

Helhedsplan for Rødekro bymidte

Oktober 2022

LYTT

Aabenraa
Kommune



Indholdsfortegnelse

Introduktion	s. 4
Helhedsplan	
Samskabelsesproces	
Indflyvning	s. 5
Landskab og kulturhistorie	
Rødekros historie og udvikling	
Hovedgreb	s. 9
Visionsscenario - Den grønne stationsby	
Koncept	
Oversigtsplan, 1:2000	
Trafik og tilgængelighed	
Bymidteplan, 1:1000	
Designprincipper	s. 15
Gadeprofiler, 1:100	
Materialer	
Byens gulv, belægning	
Beplantning	
Inventar og belysning	
Formidlingspunkter, specialinventar	
Hærvejsparken	s. 25
Plan, 1:500	
Referencefotos	
Snit, 1:200	
Stationsområdet	s. 31
Plan, 1:500	
Trafik	
Referencefotos	
Snit, 1:200	

Helhedsplan for Rødekro bymidte er udarbejdet af LYTT Architecture for Aabenraa Kommune i perioden april 2022 til november 2022. Som underrådgiver for LYTT Architecture er tilknyttet OJ Rådgivende Ingeniører.

I november 2021 blev Rødekro udpeget som en fem testbyer i projektet Partnerskaber for levende bymidter, der blev igangsat af Bolig- og Planstyrelsen under Indenrigs- og Boligministeriet. Projektet Partnerskab for levende bymidter afsluttes i november 2022. Helhedsplanen for Rødekro bymidte er udarbejdet som en del af testby-forløbet. Foruden udarbejdelse af en konkret plan for bymidten, har projektet haft fokus på at etablere og styrke bymidtesamarbejder og at skabe en lokal forankring af helhedsplanen.



Luftfoto af Rødekro bymidte med indtegning af projektområdet

Introduktion

Helhedsplan

Rødekro er en populær bosætningsby med mange kvaliteter og potentialer og med mange tilbud til især børnefamilier. Strukturelle forandringer har gennem tiden ændret byens rolle, og byen står derfor også med en række udfordringer.

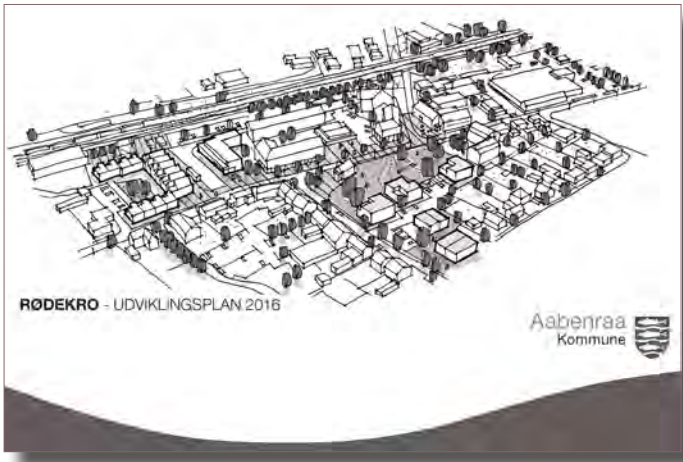
I 2016 blev der udarbejdet en udviklingsplan for Rødekro, som skulle definere og styrke Rødekros identitet i en ny tid – både selvstændigt og i sammenhæng med Aabenraa.

Helhedsplanen for Rødekro bymidte bygger videre på de gode intentioner i udviklingsplanen og den heri formulerede vision for bymidten: *‘... at gøre bymidten til byens centrum igen’ og ‘... at gøre bymidten til et attraktivt sted at besøge og handle for både borgere og besøgende’.*

Helhedsplanen beskriver en udvikling af Rødekro bymidte, der tager afsæt i lokale og stedbundne kvaliteter og i byens og landskabets historiske potentiale. Udgangspunktet i lokale kvaliteter og værdier sikrer en robust og helhedsorienteret plan, der kan udvikles i etaper over tid.

Helhedsplanen er disponeret i fem overordnede afsnit: introduktion, indflyvning, helhedsgreb, designprincipper og delområder.

Som ved kommunens andre udviklingsplaner har Helhedsplanen for Rødekro bymidte et langt sigte og skal derfor realiseres i etaper, i takt med at der findes finansiering. Det vil sige, at noget kan realiseres som en første etape, mens andet kommer senere eksempelvis i forbindelse med kommende budgetlægninger eller ved, at der findes anden ekstern finansiering.



Forside på Udviklingsplanen fra 2016

Proces

Lokal forankring og ejerskab til helhedsplanen har været afgørende, og udviklingen af helhedsplanen har været en naturlig forlængelse af det forudgående arbejde med udviklingsplanen fra 2016, hvor borgerne i Rødekro ligeledes var involveret.

Centralt i processen har været fem fysiske møder med en lokal arbejdsgruppe.

Arbejdsgruppen blev sammensat af repræsentanter fra Rødekros handelstandsforening *Kometbutikkerne*, Rødekro Udviklingsråd og Aabenraa Kommune.

I processen har der været afholdt to åbne tegnestuearrangementer i Rødekro by og et borgermøde, der blev afsluttet med workshops i mindre grupper. Der har sideløbende været online inddragelse af to omgange.

Processen har været tilrettelagt i fem faser, hvor hver fase har været afsluttet med et møde i arbejdsgruppen.

Til møderne blev der i fællesskab drøftet og diskuteret projektets retning, indsamlet forslag og ideer samt samlet op på processen og det videre forløb.

Fase 1: Opstart, drøftelse af processen, prioriteringer, byvandring og byanalyser.

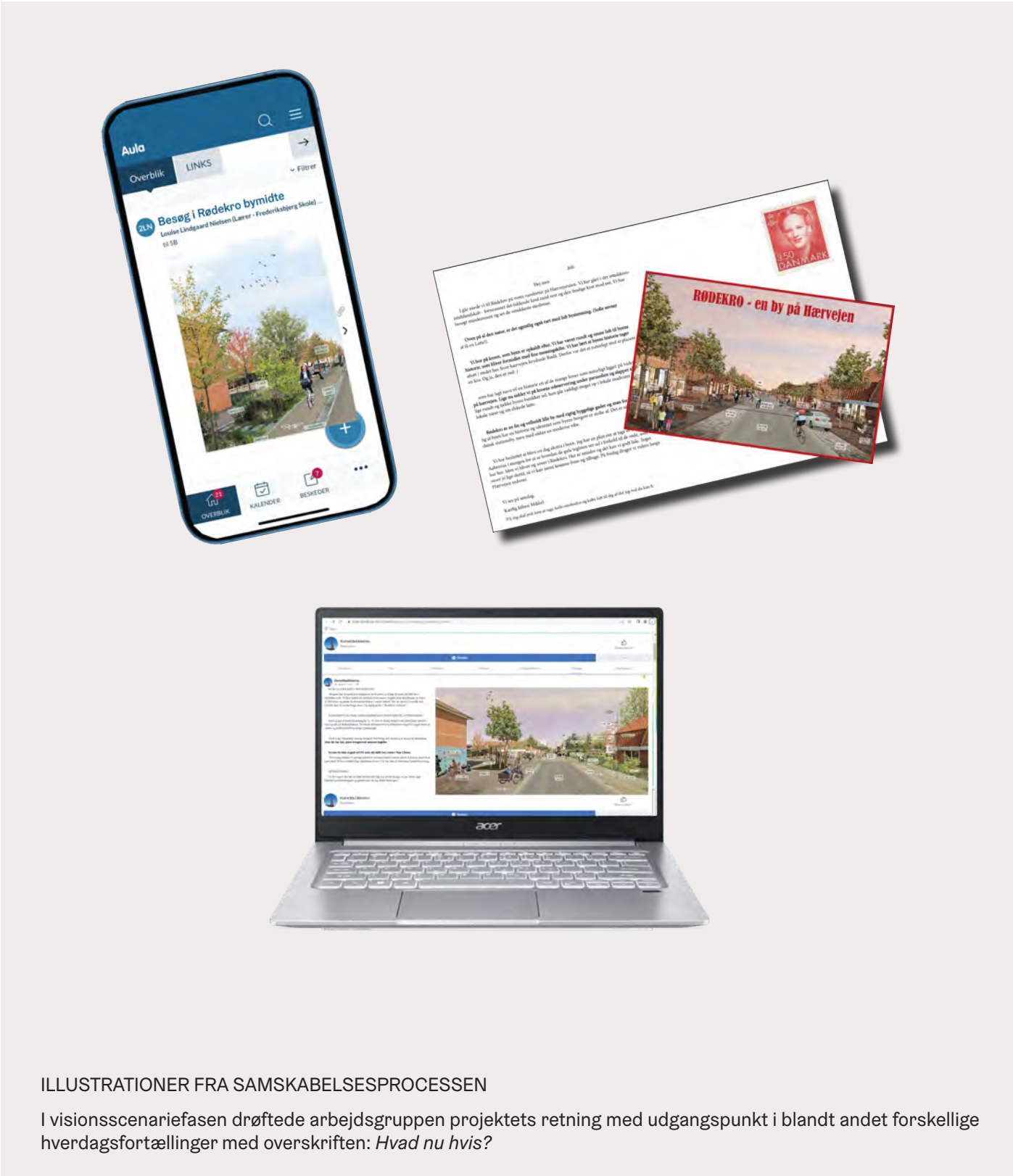
Fase 2: Visionsscenarier var omdrejningspunkt for den fælles diskussion og drøftelse af muligheder, potentialer og drømme for bymidtens udvikling.

Fase 3 visionsscenerierne blev kondenseret til et koncept for bymidtens fremtidige udvikling.

Fase 4 byrummene blev udfoldet og konkrete funktioner og programmer bearbejdet.

Fase 5 slutproduktet blev udarbejdet og helhedsplanen samlet i en præsentationsmappe.

Processen har på flere planer sat gang i en positiv dialog og et lokalt samarbejde på tværs af Udviklingsrådet og Kometbutikkerne. Arbejdsgruppen har lært hinanden – og deres egen by – bedre at kende, ligesom rådgiverne og forvaltningen har fået mulighed for at komme helt tæt på livet i Rødekro, set med de lokales øjne.



ILLUSTRATIONER FRA SAMSKABELSESPROCESSEN

I visionsscenariefasen drøftede arbejdsgruppen projektets retning med udgangspunkt i blandt andet forskellige hverdagsfortællinger med overskriften: *Hvad nu hvis?*

Indflyvning

Indflyvning

Landskab og kulturhistorie

Rødekro ligger på den jyske højderyg, hvor israndslinjen fra den sidste istid har delt to istidslandskaber. Landskabet øst for linjen er kendetegnet ved et kuperet morænelandskab med tunneldale, fugtige lerede jorde og løvskove. Vest for linjen er landskabet kendetegnet ved at være fladt og med lange kig over den sandede hedeslette.

De geologiske forhold gør, at der vest for Rødekro er store områder med råstofgravning. Flere grusgrave er stadig i drift og andre henligger som store rekreative områder, hvor der med tiden er dannet store søer, og byen har her ved fået tilnavnet de 1000 søers by.

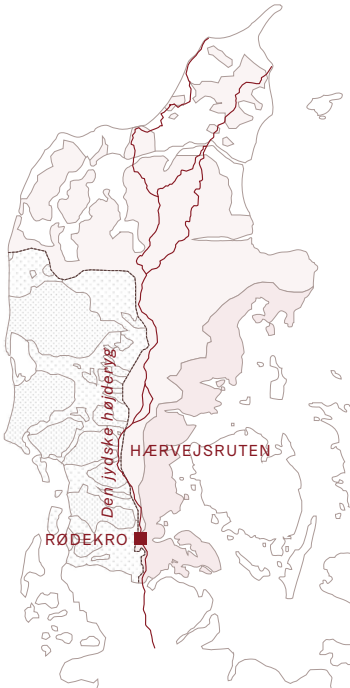
Rødekros særlige landskabelige kontekst er i høj grad med til at karakterisere de grønne naturområder, der favner byen – både i forhold til rekreation, friluftsliv og naturoplevelser.

Hærvejen, der følger Jyllands højderyg, har siden oldtiden ledt rejsende tørskoede gennem landet, og har i flere tusinde år været en vigtig transport- og handelsrute. Langs Hærvejen har der været mange små vadesteder blandt andet over Rødå, hvor en landevejskro blev bygget. Kroen blev opkaldt efter den okkerrige å, og kroen lagde senere navn til det bysamfund, der voksede frem i krydset mellem Hærvejen og Rødå.

I dag er Hærvejen, der løber direkte gennem Rødekro bymidte, blevet reetableret som national vandre- og cykelrute med mange kulturhistoriske og landskabelige oplevelser. Ruten benævnes herfra som 'Hærvejsruten' og 'Hærvejen' refererer til gaden af samme navn, som går gennem byen.

Rødå er i dag rørlagt i bymidten og er således kun synlig uden for byens centrum.

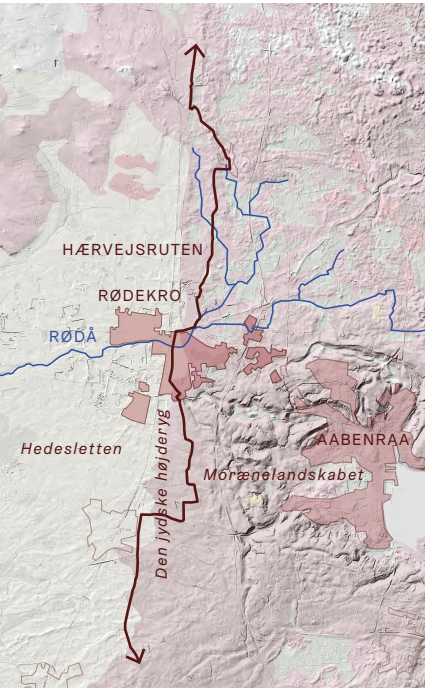
Åen er sammen med kroen og Hærvejen vigtige elementer i fortællingen om Rødekro bys opståen og kulturhistorie.



Hærvejsruten og Rødekro ligger på den jyske højderyg - vandskellet mellem øst og vest.



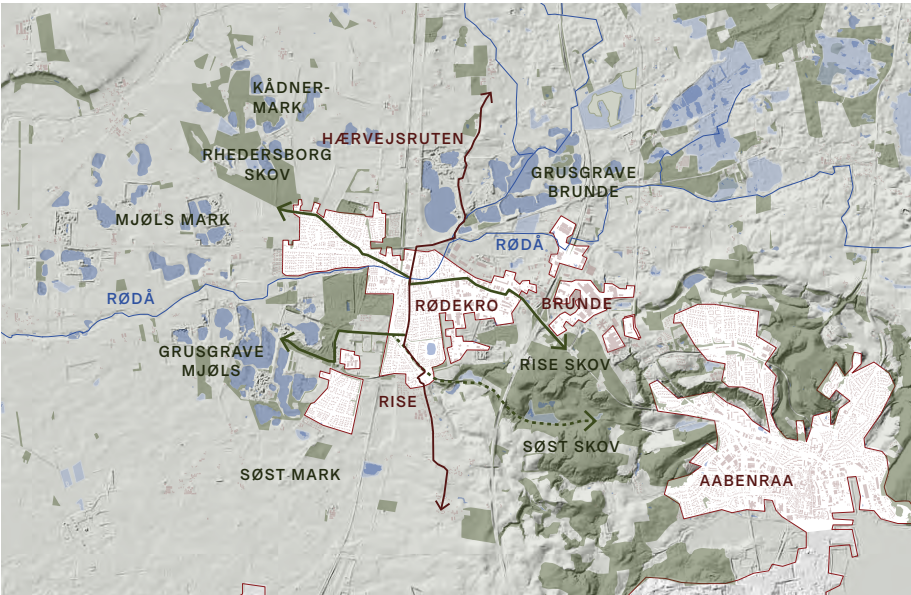
Istidslandskabet - morænelandskabet mod øst og hedesletten mod vest.



Rødekro ligger der hvor Hærvejsruten krydser Rødå.



Grusgravlandskabet der omgiver Rødekro - de 1000 søers by.



Rødekros særlige landskabelige kontekst er i høj grad med til at karakterisere de grønne naturområder, der favner byen - både i forhold til rekreation, friluftsliv og naturoplevelser.

Indflyvning

Rødekros historie og udvikling

I ældre tid var Rise hovedbyen på egnen med dens kirke placeret tæt på Hærvejen.

Men i forbindelse med udbygningen af det sønderjyske jernbanenet i slutningen af 1800-tallet, blev der opført en banegård i Rødekro i 1864. Rødekro som bysamfund voksede frem, og bymidten koncentrerede sig om jernbanen og stationen. Den klassiske danske stationsby med hovedgade, kro, hotel, butikker, apotek, og sparekasse formede solide rammer for et godt bymiljø med fokus på fællesskaber.

Den oprindelige stationsbygning i Rødekro blev nedrevet i 1968, men byens struktur omkring banen og stationen kan i dag stadig tydeligt aflæses. Hvordan den oprindelige stationsbygning i Rødekro så ud kan dog stadig opleves, idet stationsbygningen i Aabenraa er bygget efter samme tegninger.

Jernbanestrækningen mellem Rødekro og Aabenraa er i dag nedlagt, men ligger som et velbevaret kulturspor med potentiale for udvikling af en rekreativ forbindelse mellem de to byer.

Rødekro som stationsby, infrastrukturelt knudepunkt og jernbanehistorien rummer væsentlige fortællinger om byens historie, udvikling og kulturarv.

Anlæggelsen af motorvejen i 1978, øst for byen mellem Brunde og Egebjerg betød at industriområder og nye boligområder kom til, og byen er i dag næsten vokset sammen med Aabenraa.

Sammenhængen til Aabenraa by rummer både muligheder og udfordringer for Rødekro. Det er en styrke, at Rødekro ligger geografisk tæt på Aabenraa, og dermed kan benytte sig af de tilbud, en større by kan tilbyde. Omvendt er det en udfordring for Rødekro at fastholde en veldefineret identitet og ikke mindst en attraktiv detailhandelsstruktur.

Rødekro er i dag en populær bosætningsby med små 6000 indbyggere. Med samling af skole og idrætsfaciliteter ved Fladhøj syd for byen, har byen fået et stærkt centrum for børnefamilier, idrætsliv og foreningsliv.

Rødekro bymidte er udfordret, med enkelte tomme butikslokaler, og en bymidte der fremstår fragmenteret, nedslidt og præget af trafik. Flere dagligvarebutikker er flyttet fra bymidten til Brunde, men byen har en række velfungerende specialbutikker og et godt ry som vigtig handels- og serviceby for et større opland.

Rødekro er kendetegnet ved både i dag og historisk at ligge placeret ved vigtig infrastruktur, hvor Hærvejsruten, jernbanen og motorvejen er en vigtig treenighed. Denne placering rummer både nu, og i et historisk perspektiv, et stort potentiale for byen og bymidten.



1877-1920

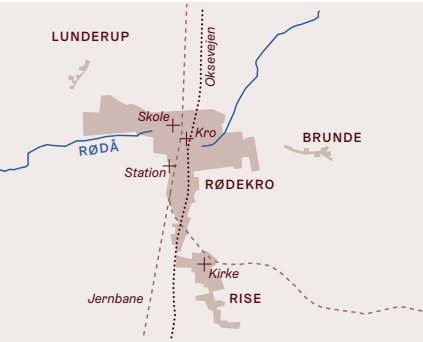
Rise var i ældre tid hovedby, og her lå kirken. Med jernbanens anlæggelse opstod et bysamfund ved Røde-Kro.



Historisk foto af stenbroen i krydset mellem Røddå og Hærvejen.



Historisk foto fra 1959. Øverst ses den nu nedrevne stationsbygning. Røddåens forløb i en grøn have anes nederst.



1953-1976

I løbet af 1960'erne begyndte småindustrien at flytte ind i området øst for byen. Parcelhuskvarterne gjorde også sit indtog i byen.



Historisk foto af Røde-Kro i krydset mellem Vestergade og Hærvejen.



Luftfoto fra 1949. Byens gadestruktur, som vi kender den i dag aflæses tydeligt: Hærvejen nord-syd, Østergade og Vestergade. Byfælleden (i dag Rødekro Midt) og området ved den fremtidige Hærvejspark udgjorde på denne tid en meget grøn bymidte.

Hovedgreb

Hovedgreb

Visionsscenarie - Den grønne stationsby

Som tidligere beskrevet processen en fase 2, hvor forskellige visionsscenarier var omdrejningspunktet for den fælles diskussion i arbejdsgruppen samt i borgerinddragelsen af muligheder, potentialer og drømme for bymidtens udvikling.

Først blev der præsenteret tre visionsscenarier, der hver især havde et stærkt og entydigt bud på bymidtens fremtidige identitet. De tre scenarier blev drøftet med udgangspunkt i arbejdstitlerne; "Den klassiske stationsby", "Fremtiden er grøn", og "Til hverdag og fest".

I løbet af processen blev det tydeligt, at især den grønne del af visionen for en fremtidig bymidte i Rødekro er et meget vigtig parameter i sammenhæng med byens historie som klassisk stationsby.

De tre visionsscenarier blev derfor sammenfattet til et samlet visionsscenarie for Rødekro bymidte; "Den grønne stationsby". Et visionsscenarie hvor de grønne strukturer og kvaliteter omkring Rødekro skal afspejles helt ind i hjertet af byen.

- I visionsscenariet for Rødekro bymidte er der fokus på en ny samlet grøn identitet, der skaber attraktive byrum og mødesteder for fællesskabet.
- I visionsscenariet for Rødekro bymidte er der vejtræer og blomstrende bede, som giver levesteder for insekter, og samtidig skaber sanselige og inviterende byrum for byens borgere og gæster.
- I visionsscenariet for Rødekro bymidte er der plads til alle og prioritering af de bløde trafikanter skaber tryghed i trafikken og understøtter flere gående og cyklende i Rødekro bymidte - den grønne mobilitet.
- I visionsscenariet for Rødekro bymidte er der nyt inventar, nye holdbare og genanvendte materialer og robuste bæredygtige løsninger.

Visionsscenariet er udviklet tidligt i processen, og de viste billedcollager vil derfor ikke detaljemæssigt være helt i overensstemmelse med det endeligt udførte projekt.



"Den klassiske stationsby". Billedcollage fra visionsscenariefasen, hvor den klassiske handelsgade er omdrejningspunkt for bymidtens fremtidige identitet.



"Fremtiden er grøn". Billedcollage fra visionsscenariefasen, hvor den grønne og bæredygtige identitet er særligt fremtrædende.



"Til hverdag og fest". Billedcollage fra visionsscenariefasen, hvor permanente og midlertidige aktiviteter i bymidten er i fokus.



Visionsscenarie "Den grønne stationsby". Billedcollage fra processen af Hærvejen, set mod nord, der viser en fremtidig bymidte, hvor der er fokus på en ny samlet grøn identitet, der skaber attraktive byrum og mødesteder for fællesskabet. Her er der plads til alle, og prioritering af de bløde trafikanter skaber tryghed i trafikken og understøtter flere gående og cyklende i Rødekro bymidte.



Visionsscenarie "Den grønne stationsby". Billedcollage fra processen af Østergade, set mod øst, der viser en fremtidig bymidte, hvor vejtræer og blomstrende bede giver levesteder for insekter, og samtidig skaber sanselige og inviterende byrum for byens borgere og gæster. Her er der nyt inventar, nye holdbare og genanvendte materialer og robuste bæredygtige løsninger.

Hovedgreb

Koncept

Med afsæt i visionsscenariet er der formuleret et konceptuelt helhedsgreb med fire overskrifter:

- Én samlet bymidte
- Flere grønne elementer
- Grøn mobilitet
- Identitetsskabende kulturarv

Én samlet bymidte

Bymidten har en naturlig udstrækning dertil, hvor den tætte bymæssighed ophører, og villabyens mere åbne og grønne karakter begynder.

Helhedsplanen definerer således en projektafgrænsning for bymidteforskønnelsen, der forbinder byens væsentligste områder, dagligvarebutikkerne i nord, detailhandel og parkering langs Østergade i øst, stationsområdet og Jernbanegade i syd, og det fremtidige Hærvejshus og biblioteket i vest.

Den samlende bymidte består af Hærvejen, som byens vigtigste historiske og strukturelle rygrad, Østergade og Vestergade som de væsentligste krydsende gader, og Jernbanegade som forbindende forløb.

Indenfor dette afgrænsede område, har bymidteforskønnelsen et mål om at skabe én samlet identitet og ét samlet udtryk i beplantning, materialer og inventar.

Flere grønne elementer

Væsentligst for bymidtens nye identitet er tilføjelsen af flere grønne elementer, nye træer, store plantebede langs gadeforløb og centralt en grøn bypark og stationsplads. De nye grønne elementer skaber frodige og sanselige byrum, forbedrer bymidtens mikroklimatiske forhold og bidrager til bæredygtige løsninger til fordel for klimaet og biodiversiteten.

De store plantebede med blomstrende vegetation og allétræer af forskellige arter skaber årstidsvariationer og understreger bymidtens samlede identitet og skaber sammenhæng mellem bymidtens væsentligste gader. Samtidig er elementerne med til at give en visuel fornemmelse af et smalt gadeprofil og vil derved være en hastighedsdæmpende foranstaltning.

Hærvejens præcise nord-syd gående forløb, med lange kig, understreges af allétræer og plantebede, der fortættes mod byens centrum og understreges yderligere i Hærvejsparkens frodige karakter.

Allétræer og plantebede etableres ligeledes i Østergade, Vestergade og Jernbanegade og skaber identitetsmæssig sammenhæng fra bymidte til den grønne villaby og byens omkringliggende natur.

Grøn mobilitet

Rødekre er i dag præget af trafik og er i høj grad disponeret, så det er nemt at komme til bymidten i bil og parkere tæt på både indkøb og bolig. Der er mange og velfungerende parkeringspladser i tæt tilknytning til bymidten, butikker og servicefunktioner.

Trafikken betyder, at bymidten i dag er mindre attraktiv for bløde trafikanter, og især cykelister på Hærvejen er utrygge.

Derfor prioriteres de bløde trafikanter i bymidten med etablering af cykelstier på Hærvejen og brede gangzoner på alle gader.

Overgangen mellem de forskellige trafikzoner markeres tydeligt i byrummets design, så det er tydeligt hvor man kører, cykler og går.

Forbindelser fra gader og byrum til eksisterende parkeringspladser synliggøres og opgraderes med strategisk placerede overgange for de gående.

Der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, som hævede belagte flader i t-kryds, der sammen med de niveaufri overgange skaber trygge og tilgængelige passager af kørevejene.

Identitetsskabende kulturarv

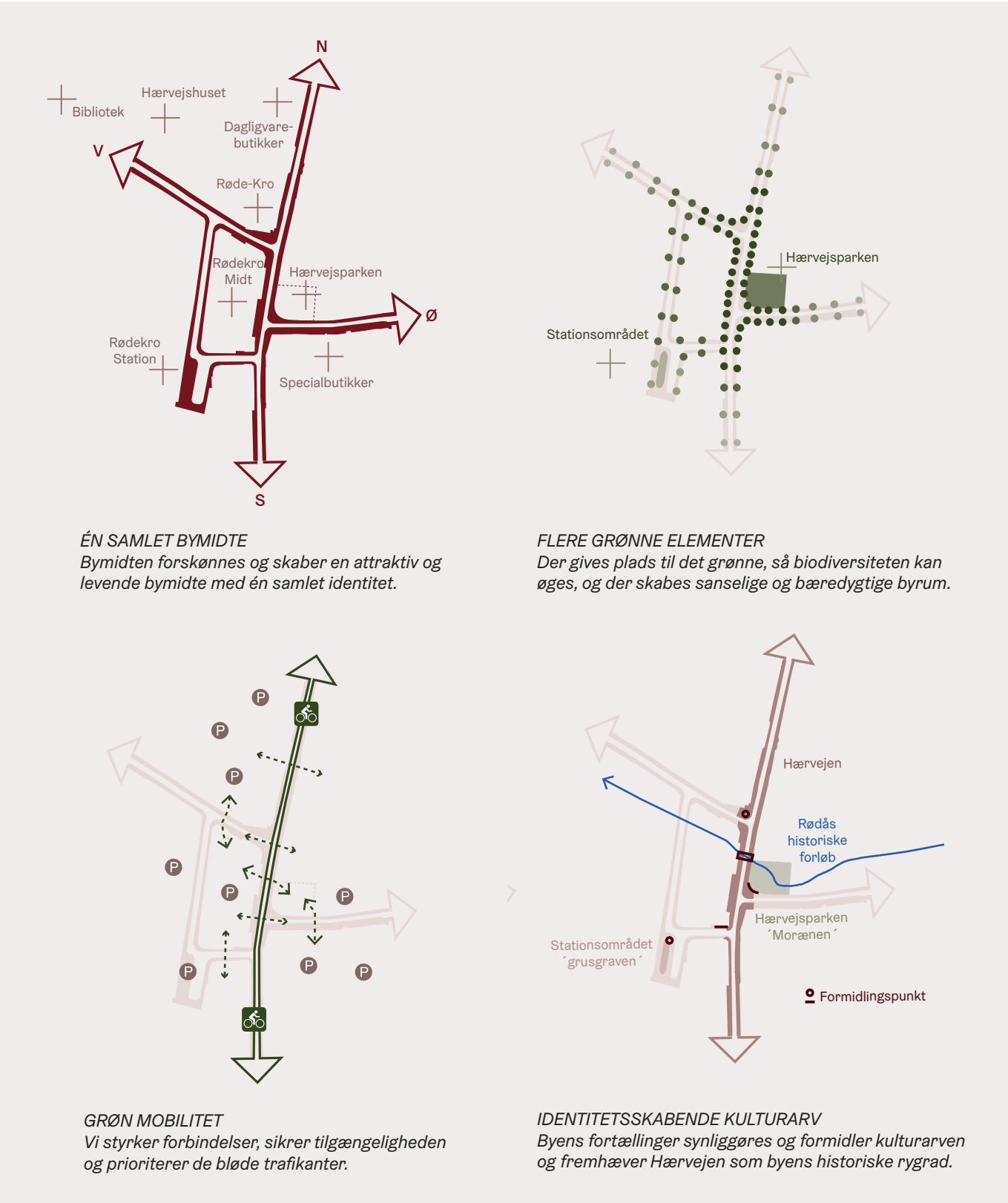
Fem mindre pladsdannelser og formidlingspunkter skal synliggøre og formidle byens kulturhistoriske fortællinger som en del af bymidtens nye identitet.

Forskønnelsen af især Hærvejen og Hærvejsparken understøtter betydningen af Hærvejsruten som kulturarv på nationalt niveau.

Det historiske kryds mellem Rødå og Hærvejsruten markeres med en særlig udformning og formidler således punktet som et af byens væsentligste kulturhistoriske spor.

Rødå er i dag rørlagt i bymidten og således ikke synlig. Anlægsteknisk er det udfordrende at bringe åen frem i lyset, men åens historiske forløb markeres som et landskabelig træk gennem Hærvejsparken.

Rødekreos særlige placering på den jyske højderyg mellem to istidslandskaber er udgangspunktet for de forskellige udtryk i de centrale byrum øst og vest for Hærvejen. I Hærvejsparken tager beplantning og materialitet afsæt i morænelandskabets motiv, og på stationspladsen etableres et grønt rum inspireret af byens mange grusgrave på hedesletten.



Hovedgreb

Oversigtsplan, 1:2000



Hovedgreb

Trafik og tilgængelighed

Den overordnede trafikale struktur i bymidten fastholdes for at sikre, at den primære trafik for handlende og pendlere til stationen stadig har god fremkommelighed.

De eksisternde vejbredder for kørearealer fastholdes i hele bymidten, det vil sige at vejbredden eksklusiv gangaarelaer på Hærvejen, Østergade og Vestergade dimensioneres med minimum 6 meters bredde.

I Jernbanegade fastholdes eksisterende vejbredde på 7 meter for at tilgodese køreradier for busser.

Som hastighedsdæpende foranstaltninger bevares placeringen af eksisterende indsnævringer/chikaner på Hærvejen lige syd for Jerbanegade og på Østergade lige øst for Højgade.

Nye indsnævringer/chikaner placeres på Hærvejen nord for indkørslen til dagligevarerbutikkernes parkeringsplads og i Vestergade i forbindelse med etableringen af ny overgang i forlængelse af cykelsti fra bykvarteret mod nord til skolen.

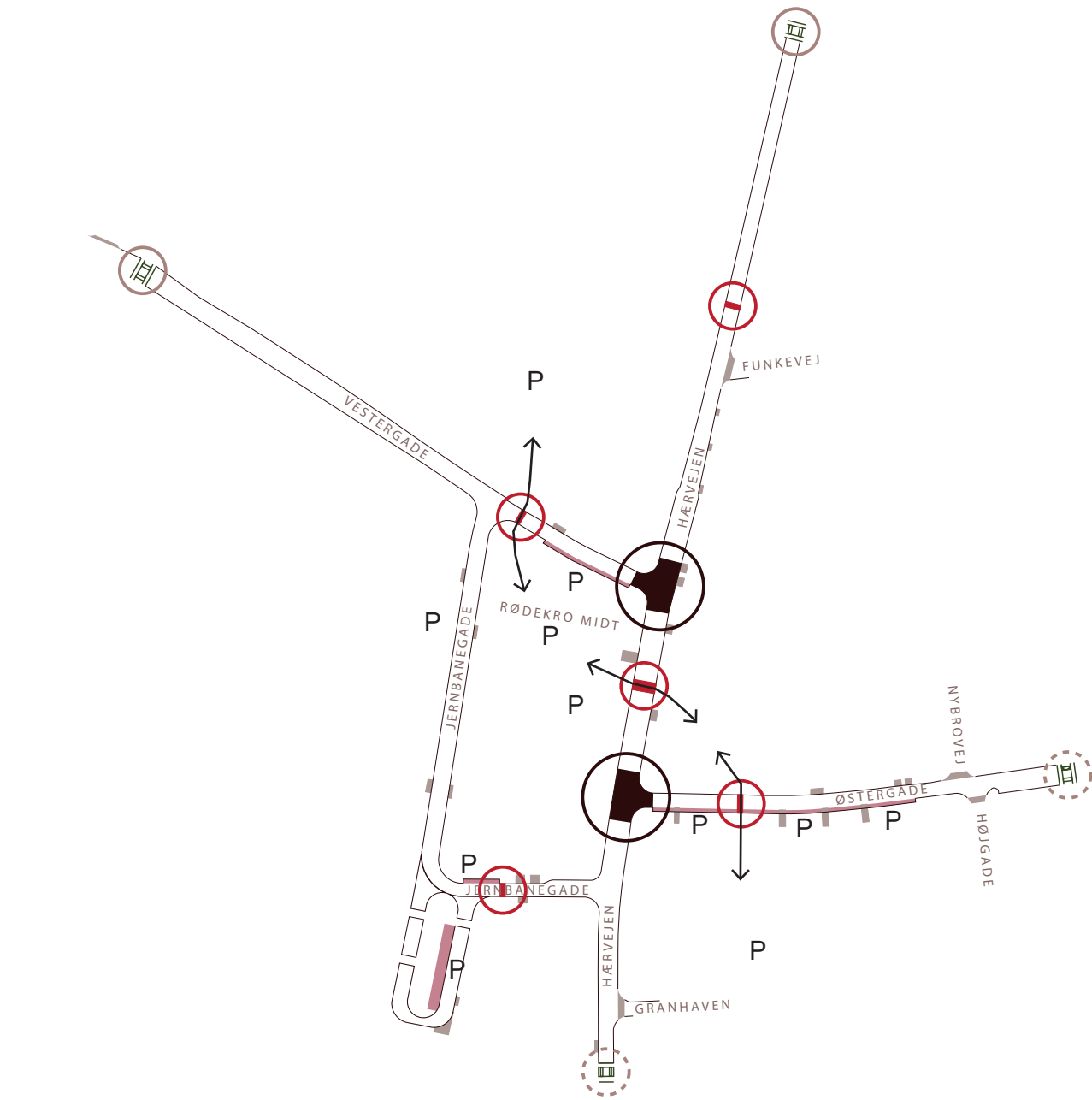
Der etableres hævede flader som hastighedsdæpende foranstaltning og niveaufri overgang for gående i T-krydsene Hærvejen/Vestergade og Hærvejen/Østergade.

Derudover etableres der niveaufrie overgange for gående, der ligger i niveau med kørebanen. Overgangene placeres strategisk så de understøtter naturlige flowmønstre i bymidten.

Der sikres en ny diagonal forbindelse fra parkeringspladserne ved dagligvarebutikkerne i nord til den store parkeringsplads i ved Granhaven i syd. Denne forbindelse tilbyder en alternativ gangrute gennem Hærvejsparken, over den nye overgang på Hærvejen, samt en mulighed for at krydse bagom af en ny trappe mod nord ved Brugsens parkering i nord.

Kantstensparkering bevares på Vestergade, Østergade og i Jernbanegade.

På stationspladsen bevares korttids parkeringspladserne og taxaholdepladserne , mens de tidsubegrænsede parkeringspladser sløjfes, så der udelukkende er tidsubegrænset parkering på arealet umiddelbart nord for stationen.



TRAFIK OG TILGÆNGELIGHEDSDIAGRAM

Overordnet disponering af indsnævringer/chikaner, hævede flader i de centrale t-kryds og niveaufrie overgange.

Hovedgreb

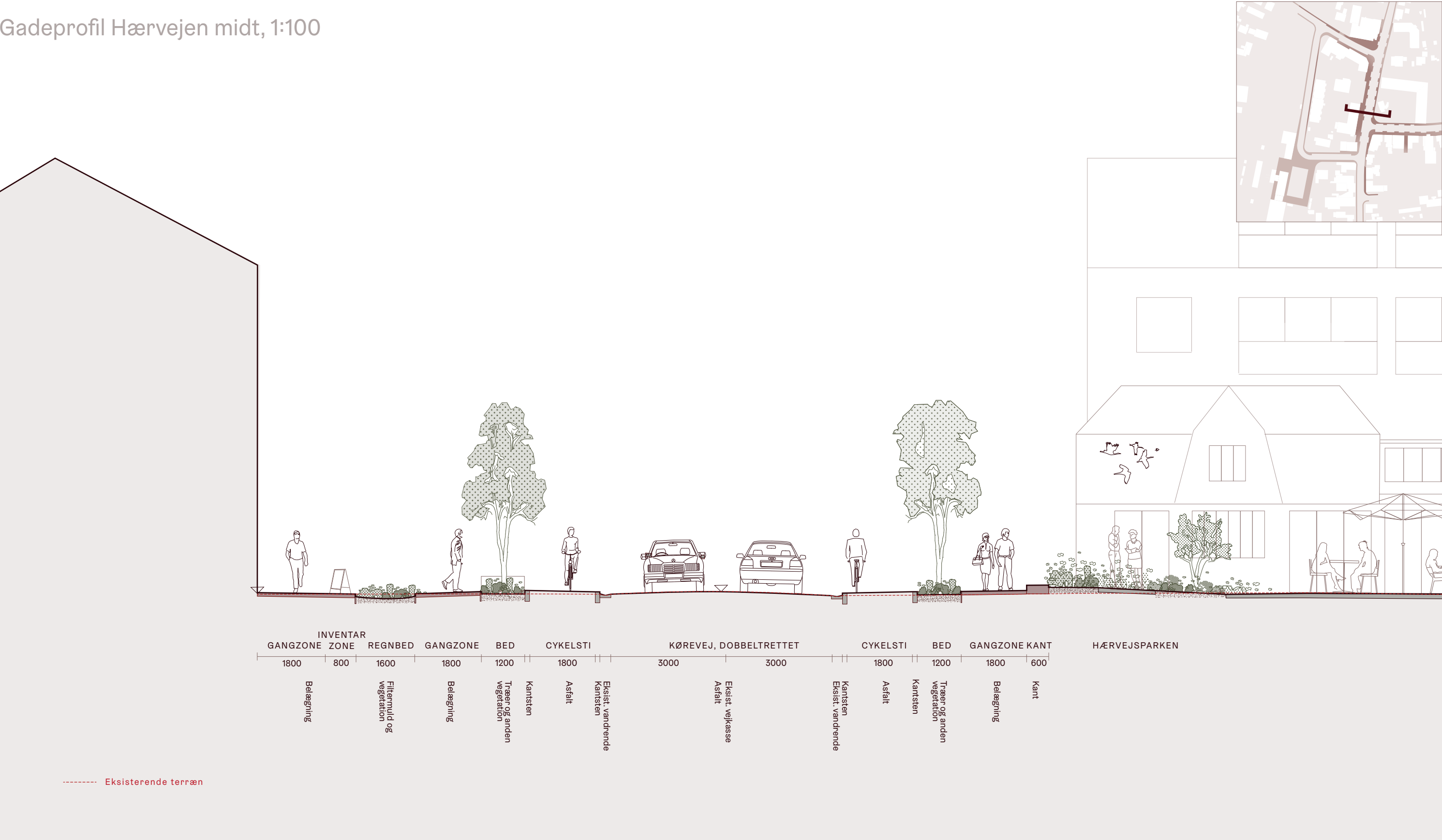
Bymidteplan, 1:1000



Designprincipper

Designprincipper

Gadeprofil Hærvejen midt, 1:100



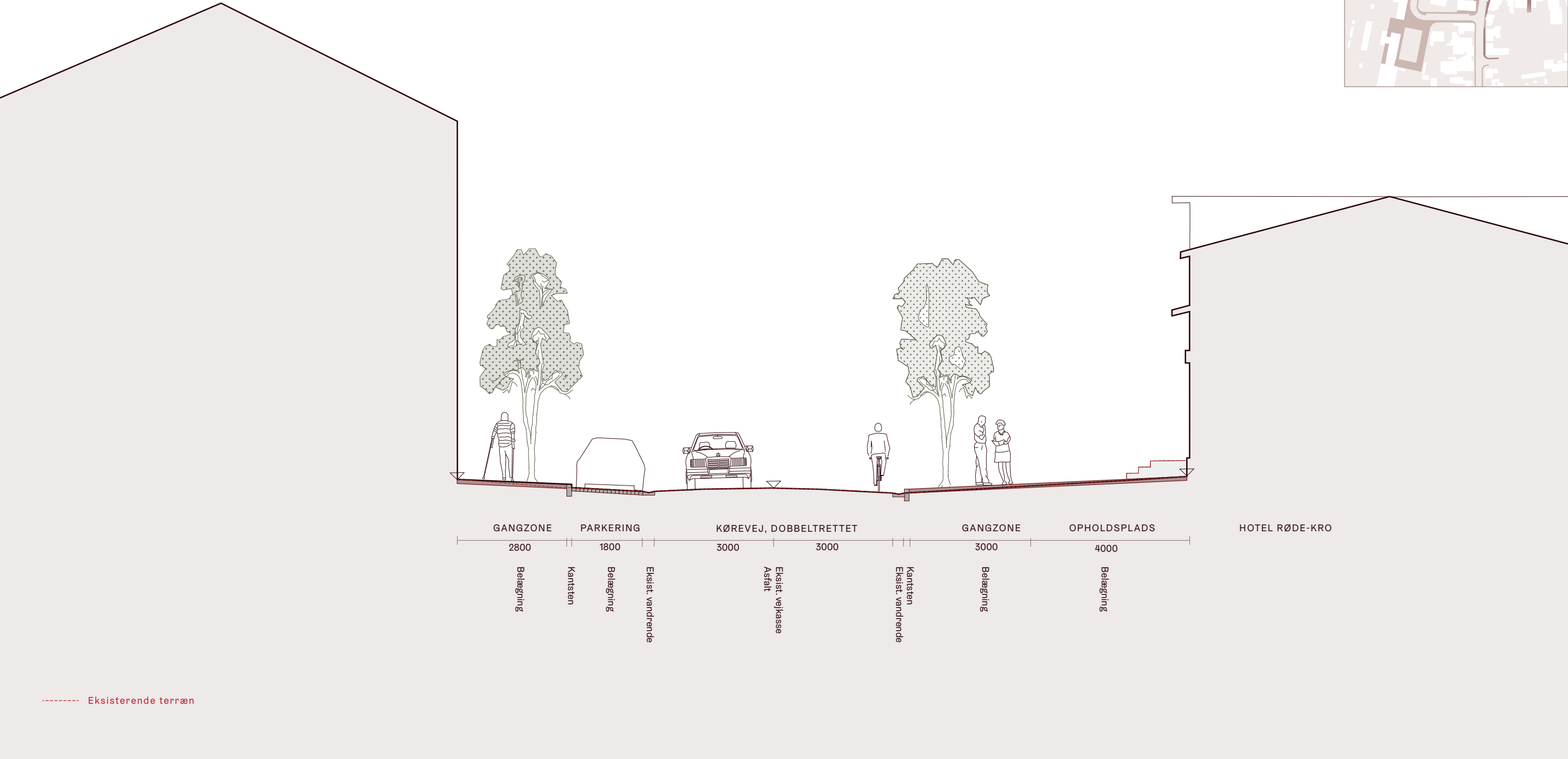
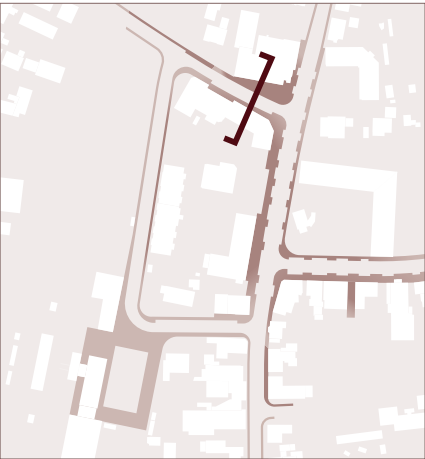
Designprincipper

Gadeprofi Østergade, 1:100



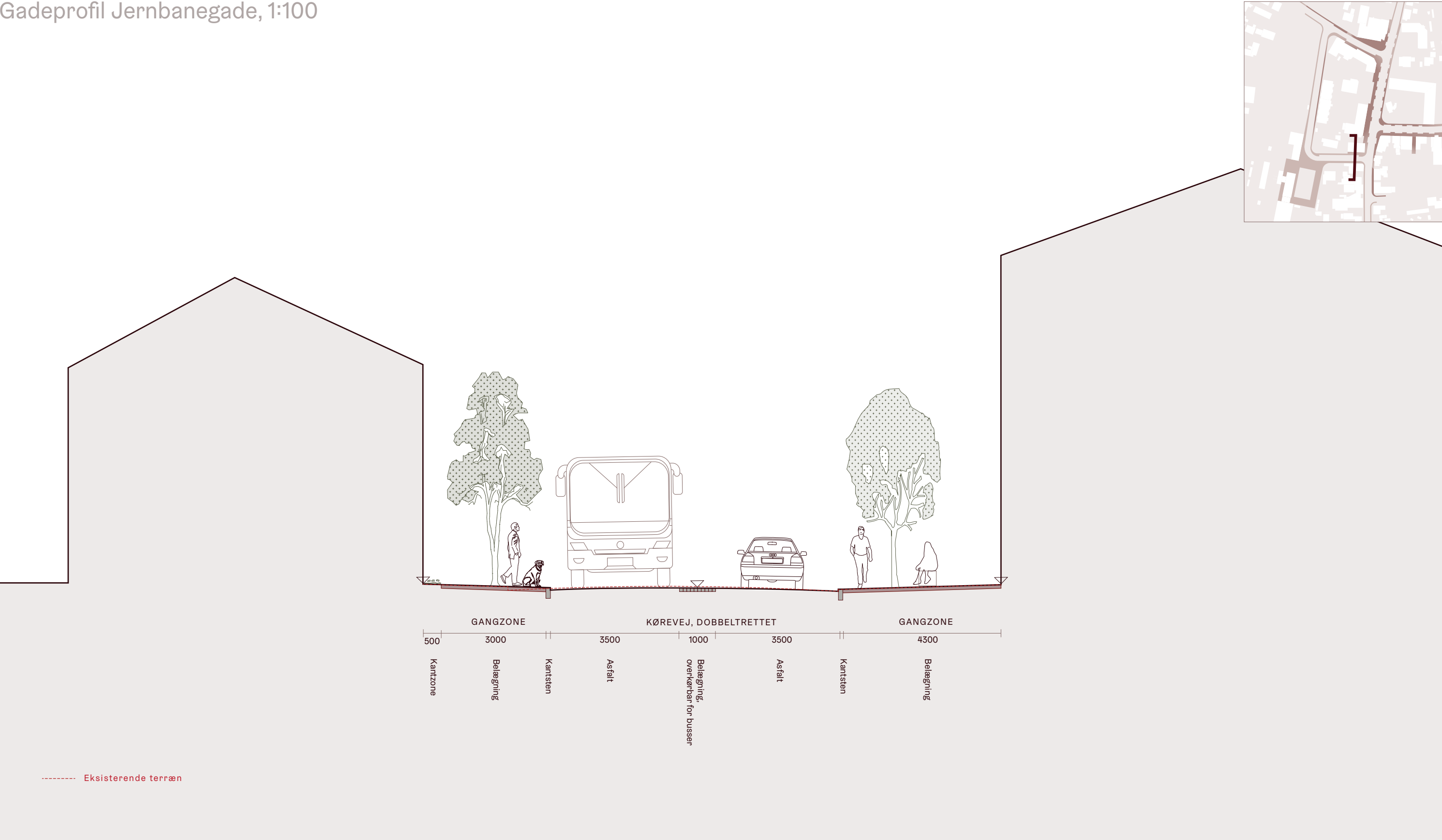
Designprincipper

Gadeprofil Vestergade, 1:100



Designprincipper

Gadeprofil Jernbanegade, 1:100



Designprincipper

Materialer

Rødekro ligger, som tidligere beskrevet, mellem to istids-landskaber, mod øst det kuperede morænelandskab og mod vest den flade hedeslette. Isens aflejringer har skabt en særlig geologisk kontekst, der har sat et tydeligt præg på det lokale landskab, kulturhistorie og byggeskik.

Egnens morænelandskab er særligt rigt på stenfri ler og derfor velegnet til teglproduktion. Det skovrige landskab var historisk en vigtig energikilde i fremstillingen og byg-ningskulturen er således regionalt rundet af tegl historisk og i moderne tid.

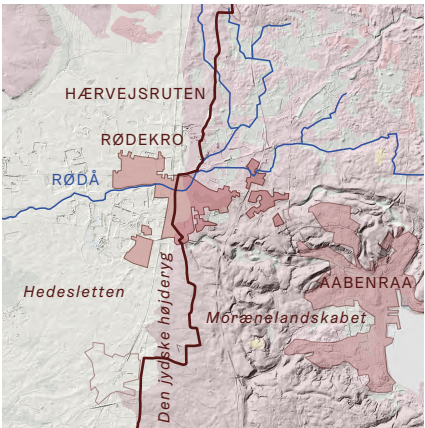
Rødekro er, som mange andre danske stationsbyer, der blev udbygget i slutningen af 1800-tallet, præget af den klassiske røde teglsten fra de sønderjydske teglværker. En byggeskik og materialitet som også i dag kendetegner Rødekro, både de ældre og nyere postindustrielle byggerier.

Istidens aflejringer og geologien omkring Rødekro gør landskabet til et særligt aktiv for grusgravning. Råstofind-viningen af grus og småsten på hedesletten mod vest har sat tydelige spor i landskabet, og i de nedlagte grusgrave er der opstået kvælstoffattige søer. Søerne fremstår i dag som attraktive rekreative områder, der byder på mulighed for at opleve en særlig natur med både fisk og smådyr og særlig vegetation.

Materialerne ler, tegl, grus og sand er således geologisk og kulturelt forbundet regionalt og lokalt i Rødekro.



Rødekro ligger på israndslinjen mellem to istidslandskaber.



Morænelandskabet mod øst og hede-sletten mod vest.



Teglmursten fra 1100-tallet



Grus og sten fra råstofindviningen.



Det næringsfattige og ekstensive grusgravslandskab.



Det fugtige og lerrige morænelandskab.



De sønderjydske teglværker var i stærk vækst i slutningen af 1800-tallet, blandt andet på grund af udbygngen af de danske stationsbyer, der er præget af den klassiske røde tegl.



Klassisk rødstensbygning i Rødekro, på hjørnet af Nybrovej og Østergade.



Historisk bro i tegl over den nedlagte jernbanestrækning fra Rødekro til Aabenraa.

Designprincipper

Byens gulv - belægning

Byens nye gulv tager afsæt i en bæredygtig løsning, hvor genanvendte og nye holdbare materialer sammensættes i et patchwork lignende mønster, der definerer forskellige zoner for ophold, bevægelse og flow.

Der er i bymidten i dag flere eksisterende belægninger af høj kvalitet, naturstensbelægninger i små og større formater, kantsten og vandrender, som skal genanvendes.

Derudover er det ambitionen at genanvende eksisterende betonfliser i store formater.

Belægningen suppleres med nye teglklinker i en varm mørk nuance i et aflangt format. Teglklinken skaber en ny identitet – moderne, men klassisk i udtrykket i samspillet med grønne elementer og den mørke asfalt. Vandrenederne og nye kantsten i lyse og rødlige natursten tydeliggør grænsen mellem trafikarealer og gangzoner.



- SIGNATURFORKALRING**
- Nye teglklinker og genanvendte betonfliser og natursten, store formater
 - Nye og genanvendte natursten, små formater
 - Asfalt, nyt slidlag
 - OB - belægning

BELÆGNINGSDIAGRAM

NYE OVERFLADER



Grøn flade



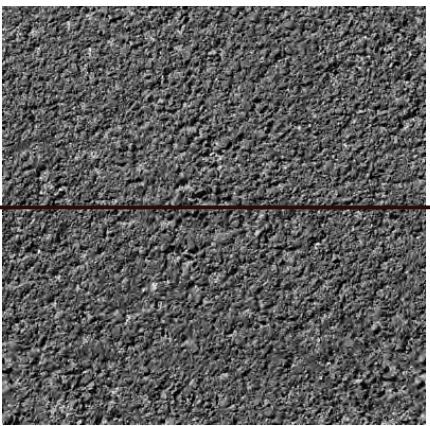
Grøn struktur



Teglklinke



Natursten - granit, små formater



Asfalt



OB-belægning



Natursten - basalt, store formater



Kantsten og vandrende, granit



Betonflise, 30 x 60 cm



Eksempel på belægning sammensat med flader af natursten og teglklinker

Designprincipper

Beplantning

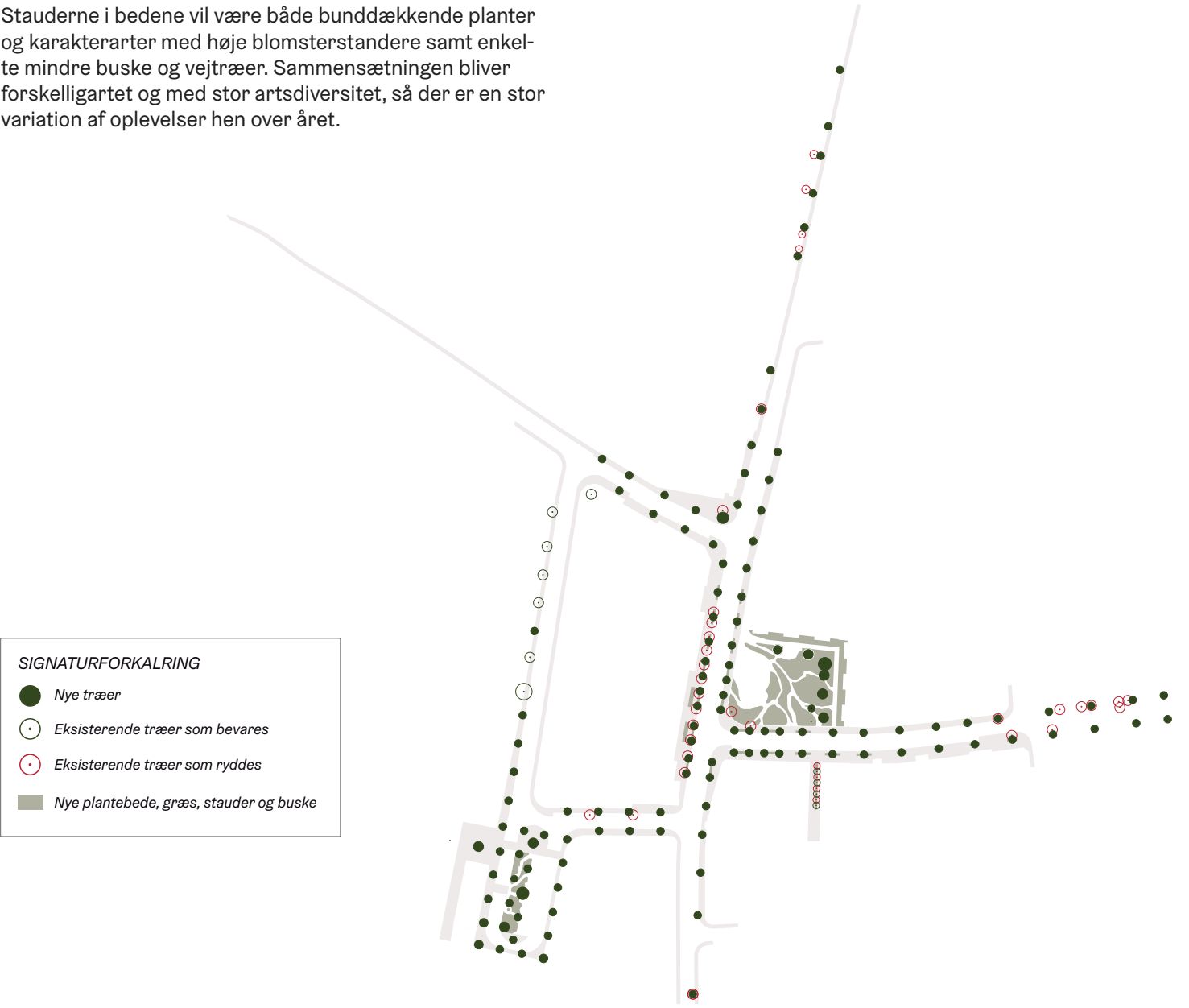
De mange store plantebede og vejtræer er en markant og essentiel del af visionsscenariet for "Den grønne stations-by", og det er derfor vigtigt at sikre de rette betingelser for disse grønne elementer i Rødekro bymidte.

Plantebedene etableres som rektangulære staudebede med varierende størrelse fra 6 – 12 m², med de største bede centralt langs Hærvejen. Vejtæerne er plantet med ca. 10 meters afstand, hvor de står tættest, hvorefter afstanden øges væk fra bymidten.

Stauderne i bedene vil være både bunddækkende planter og karakterarter med høje blomsterstandere samt enkelte mindre buske og vejtræer. Sammensætningen bliver forskelligartet og med stor artsdiversitet, så der er en stor variation af oplevelser hen over året.

Plantebedene etableres med en plantesammensætning bestående af salt-, tørke- og fugttolerante planter, der egner sig godt til de vækstbetingelser, der er i bymæssig sammenhæng.

Ambitionen er at plante flest mulige hjemmehørende arter i både bede og som vejtræer, da disse sikrer størst mulig bynær biodiversitet.



BEPLANTNINGSDIAGRAM



Træer i belægning med træhulsrist



Eksempel på træhulsrist, kan også specialdesignes til bymidten



Plantebede skaber zoner for ophold



Træplantning i plantebed



Plantebed i teglkinke belægning



Plantebed, vintertilstand



Plantebed, sommertilstand



Plantebede langs cykelsti.



Plantebed med passage

Designprincipper

Inventar og belysning

Valg af inventar til Rødekro bymidte tager afsæt i design-manualen for Aabenraa by.

Inventar som master, skraldespande, cykelstativer og andet inventar i antracitgrå, RAL 7021. Den mørke farve supplerer bymidtens grønne udtryk og belægningens nuancer.

Der etableres opholdsmøbler i gaderne i form af mindre plinte i træ. Plinte placeres i forlængelse af plantebedene og tilbyder korte ophold og hvil i gadens rum. Plintene etableres med ryg- og armlæn.

Vejbelysning på master placeres som udgangspunkt på samme sted som i dag, med ca. 14 meters afstand, der sikrer belysningsniveau på kørebaner og gangzoner.

Belysning på Stationspladsen har samme funktion som langs vejene, da det skal sikre gode oversigtsforhold for både busser, biler og gående, men her kan der eksempelvis bruges en pladsbelysning med spots. Der kan desuden arbejdes med effektbelysning, der kan iscenesætte pladsens karakter.

Belysning i Hærvejsparken har til formål at lede gående trygt og sikkert gennem parken. Her kan der arbejdes med en lavere parkbelysning eller lav pullertbelysning. Her er der også mulighed for at etablere effektbelysning som eksempelvis uplights på solitære træer eller lyssætning af øvrige elementer.



INVENTAR- OG BELYSNINGSDIAGRAM



Eksempel på banner flag på mast



Affaldsspand



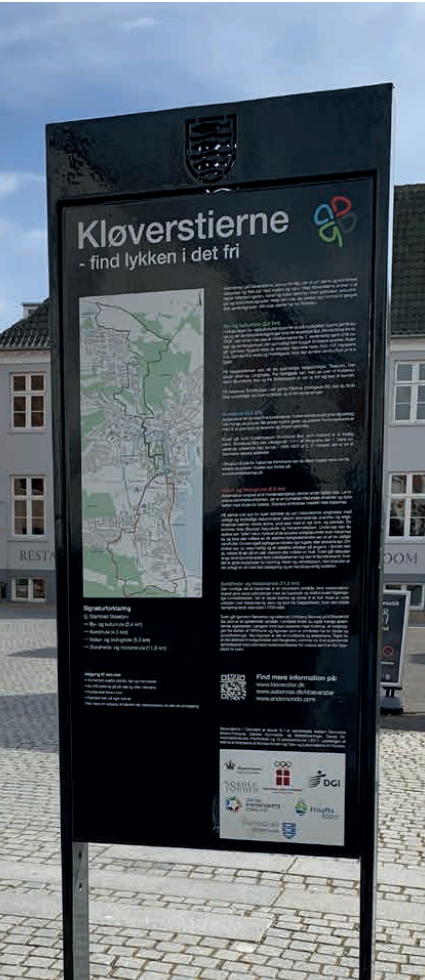
Antracit grå - RAL classic



Vejbelysning



Mast med spots



Informationsskilt



Plint til ophold i gaden



Plint i træ



Plint i træ med ryglæn

Designprincipper

Formidlingspunkter, specialinventar

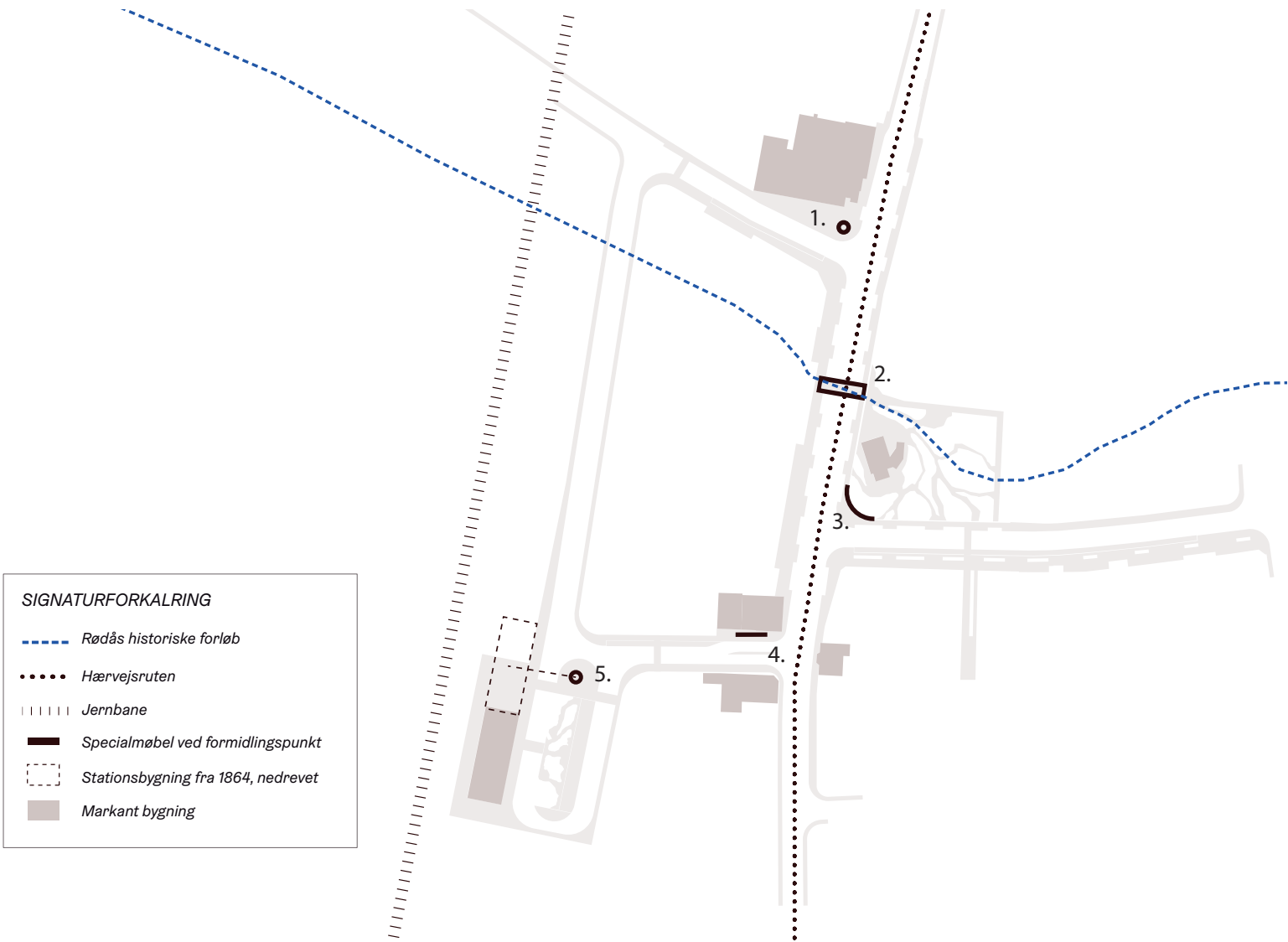
Helhedsplanen udpeger fem særlige pladsdannelser, der fordeler sig på strategisk udpegede steder i bymidten.

Pladserne har et særligt potentiale som møde- og opholdssteder og som formidlingspunkt for fortællinger om byens landskabelige kontekst, udvikling og kulturhistorie, samt bymidtens nye grønne identitet og bæredygtige løsninger.

På pladserne etableres et særligt specialdesignet møbel eller inventar for ophold og formidling.

De fem formidlingspunkter har et fælles visuelt udgangspunkt i udtryk, materialitet og udformning og understøtter bymidtens samlede identitet.

Sideløbende med helhedsplanen arbejdes der i andet regi med at udvikle og formidle Hærvejsruten på nationalt niveau. Et fondsstøttet projekt, der indeholder en ny grafisk linje, digitale løsninger og fysiske komponenter på ruten såsom skiltning. Forventningen er at projektet også etableres i Rødekro bymidte på sigt.



FEM FORMIDLINGSPUNKTER MED SPECIALINVENTAR

1. Røde-Kro, 2. Vadestedet/historisk stenbro over Rødå, 3. Hærvejsruten og Hærvejsparken, 4. Stationsbyen, 5. Stationen og jernbanen



Plads med skulpturel udformning



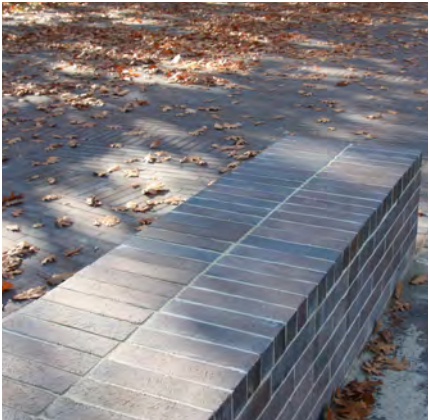
Et særligt sted i træets skygge



Geometrisk enkelthed



Elementer med plads til påskrifter



Plint der rejser sig af belægningen i tegl



Skiltning som del af bymøbel design



Tekst med historisk formidling ved historisk bro



Historisk formidling på opholdsmøbel

Hærvejsparken

Hærvejsparken

Plan, 1:500

Hærvejsparken bliver omdrejningspunktet for bymidtens nye grønne identitet. En bypark i centrum, som skaber en ramme for fællesskab og en inviterende destination for alle byens borgere og gæster.

Hærvejsparken skal fremstå med et overvejende grønt udtryk og med reference til morænelandskabet som motiv. Parken skal være en sanselig oase med stor frodighed, struktur og variation over året.

Hærvejsparken disponeres med et netværk af stier i forskellige bredder, der i en flydende bevægelse leder gennem beplantede områder af forskellig karakter.

Centralt i parken markeres Rødås historiske forløb som et landskabeligt spor og bliver parkens terrænmæssige lavpunkt. Forløbet kan etableres som en naturlig lavning, der kan opsamle regnvand eller som et teknisk vandelement med rindende vand.

Parken indrammes af en bred kantning, hvortil terrænet hæves og derfra falder jævnt mod markeringen af Rødås historiske forløb.

I overgangen mellem park og boligbyggeriet etableres en pergolakonstruktion. Pergolaen skaber en ramme og en beskyttende bufferzone for boligerne i stueetagen, der ligger medfront mod den offentlige park.

Pergolaen suppleres med planter, der kan slynge og hæfte sig, så det over tid vil fremstå som en transparent grøn kant.

I parken etableres en række elementer, der inviterer til leg og bevægelse, og som vil være særligt dragende for børn. Vandelementet vil være omdrejningspunkt for leg, med et forløb af trædesten, træstubbe og balancebomme.

I parken bliver der desuden disponeret en række opholdsmuligheder, som bord- og bænkesæt og bænke placeret til den mere stille pause.

Ved Hærvejen 39 disponeres et område til udendørsservering mod syd og mod nord et område til vareindlevering og parkering.

Planen for Hærvejsparken er vejledende, og der kan ske ændringer i den videre proces.



Hærvejsparken

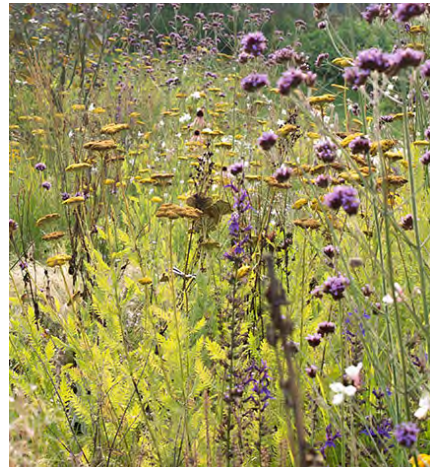
Referencefotos



Beplantning med struktur og årstidsvariation



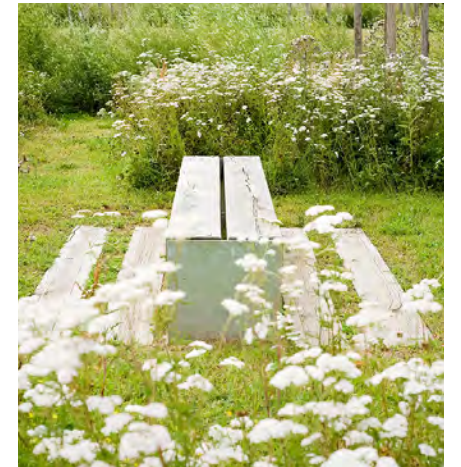
Forår, løg og blomstrende træer



Sommer, stauder i fuldt blomsterflor



Stier i OB-belægning



Grøn lomme med bænk



Efterår, græsser der vajer i vinden



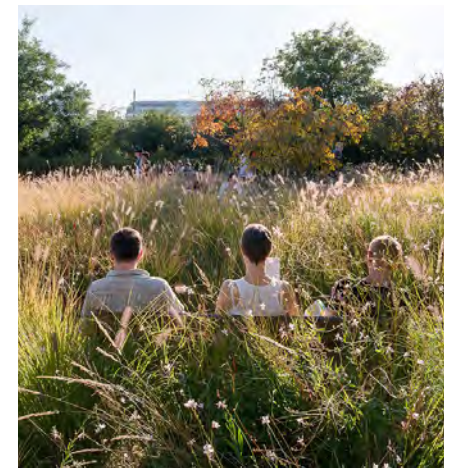
Vinter, struktur og stedsegrønt



Plantestandere i vintertilstand



Opholdszone med bænk



Grøn oase



Morænelandskabet



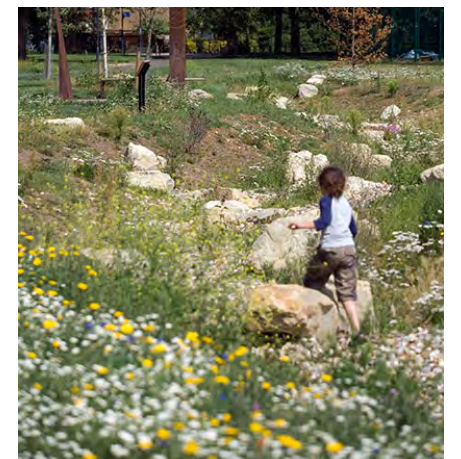
Det legende landskab



Slyngede stier mellem bede



Grøn lomme med bænk



Store sten opfordrer til leg

Hærvejsparken

Snit, 1:200



Hærvejsparken

Referencefotos



Lavningsforløb markeret med store sten



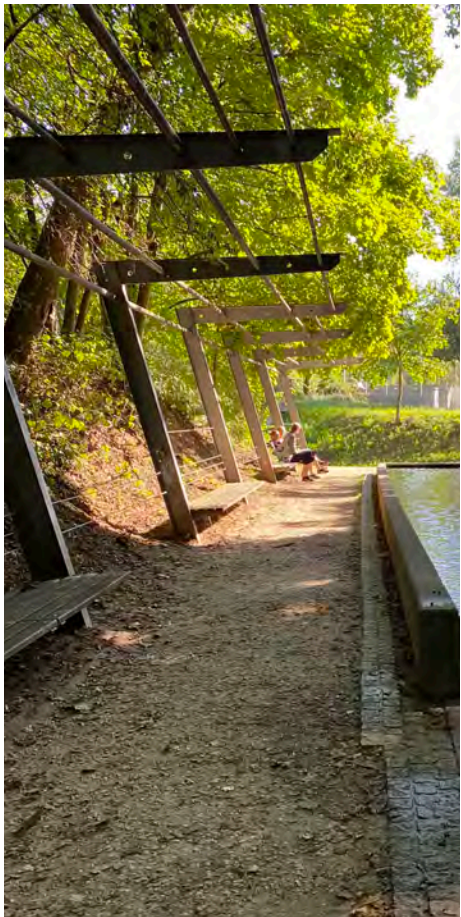
Insekthotel



Legeelementer i træ



Vandrende som trug i granit/beton



Pergola i stål med åben side og bænke



OB belægning på stier



Mørk OB-belægning



Pergola med slyngplanter



Pergola med gyng



Plint til ophold og leg som balancebom



Trædesten over lavning



Lille bro over lavning



Pergola som grøn transperant kant



Trædesten

Stationsområdet

Stationsområdet

Plan, 1:500

Stationsområdet er omdrejningspunktet for den rejsende, og skal være et attraktivt ankomstområde til Rødekro og bymidten.

Stationspladsens primære funktion er som trafikalt knudepunkt, hvor det er nemt at aflæse og sikkert at navigere i trafikken. Prioritering af tilgængelighed og forbindelser for de bløde trafikanter er i fokus.

Stationsområdet skal fremstå med et grønt udtryk, der understreger forbindelsen og sammenhængen med bymidten og den samlede grønne identitet.

På pladsen plantes opstammedetræer i et præcist grid, der spænder et tag af løv og skaber skyggespil og varierer de mikroklimatiske forhold.

Centralt på stationspladsen disponeres et område med et netværk af stier i forskellig bredder, der i en flydende bevægelse leder gennem et landskab med reference til grusgraven som motiv.

Ved større skybrud vil det lavere liggende område kunne optage regnvand og lavningerne vil stå med vandspejl som i en grusgravssø.

Beplantningen i dette område vil være af mere nærringsfattig karakter og afspejle den vegetation, man finder på hedesletten og ved grusgravene i området omkring Rødekro. Det vil primært være lave, bunddækkende, krybende og tuedannende stauder og græsser, der præger området.

Der vil både være hjemmehørende arter, men også arter der har mere pryddagtig karakter, så der sikres en varieret oplevelse af stationspladsens grønne karakter hen over året. I overgangen mellem stationsbygningen og jernbanen konstrueres en åben pergolastruktur som i Hærvejsparken. Pergolaen skaber en ny forskel på bagsiden af stationsbygningen. I pergolakonstruktionen etableres overdækkede cykelparkering og opholdsmuligheder for de rejsende.

For at forbedre tilgængeligheden til tunnelen kan der etableres en rampe i overgangen mellem stationsbygning og tunnel.

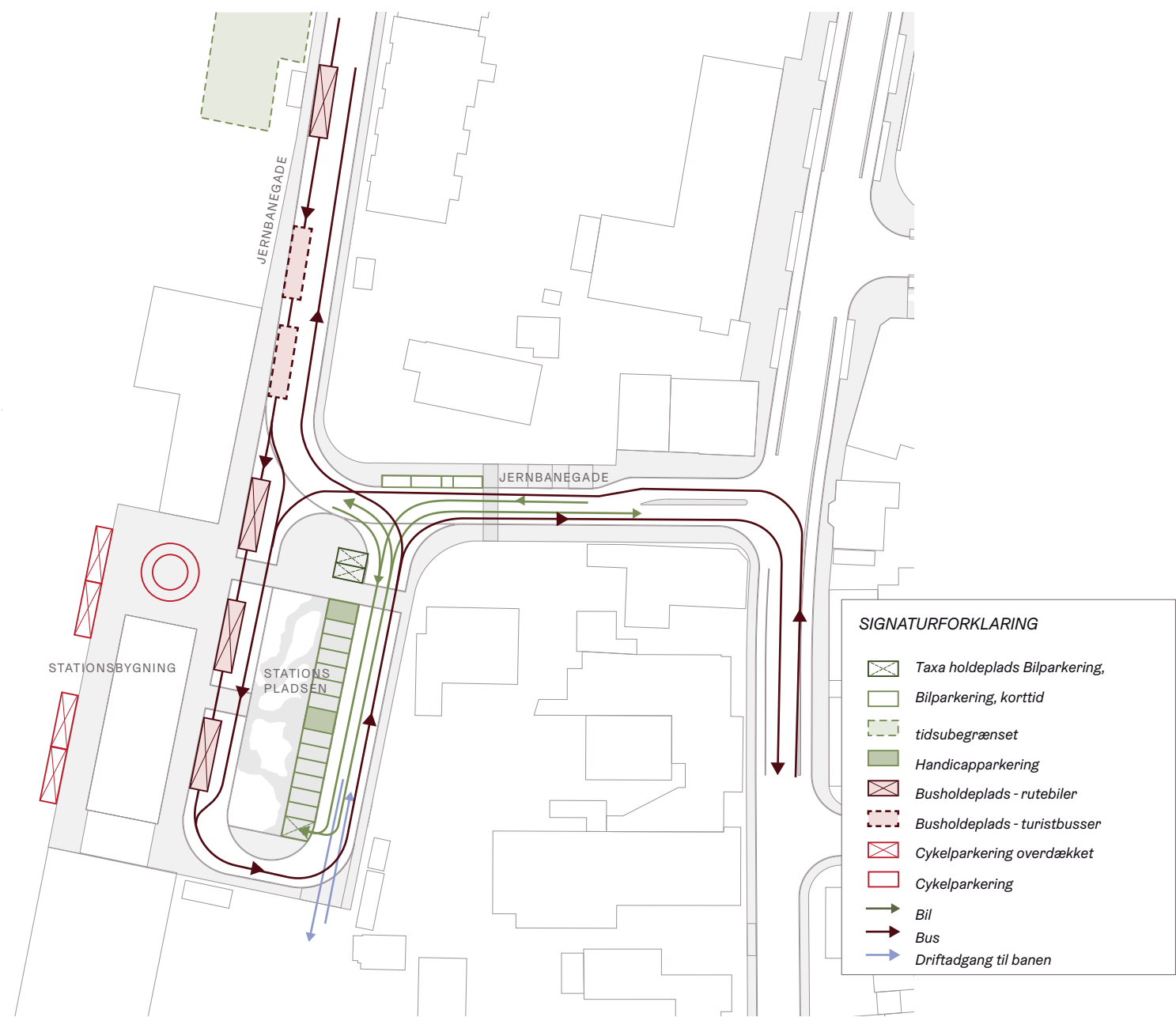
Planen for stationsområdet er vejledende, og der kan ske ændringer i den videre proces.



Stationsområdet

Trafik

Disponeringen af trafikken bevares stort set som i dag. Rutebusser får busstop langs stationsbygningen og kan vende rundt om p-pladsen som i dag. Korttidsparkering og taxaholdepladser disponeres med manøvreareal og adgang mod øst. Den tidsubegrænsedeparkering sløjfes på stationspladsen og tilbydes på p-plads umiddelbart nord stationspladsen, med ind- og udkørsel fra Jernbanegade.



TRAFIKDIAGRAM STATIONSOMRÅDET



Træplantning definerer pladsens rum



Træer plantet i gridstruktur



Lav beplantning og sti i lys OB-belægning



Lav beplantning i grusareal



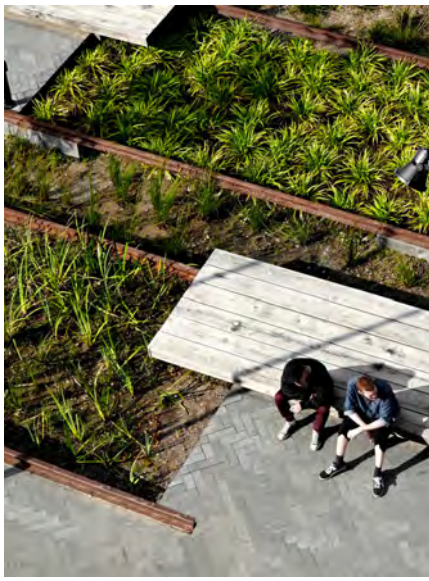
Stationsområde med bus holdeplads og træer



Lav beplantning og grus

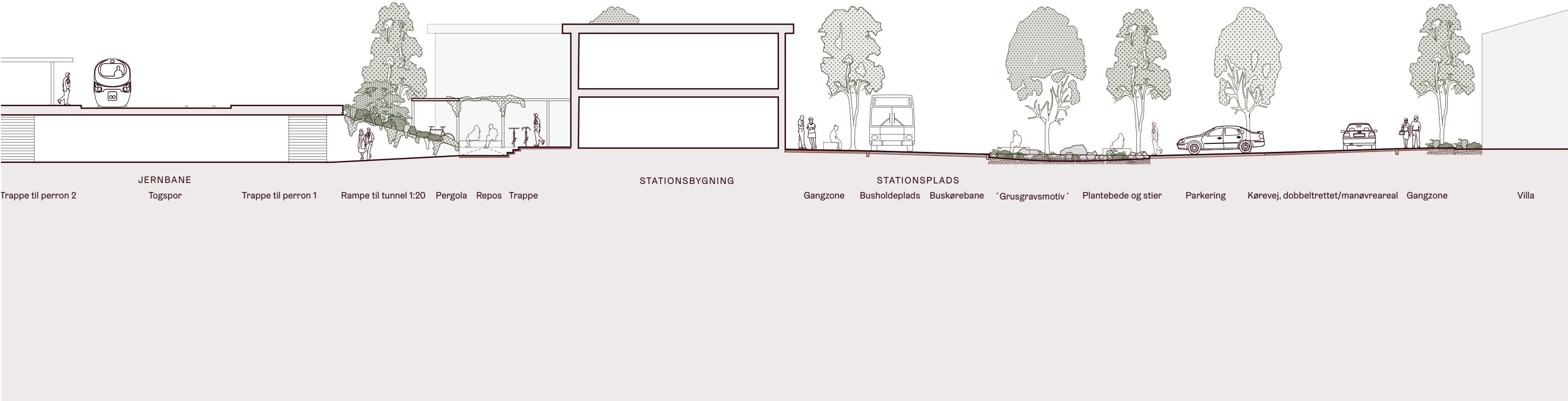


Plads- og vejbelægning i samme materialitet



Stationsområdet

Snit, 1:200



Stationsområdet

Referencefotos



Udtjent grusgrav med vandspejl



Lys OB-belægning



Vegetation der trives i nærrigsfattigt miljø, sand og grus



Grusgravens sand og grus



Vegetation i den udtjente grusgrav, der trives i et næringsfattigt miljø



Robust og 'trædevenligt'



El kulturlandskab med sand, sten, vegetation og vand



Vandspejl kantet af store sten



Sørre sten og grus



LYTT