 55 dB(A)) er beregnet til en bredde af 150-300 meter ud for den nye by. Regeringen har besluttet at iværksætte 1. etape af den nye vej. Etappen omfatter nyanlæg mellem Motarringen og Ring 3 i Københavns Amt og ombygningen af den store rundkørsel øst for Frederikssund.

Ny forbindelse under Roskilde Fjord

Mulighederne for at anlægge en ny tunnel for biltrafik under Roskilde Fjord er belyst i en pjece fra 2001. Den er udarbejdet af Frederiksborg Amt og de berørte kommuner. Der forudsættes etableret tilslutningsanlæg til motorvejen og adgangsvej til den nye station i den nye by. Syd for banen tænkes dele af den eksisterende Store Rørbækvej opretholdt. Fra tilslutningsanlægget er vist en vejforbindelse over banen og mod nord gennem den nye by til Strandvangen i den sydlige del af Frederikssund. Det nærmere forløb er dog ikke fastlagt.

Der er i efteråret 2003 nedsat en OPP-gruppe, der arbejder med mulighederne for en bro eller en tunnel. Trafikministeriet, Frederiksborg Amt og Frederikssund Kommune deltager i gruppen. Frederiksborg Amt er i gang med en samfundsøkonomisk analyse af en kort tunnel, en lang tunnel, en højbro og en udvidelse af den eksisterende bro og vej gennem Frederikssund

Biladgangen til den ny by

Den store udfordring er at udforme trafikveje og tilslutningsanlæg i området sådan at de indgår positivt i byens miljø og ikke medvirker til en uønsket opdeling.

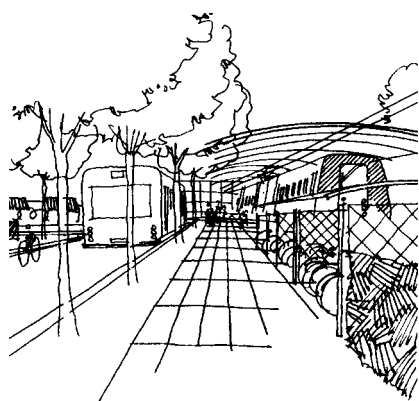
Den nye by bygges op omkring en ny station på S-banen mellem København og Frederikssund. De planlagte trafikveje og tilslutningsanlæg vil på sigt give den nye by en beliggenhed ved motorvejen mod København og med direkte adgang til forbindelsen til Hornsherrød. Det er vigtigt, at disse vejanlæg kommer tidligt i byens udbygning, så den nye by får gode forbindelser til hele det nordsjællandske arbejdsmarked. Samtidig skal det sikres at tilslutningsvejene udformes i overensstemmelse med den rolle de har i forhold til byens samlede trafikmønstre. Det skal sikres, at farten dæmpes, så snart bilerne når byområdet. Bilerne må ikke „sprede“ byen eller dominere bybilledet.

Det er vigtigt at bevare den landskabelige sammenhæng med fjorden mod vest og moselandet mod øst. Det kan betyde, at støjdempering først og fremmest skal ske ved hjælp af landskabelige afstandszone.

• Det vil vi opnå

- *En by der kombinerer sundhed og mobilitet blandt andet ved hjælp af et trafiksystem, der indbyder til bevægelse ved egen kraft.*
- *En by med trafikløsninger, der prioriterer børn, ældre og cyklister frem for bilister.*
- *En by med høj tilgængelighed for alle - også handicappede - til alle byens funktioner og trafikmål.*
- *En by med små interne afstande, som indbyder til gang og cykling og til at bruge bus og tog.*

• Sådan gør vi



Arbejder på, at det offentlige går forrest med hensyn til investeringer i de bærende vejanlæg.

Inviterer offentlige og private parter til samarbejde om investeringer og drift af dele af infrastrukturen.

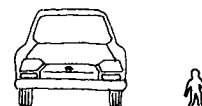
Tilrettelægger en etapevis udbygning under hensyn til investeringerne i infrastrukturen.



Fire trafiksystemer, fra Jan Gehl: Livet mellem husene

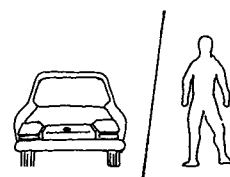
LOS ANGELES

Trafikintegration på den hurtige trafiks betingelser. Et letopfatteligt trafiksystem med ringe trafikikkerhed. Gaderne uanvendelige for alt andet end biltrafik.



RADBURN

Trafikseparation – introduceret i 1928 i Radburn, New Jersey. Et kostbart system med mange parallelle veje og stier og mange niveaufri skæringer. Samtlige undersøgelser i boligområder viser, at systemet, der i teorien synes trafikikker, i praksis fungerer dårligt, fordi fodbørgerne søger de korteste ruter frem for de sikreste.



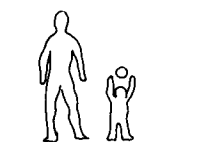
DELFT

Trafikintegration på de bløde trafikanters betingelser introduceret i Delft i 1969 af H.G. Vahl. Et entydigt, letopfatteligt og trafikikker system, hvor gaden fastholdes som bebyggelsens væsentligste fællesrum. Når bilerne ønskes bragt helt frem til boligerne, er trafikintegration klart det bedste system.



VENEZIA

Fodbørgerbyen – omstilling fra hurtig til langsom trafik ved bygrænser/ved bebyggelsesgrænsen. Igen et entydigt, letopfatteligt system med væsentlig større sikkerhed og tryk end noget andet trafiksystem.



DET VIDERE ARBEJDE

• Projektets fase 2

I projektets næste fase tegner der sig følgende opgaver:

Jordpolitik

Der skal fastlægges en strategi for samarbejde med de mange grundejere i området. I den forbindelse skal Frederikssund Byråd tage stilling til, hvilke værktøjer, der skal anvendes.

Umiddelbart tegner der sig fire handlingsalternativer for en jordpolitik, som alle kan kombineres eller anvendes parallelt:

- 1 Etablering af en fond, hvor grundejerne på baggrund af frivillige aftaler indskyder jord og fordeler værditilvæksten
- 2 En optionsmodel hvor kommunen køber sig ret, men ikke pligt til at overtage grundarealer på forud fastsatte betingelser
- 3 Kommunen køber grunde i takt med at behovet opstår
- 4 Kommunen køber grunde på et tidligt tidspunkt

Strukturplan

Med afsæt i dette hæfte "Vision og program" udarbejdes en strukturplan for den nye by. Strukturplanen skal bl.a. fastlægge hovedprincipper for struktur af byrum, grøn struktur, bebyggelsesstruktur, vej- og stistruktur og en struktur for den offentlige service.

Strukturplanen skal suppleres med idéskitser for delområder i byen. Strukturplanen kan fx tilvejebringes gennem en åben idékonkurrence, som vil belyse mange forskellige løsningsmodeller, og som vil give et godt grundlag for den endelige fastlæggelse af en struktur for hele byen.

Infrastruktur

Potentialet for den nye by hænger sammen med forventningerne til investeringer i infrastrukturen - især ny station, højklasset vejforbindelse til motorvejsnettet og ny forbindelse over/under Roskilde Fjord. Det skal nøje vurderes, hvordan der sikres synergieffekt mellem udbygningen af byen og infrastrukturinvesteringerne.

Det skal i næste fase analyseres og besluttes, på hvilket tidspunkt i byudviklingen den nye station skal etableres.

Offentligt-privat-partnerskab

Det skal vurderes i hvor høj grad en OPP-model egner sig for etablering og drift af kollektive trafik anlæg, vej- og stianlæg samt kommunale servicefunktioner. Både muligheder og begrænsninger skal belyses. Det skal også belyses, hvordan selskabsformer kan anvendes i andre dele af udbygningen.

Markedsføring

I takt med udviklingen af idégrundlaget, planerne og organiseringen af den nye by, skal projektet markedsføres overfor potentielle investorer og developere. Der skal derfor fastlægges et brand og en kommunikationsplan. En vigtig opgave i denne sammenhæng er at vælge et navn til byen.

Dialog

Dialogen med lokale foreninger og organisationer, grundejere, eksperter, investorer, rådgivere m.fl. er sat igang og skal fortsætte og intensiveres i projektets næste fase. Dialogen skal sikre den løbende kvalificering af arbejdet med planerne, organiseringen og finansieringen.

Der tilrettelægges en særlig dialogproces rettet mod virksomheder, som efterspørger en placering i et inspirerende miljø. Processen har til formål at afdække potentialet for udvikling af et erhvervs miljø, der tager udgangspunkt i virksomheder, der lægger stor vægt på omgivelserne og derfor er interesserede i at lokalisere sig i fremtidens by.

En OPP-model etablerer partnerskab mellem den offentlige og den private sektor i forbindelse med udbud af offentlige opgaver. Den offentlige part fastlægger kravene, og den private part leverer ydelsen til en pris, der er tilpasset den risiko, som den private part skal løfte. Den private part projekterer, finansierer, bygger, driver og vedligeholder et anlæg, indtil det overdrages til det offentlige efter en periode på 20-40 år.

• Projektets fase 3

I projektets tredje fase tegner sig følgende opgaver:

Markedsføring

Med udgangspunkt i strukturplanen for området intensiveres markedsføringen i forhold til potentielle investorer, tilflyttere og nye virksomheder. Formålet med markedsføringen er, at skabe opmærksomhed omkring projektet, indkredse potentielle samarbejdspartnere og at inddrage kommende brugere af byen i arbejdet i tilrettelæggelsesfasen.

Kommuneplanlægning

Strukturplanen omsættes til et kommuneplantillæg, der fastlægger byrumsstruktur, sti- og vejstruktur, byområdeafgrænsning m.m. og en vis etapedeling. Kommuneplantillægget fremlægges til offentlig debat.

Salg af byggegrunde

De første grunde udbydes til salg med afsæt i kommuneplantillæg og vision for byen. Udbuddet kan evt. tilrettelægges, så der "konkurreres" på såvel pris som projekt.

Bebyggelsesplaner

De kommende bygherrer udarbejder i samarbejde med kommunen og i dialog med borgere og brugere bebyggelseplan for den aktuelle byggegrund. Der skal her tages stilling til bebyggelsesstruktur, sti- og vejforhold, rekreativ struktur m.m.

Lokalplanlægning

Bebyggelsesplanen danner efterfølgende grundlag for lokalplanlægningen, hvor offentligheden igen får mulighed for at udtale sig om planerne.

Planlægning af byggemodningen

Planlægningen af kollektive trafik anlæg, vej- og stianlæg, forsyningsanlæg, kloak, affalds- og rensningsanlæg m.m. påbegyndes, evt. i et offentligt-privat-samarbejde om såvel anlæg som drift.

Udvikling af model for byens service

Drejebogens tanker om tilrettelæggelsen af den offentlige service indenfor fleksible bygningsmæssige rammer bearbejdes og videreudvikles. Det skal undersøges, om der skal indgås offentlige-private-samarbejder om såvel anlæg som drift af serviceydelser som børnepasning, folkeskole, ældreservice mm.

Oversigtlig tidsplan

2003-04 Fase 1 - Programmering

- Detaljere visionen for den nye by
- Inddrage eksperter
- Dialog med grundejere, borgere og interessenter
- Drejebog for udformningen og indholdet af den nye by
- Videreudvikle og afprøve modeller for dialog mellem projektets hovedaktører

2004-06 Fase 2 - Tilrettelæggelse

- Jordpolitik og samarbejde med grundejere
- Strukturplan for byen
- Forhandlinger om investeringer i infrastruktur
- Afdækning af mulighederne i offentlig-privat-samarbejde
- Markedsføring af projektet overfor potentielle investorer
- Fortsat dialog med følgegruppe, interessenter m.fl.

2006-08 Fase 3 - Konkretisering

- Markedsføring af projektet i forhold til investorer, potentielle tilflyttere og virksomheder
- Salg af byggegrunde
- Bebyggelsesplaner
- Lokal- og kommuneplanlægning
- Planlægning af byggemodningen
- Udvikling af model for byens service

2008- Fase 4 - Projektering, byggemodning og byggestart

2010- Fase 5 - Ibrugtagning

Programmet for den nye by er udarbejdet i samarbejde mellem Frederikssund Kommune, HUR, Frederiksborg Amt, Erhvervs- og Boligstyrelsen og Miljøministeriets Landsplanafdeling. Dybbro & Haastrup ApS har været tilknyttet opgaven som konsulenter.

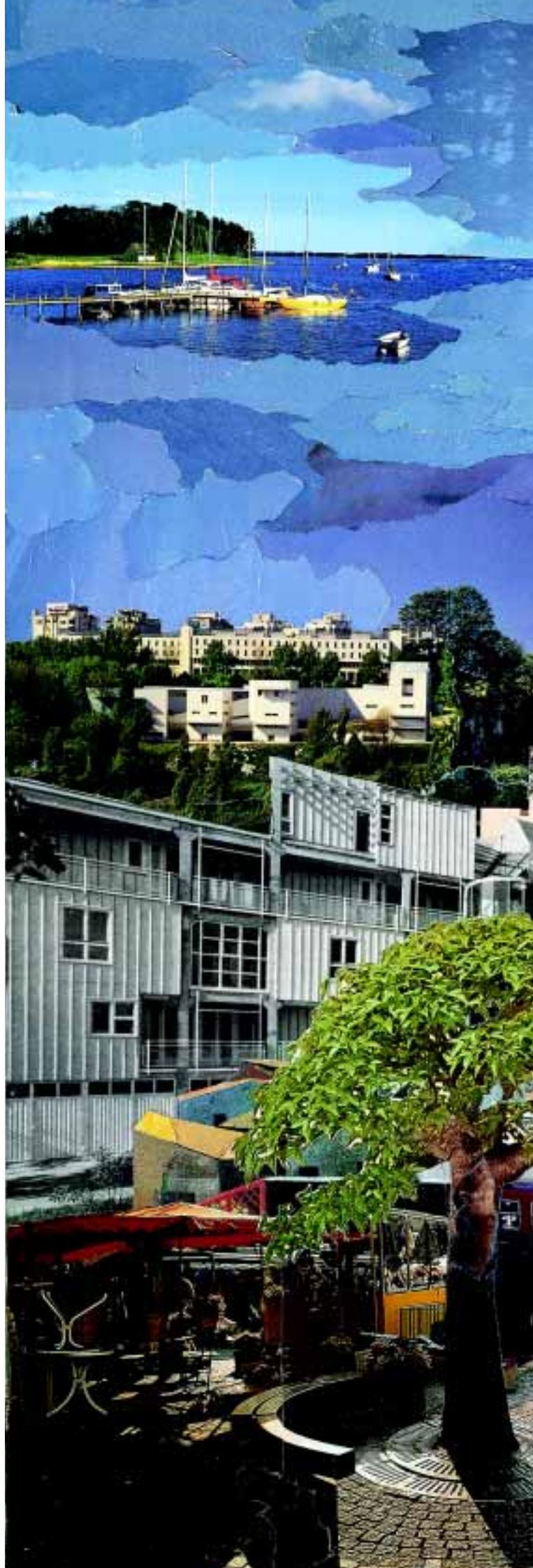
Collage på omslaget: Nils-Ole Lund

Kort: Frederikssund Kommune, HUR og KMS

Orthofoto: DDO, copyright COWI

Vignetter: Dybbro & Haastrup ApS m.fl.

Fotos: Jan Gehl, HUR, Frederikssund Kommune, JW Luftfoto, Dybbro & Haastrup ApS m.fl.



Kontakt

Man kan få mere at vide om projektet for den nye by hos:

Strategikonsulent Grete Thomsen

Frederikssund Kommune

Teknisk Forvaltning

Heimdalsvej 6

3600 Frederikssund

Tlf 47 36 65 33

Fax 47 36 65 98

Mail gt@frederikssund-kom.dk

www.frederikssund-kom.dk