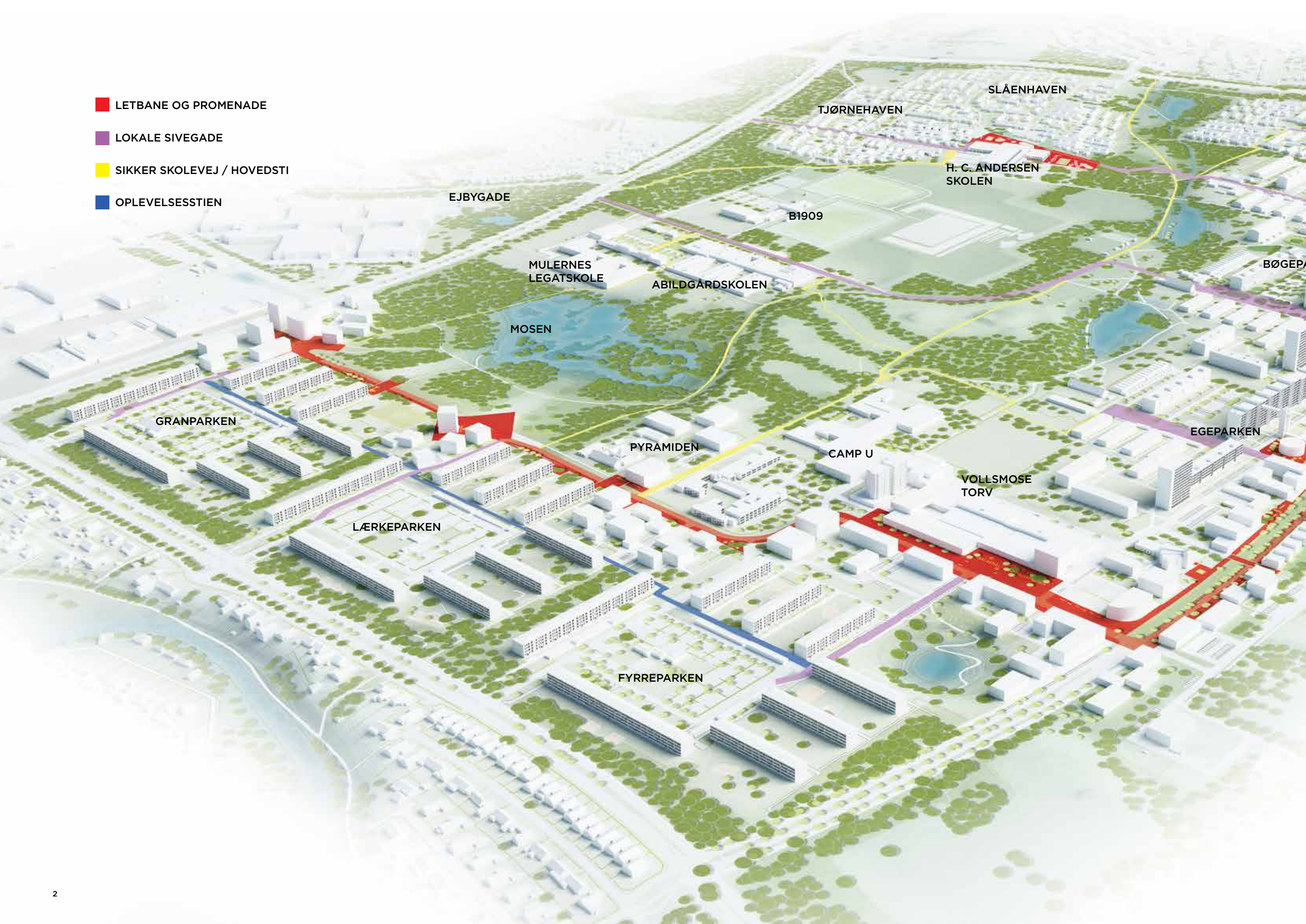


FREMTIDENS VOLLSMOSE

EN DEL AF FREMTIDENS ODENSE
BYUDVIKLINGS- OG INFRASTRUKTURPLAN



- LETBANE OG PROMENADE
- LOKALE SIVEGADE
- SIKKER SKOLEVEJ / HOVEDSTI
- OPLEVELSESSTIEN





FREMTIDENS VOLLSMOSE - en del af fremtidens Odense

Byudviklings- og Infrastrukturplanen er en realisering af Kvarterplanen, som blev godkendt i december 2013 af Odense Byråd. Den bygger på de analyser og planer, der er blevet udarbejdet om Vollsroses problemkompleks fra 1999 og frem til i dag. Planen understøtter de strategiske mål for Vollsroses udvikling, som Odense Byråd besluttede den 12. december 2012.

Et af de strategiske mål er, at Vollsrose skal gå fra boligområde til bydel i Odense.

Vollsroses grundlæggende strukturelle udfordring består i, at det er et boligområde, som er dårligt forbundet til resten af byen. Formålet med infrastruktur- og byudviklingsplanen "Fremtidens Vollsrose" er at åbne den eksisterende infrastruktur i området. Der skabes bedre forbindelser til, fra og igennem Vollsrose med en letbane, bygade, promenade, sivegader og stiforbindelser.

Samtidig vil der blive skabt nye byrum, øget tryghed og bedre muligheder for oplevelser på tværs, så området bliver mere attraktivt for alle nuværende og kommende beboere.

RESUMÉ

Boligorganisationerne Civica og Fyns Almennyttig Boligselskab samt Odense Kommune står bag Infrastrukturplanen i et partnerskab med beboerne i Vollsrose. Det er gennem dette partnerskab, og i samarbejde med Landsbyggefonden, at Fremtidens Vollsrose realiserer en åbning af bydelen mod omverdenen ved at koble eksisterende og ny infrastruktur.

Med anlæggelsen af bygaden og sivegaderne skaber infrastrukturplanen sammenhæng til byrummene, boligerne og Odense Kommunes funktioner i området: Risingsvejs forlængelse frem til Vollsrose Allé og de kommunale tilbud, Gilledstedvejs forlængelse, som skaber sammenhæng mellem gymnasiet, folkeskolen, B1909 og bebyggelserne ved Vollsrose Allé, og endelig en ny forbindelse fra Birkeparken til H.C. Andersen Skolen og videre til Ejbygade.

Målet er, at skabe øget tilgængelighed og gøre Vollsrose til en markant del af Odenses byprofil: Et levende bydelscentrum for Odense NØ, der er attraktivt for erhvervslivet at investere i, og som kan tiltrække nye beboere.

Helt konkret betyder det, at Risingsvej forlænges og skaber en ny bygade, der fortsætter til Vollsrose Torv. Området omkring detailhandelsområdet og uddannelsesinstitutionerne ved Ejbygade - hvor Risingsvej forlænges gennem Vollsrose - er et fremtidigt knudepunkt med adgang til en letbanestation, en boliggade, en landskabsplads og promenaden.

Letbanen etableres fra syd op langs Ejbygade frem til Åsumvejs Parker forbi Vollsrose Torv, hvorefter den kører i den ene vejbane på Vollsrose Allé ned ad Kertemindevej og fortsætter til Seden.

Promenaden løber sammen med bygaden og letbanen langs med Åsumvejs Parker og følger letbanen langs Vollsrose Allé. Ved at samle forløbene bliver promenaden en tryk hovedforbindelse for de bløde trafikanter i området og indbyder samtidig til ophold og aktivitet. Promenaden får dermed en vigtig social funktion som et sted, hvor beboere og besøgende mødes på tværs af boligafdelinger.

Der etableres en række letbanestationer i Vollsrose, som fremmer den kollektive trafik og skaber tilgængelighed til boligerne. Ved letbanestationerne udvikles en række nye byrum, der integreres med de omkringliggende bebyggelser og landskaber. Disse byrum forbindes med de enkelte boligkvarterer med nye sivegader og eksisterende forbindelser. Ligesom promenaden er de nye sivegader designet, så de bliver et trykt forløb for de bløde trafikanter.

Den nye byudvikling og infrastruktur giver mulighed for ny bebyggelse, der kan tilføje nye lokale arbejdspladser, nye boformer, butikker, private serviceudbud, offentlige institutioner og attraktioner til bydelen. Vollsrose indgår dermed i naturlig sammenhæng med den overordnede vækst og udvikling for hele Odense.

REVIDERING AF PLANEN

Bestyrelsen for Vollsrose 2020 godkendte i december 2014 Byudviklings- og Infrastrukturplanen. I februar og marts 2015 stemte Vollsroses beboere om planen. Syv afdelinger stemte ja, mens to stemte nej. Det drejer sig om Tjørnehaven og Slåenhaven. Det betyder, at planen nu er revideret under hensynstagen til de enkelte afdelingers beslutning.

Da Birkeparken stemte ja til Byudviklings- og Infrastrukturplanen, fastholdes forbindelsen imellem Birkeparken og H.C. Andersen Skolen med tilslutning til Ejbygade. Stamvejene i Tjørnehaven og Slåenhaven bibeholdes i deres nuværende form, og pladsen ved H.C. Andersen Skolen får en ny udformning. Planen for de øvrige områder fastholdes.

FAKTABOKS

Odense Byråds 8 strategiske mål for Vollsroses fremtid fra byrådsbeslutning den 12.12.2012:

- Vollsrose skal gå fra at være et boligområde til at være en bydel i Odense
- Styrket civilsamfund
- Højere uddannelsesniveau
- Flere i arbejde
- Højere indtægtsniveau
- Mindre kriminalitet
- Større tryghed
- Mere blandet beboersammensætning

BESTYRELSEN FOR VOLLSMOSE 2020

Jens Pilholm (formand)
Direktør ved CIVICA

Jannek Nyrop (Næstformand)
Chef for Bystrategisk Stab

Peter Frans Pietras
Direktør i Børn og Ungeforvaltningen

Bent Bøllingtoft
Direktør i Fyns Almennyttig Boligselskab

Thomas Hansen
Økonomichef ved CIVICA

Stefan Birkebjerg Andersen
Direktør i By og Kulturforvaltningen

Michael Willaume
Direktør i Dan Mark Ejendomme

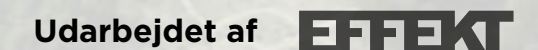
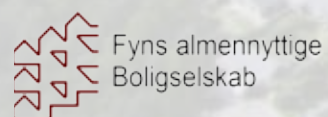
Erik Knudsen
Rektor ved University College Lillebælt

William Thorup-Hansen
Beboerrepræsentant

Søren Damgaard
Beboerrepræsentant

Bjarne Andersen
Beboerrepræsentant

Michael Gravesen
Sekretariatschef Vollsmose 2020 Sekretariatet





INDHOLD

| | |
|--|----|
| NY INFRASTRUKTUR SOM DRIVKRAFT FOR BYUDVIKLING | 06 |
| VOLLSMOSE HISTORISK | 08 |
| PLANENS UDFORDRINGER | 09 |
| SAMMENLIGNINGER | 10 |
| VOLLSMOSE I DAG | 12 |
| VOLLSMOSE - EN DEL AF ODENSES UDVIKLING | 15 |
| | |
| HELHEDSPPLAN | 16 |
| VOLLSMOSES SOCIALE INFRASTRUKTUR | 20 |
| PROMENADEN OG BYGADEN | 22 |
| SIVEGADER | 28 |
| | |
| UDSNIT | 36 |
| 1 - Pladsen ved Ejbygade | 38 |
| 2 - Byparken | 44 |
| 3 - Bygaden ved Fyrreparken og Vollsmose Torv | 50 |
| 4 - Egeparken | 56 |
| 5 - Bøgeparken | 60 |
| 6 - Birkeparken | 64 |
| 7 - Hybenhaven ved Kertemindevej | 66 |
| 8 - H. C. Andersen Skolen | 68 |
| | |
| LETBANETRACÉ | 70 |
| PRINCIP FOR VEJPROFILER | 72 |

NY INFRASTRUKTUR SOM DRIVKRAFT FOR BYUDVIKLING

Vollsmoses nye infrastruktur vil fungere som drivkraft og løftestang for en generel udvikling af bydelen.

Med den nye infrastruktur følger ikke bare nye og bedre forbindelser til og fra Vollsmose.

De nye forbindelser skaber også nye udviklingsområder og følgeinvesteringer langs letbane og veje.

Forbindelserne skaber nye og bedre sammenhænge internt mellem bydelens forskellige enklaver og funktioner, såsom boliger, institutioner, servicefunktioner og butikker.

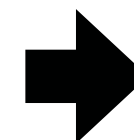
Nye interne forbindelser med integreret trafik kan skabe mere liv og tryghed for cyklister og fodgængere indenfor bydelen.

Det kan også forbedre kontakten mellem boligerne og byens rum og dermed bidrage til oplevelsen af tryghed, når man færdes gennem bydelen.

Etablering af ny infrastruktur giver mulighed for at udvikle nye by- og landskabsrum med nye byfunktioner og aktiviteter, der inviterer til ophold og liv i byens rum.

De nye forbindelser inviterer resten af Odense indenfor i Vollsmose og skaber integration og sammenhæng med de omkringliggende bydele og deres beboere.

Med denne plan illustreres infrastrukturens potentiale for at skabe ny og positiv udvikling i Vollsmose.





Nye boformer

Nye attraktioner

Forbindelse
til centrum

Nye mødesteder

Levende by

Aktiviteter for alle

Nye landskabsrum

Flere funktioner

Trygge byrum

Nye aktiviteter

Mere mangfoldighed

VOLLSMOSE HISTORISK

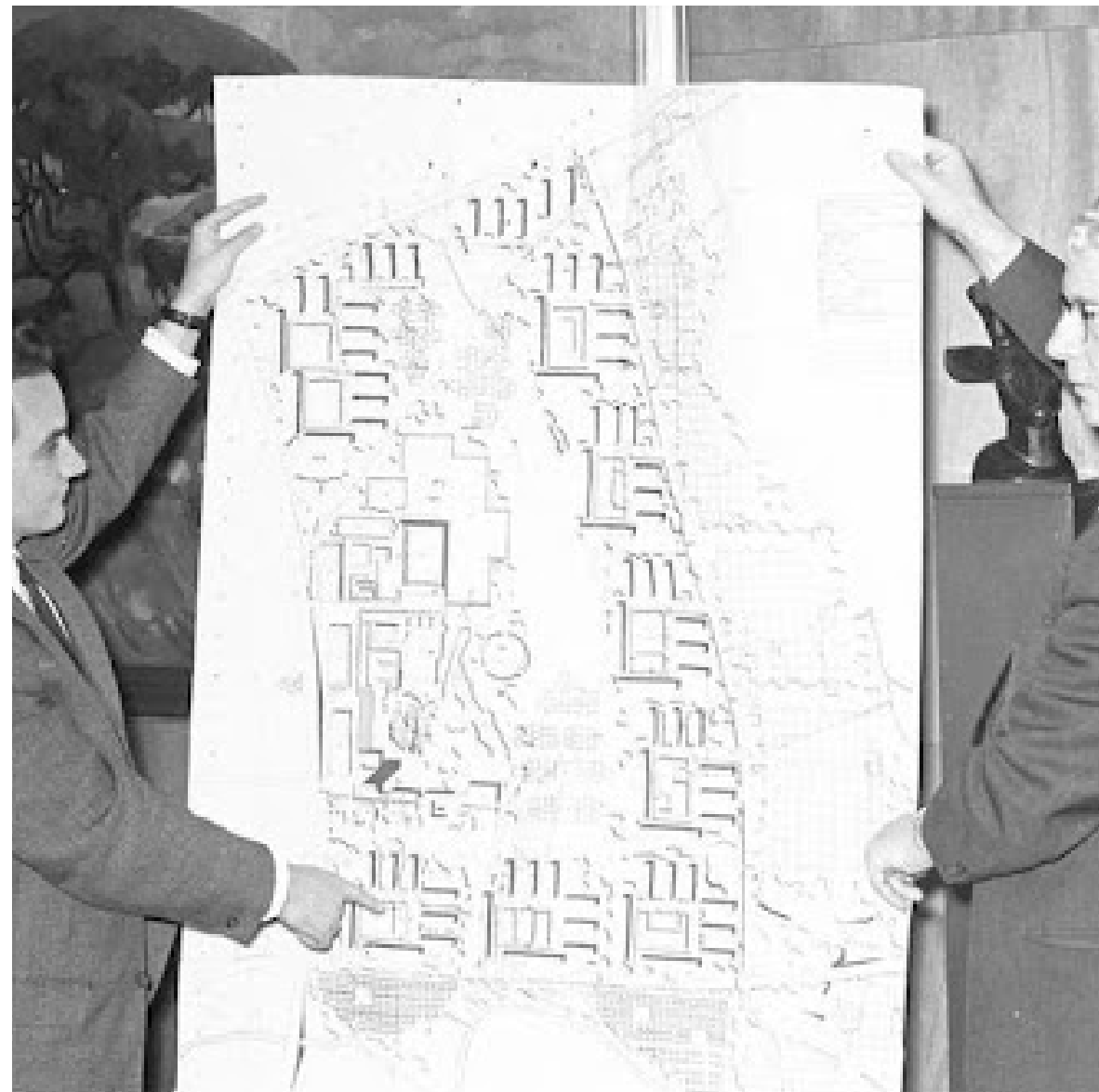
Vollsmose blev opført i slutningen af 1960'erne som et prestigeprojekt for montagebyggeri i den almennyttige sektor. Området bygger på de modernistiske idealer om boligen i det grønne, om sikker færdsel i form af trafikseparering og effektivitet gennem funktionsopdeling.

Den oprindelige plan (på billedet) viser en superblok til ca. 18.000 mennesker med en kant af 11 enklaver, der flankerer en grøn rygrad. Planen viser desuden et centerområde ved Risingsvej som skulle danne et aktivt område som forbindelse til Odense. Mod syd er der en stor åbning i parcelhusområdet som forbindelse til ålandskabet.

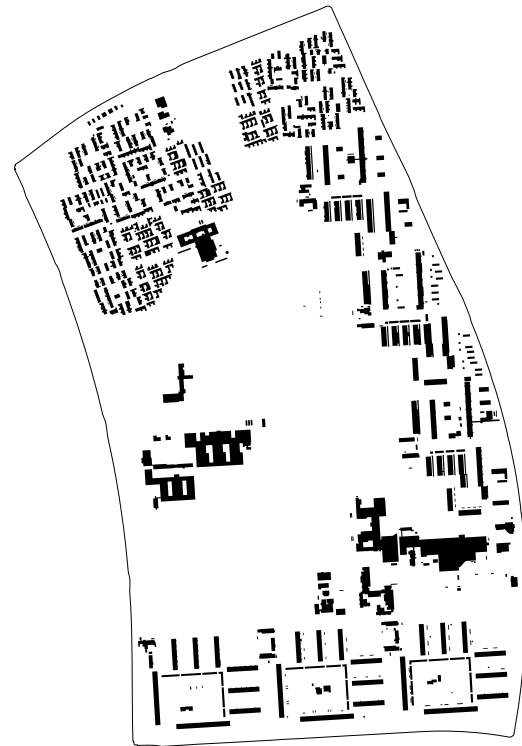
Efter byggeriet af åsumvejs parker gik i gang, blev den øvrige plan ændret. Indbyggertallet blev nedjusteret, der blev introduceret flere typologier, og centret blev opført i den østlige kant væk fra byen og ringvejen. Vollsmose blev dermed en ø i Odense, delvist afsondret fra de almindelige trafikmønstre.

Bygningsmæssigt har Vollsmose høj arkitektonisk kvalitet med sine stramme linjer, der spilles op mod det store landskab. Men de store enklaver og lange blokke understøtter ikke de mindre lokale fællesskaber omkring boligen og kontakten mellem naboer.

Lejlighederne er gode og velfungerende, men de viste sig ikke tilstrækkelig attraktive for de tiltænkte aftagere. En koncentration af socialt udsatte familier blev derfor placeret her, hvilket lagde kimen til områdets sociale udfordringer.



PLANENS UDFORDRINGER



BYSTRUKTUR

Bydelen er domineret af modernistisk stokbebyggelse. Haverne mod nord består af lave, sammenpressede rækkehus-strukturer.

Bydelen rummer i dag forskellige botilbud og boformer i henholdsvis de nordlige og de sydøstlige kvarterer.

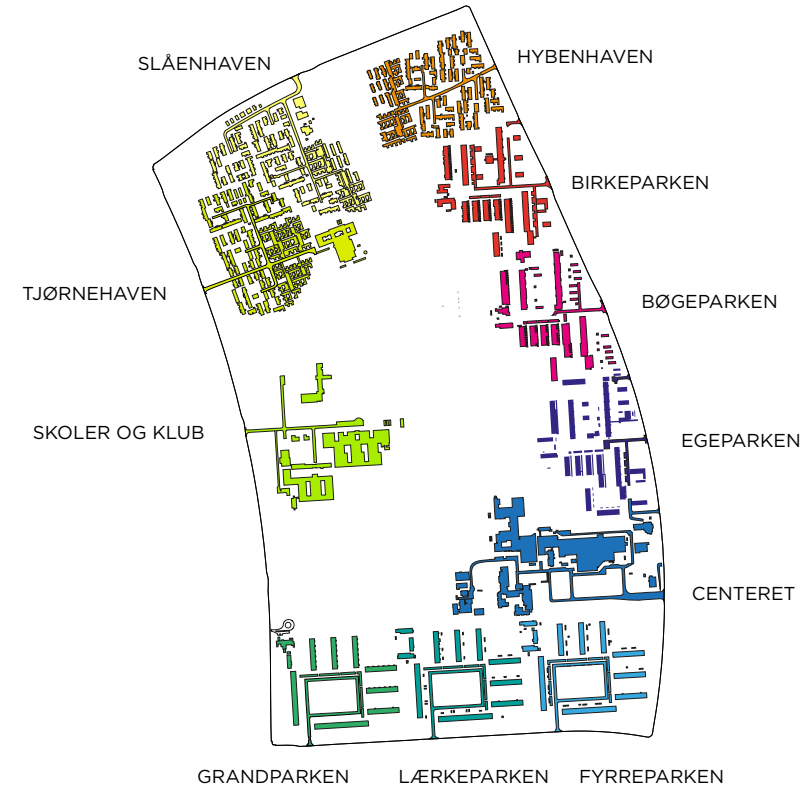
Men dårlig sammenhæng mellem kvartererne skaber meget ringe integration mellem de forskellige boformer og beboergrupper.



FUNKTIONSDDELING

Vollsmose er planlagt som en funktionsopdelt bydel. Institutioner og butikscener er placeret som separate klynger adskilt fra boligkvartererne.

Denne organisering besværliggør samspil og kontakt mellem beboelsen og de øvrige funktioner i bydelen. I praksis virker dette hæmmende for bydelens sociale bæredygtighed og sammenhængskraft.



LUKKEDE ENKLAVER

Vollsmoses haver, parker og servicefunktioner er organiseret i adskilte enklaver.

På trods af de godt 9100 beboere og et stort butikscener med både handel og offentlig service, opleves området derfor ikke som en sammenhængende bydel, men snarere som en række adskilte klynger med hver sit centrum.



BLINDE VEJE

Hver enklave er bygget omkring blinde veje og store centrale p-pladser. P-pladserne er Vollsmoses mest iøjnefaldende byrum foruden parken.

Der er ingen gennemgående veje til at skabe sammenhæng internt i bydelen. Derfor er Vollsmose isoleret for gennemgående trafik. Det er ikke en bydel man kommer til eller igennem, medmindre man bor der.

SAMMENLIGNINGER

Sammenlignes infrastrukturen i Vollsmose med andre bydele, fremstår det klart, at vejnettet i Vollsmose har ualmindeligt få interne forbindelseslinjer til at koble de forskellige kvarterer sammen.

Mens historiske byområder er bygget omkring forbindelseslinjer, er Vollsmose helt uden tværgående veje.

Det betyder i praksis en meget ringe kobling mellem de forskellige enklaver. Dels fordi man konkret ikke kan bevæge sig imellem enklaverne i bil, og dels fordi området beboere ankommer fra hver sin fordelingsvej og dermed ikke får en naturlig relation til de omkringliggende kvarterer og området som helhed.

Det betyder også, at bydelens center ikke naturligt fungerer som center for de omkringliggende enklaver, fordi der ikke er noget overordnet byrumshieraki.

Derudover er vejnettet trafiksepareret, så cykel og fodgængertrafik adskilles fra veje. Resultatet er typisk reduceret tryghed, da man som fodgænger ofte færdes alene på stierne, og den naturlige kontakt og overvågning fra andre trafikanter ikke er til stede.

Dermed går Vollsmose glip af en lang række fordele og kvaliteter som et traditionelt gadenetværk skaber.

Den nye infrastrukturplan for Vollsmose skaber mulighed for at rette op på en del af disse ulemper og dermed skabe bedre integration internt i bydelen såvel som til den omkringliggende by. Det giver øget tryghed og synlighed, mere koncentreret byliv samt større social sammenhængskraft.



SKIBHUSKVARTERET

VOLLSMOSE

Sammenligner man med naboområdet Skibhuskvarteret, der er bygget 50-100 år inden Vollsmose, ser man forskellen på et kvarter bundet sammen af et netværk af veje og det modernistiske system af blinde veje.

SAMMENLIGNING AF BYDELE

Vollsmose er større end Odenses og Københavns bymidte tilsammen



KØBENHAVN BYMIDTE

0.8 km²



ODENSE BYMIDTE

0.8 km²



VOLLSMOSE

2 km²

SAMMENLIGNING AF VEJNET

Mens ældre byer er bygget op omkring et netværk af veje og forbindelseslinjer, er den modernistiske plan for Vollsmose bygget op omkring blinde veje helt uden intern forbindelse.



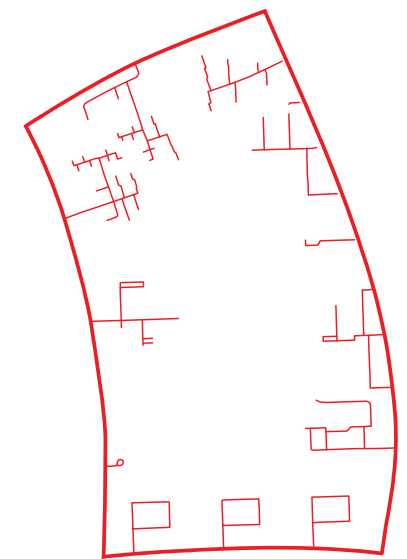
KØBENHAVNS BYMIDTE

Netværk med integreret trafik



ODENSES BYMIDTE

Netværk med integreret trafik



VOLLSMOSE

Blinde veje og total trafik separering

VOLLSMOSE I DAG



Infrastruktur og randbeplantning

Vollsmose er i dag skjult inde bag en tyk mur af randbeplantning. De omkringliggende veje er brede og hastigheden høj. På grund af randbeplantningen opleves Vollsmose som en lukket bydel for folk udefra.

Inde i parken skaber den manglende kontakt til trafikanterne en ringere synlighed for fodgængere og cyklister, hvilket mindsker den oplevede tryghed.

I fremtidens Vollsmose skal kanten brydes og erstattes af en bred vifte af forskellige forbindelser mellem bydelen og de omkringliggende områder. Forbindelserne vil medvirke til øget ophold i området og øget kontakt mellem mennesker.



Arkitektonisk udtryk

Vollsmoses arkitektur er ikonisk især igennem sine rene linjer og sin gennemgående materialitet med hvidmalet beton, sorte vinduesrammer og gule mursten. Vollsmoses bygningsmasse rummer en række udfordringer, som også kendetegner andre byggerier fra samme periode; husene virker for eksempel ensartede og overvældende for den menneskelige skala. Et andet typisk træk er, at gavlene er blinde facader uden kontakt til omverdenen.

Mange af bygningerne er i dag præget af slitage, og nogle har mistet deres arkitektoniske skarphed gennem transformationer og tilføjelser.

I fremtidens Vollsmose skal der skabes grundlag for en større mangfoldighed af boligtilbud og boformer, der medvirker til en styrkelse af boligkvaliteten for såvel nuværende som fremtidige beboere.



Parken

Parken er det grønne hjerte, som bydelen er tænkt omkring. Parken har et i store træk varieret landskab med skov, eng og fantastiske sportsfaciliteter, men bygningsmassen og byrummets manglende interaktion med det grønne efterlader et stort uudnyttet potentiale.

I den bedste mening er der over hele parken opbygget et væld af aktiviteter og tilbud samt parallelle stiforløb. Dette giver stor spredning af beboerne, hvorfor parken ikke opleves så aktiv og tryk som den burde.

I fremtidens Vollsmose skal der skabes ny og bedre tilgængelighed til og igennem parken med trygge og aktive forbindelseslinjer.



Naturområder

Vollsmose nævnes i 1682 som Woldsmose, af gammel dansk; wall 'slette, græsgang' eller mose. Naturen har givet området sin grundlæggende identitet, og blandt andet ved mosen gemmer der sig store naturoplevelser. Her er et rigt fugle- og planteliv, men området er ufremkommeligt og præget af tæt underskov.

En anden naturoplevelse med måske endnu større potentiale er området øst for Vollsmose ned mod Odense å hvor bydelen kunne kobles til Odenses primære rekreative rute.

I fremtidens Vollsmose skal mosen og naturen i hjertet af Vollsmose gøres til en attraktion for hele byen. Området indeholder potentiale for øget anvendelse til aktive og rekreative formål.



Vollsmose Torv

Centret i Vollsmose er i dag forholdsvis lukket af i forhold til omgivelserne. Butikkerne trækker lokale handlende til, men potentialet som bydelscenter er langt fra udnyttet optimalt.

Omkring Vollsmose Torv ligger kultur- og sportsfaciliteter såsom bibliotek, kulturhus og svømmehal. Aktiviteterne er gemt væk fra byrummet, og langs parkeringspladsen ses kun høje tomme facader med små eller ingen vinduer.

I fremtiden skal Vollsmose centerområde spille en mere aktiv rolle i bydelen gennem bedre byrum og forbindelser til de mange aktiviteter omkring centeret. Dermed kan potentialet som centrum for Odense NØ udvikles og skabe øget erhverv og beskæftigelse i området.



Offentlige rum

Kvartererne i Vollsmose er præget af de store centrale parkeringspladser. De store pladser er designet til biler og vil ofte opleves som tomme for liv. Flere af parkeringspladserne dækker et område større end Rådhuspladsen i København.

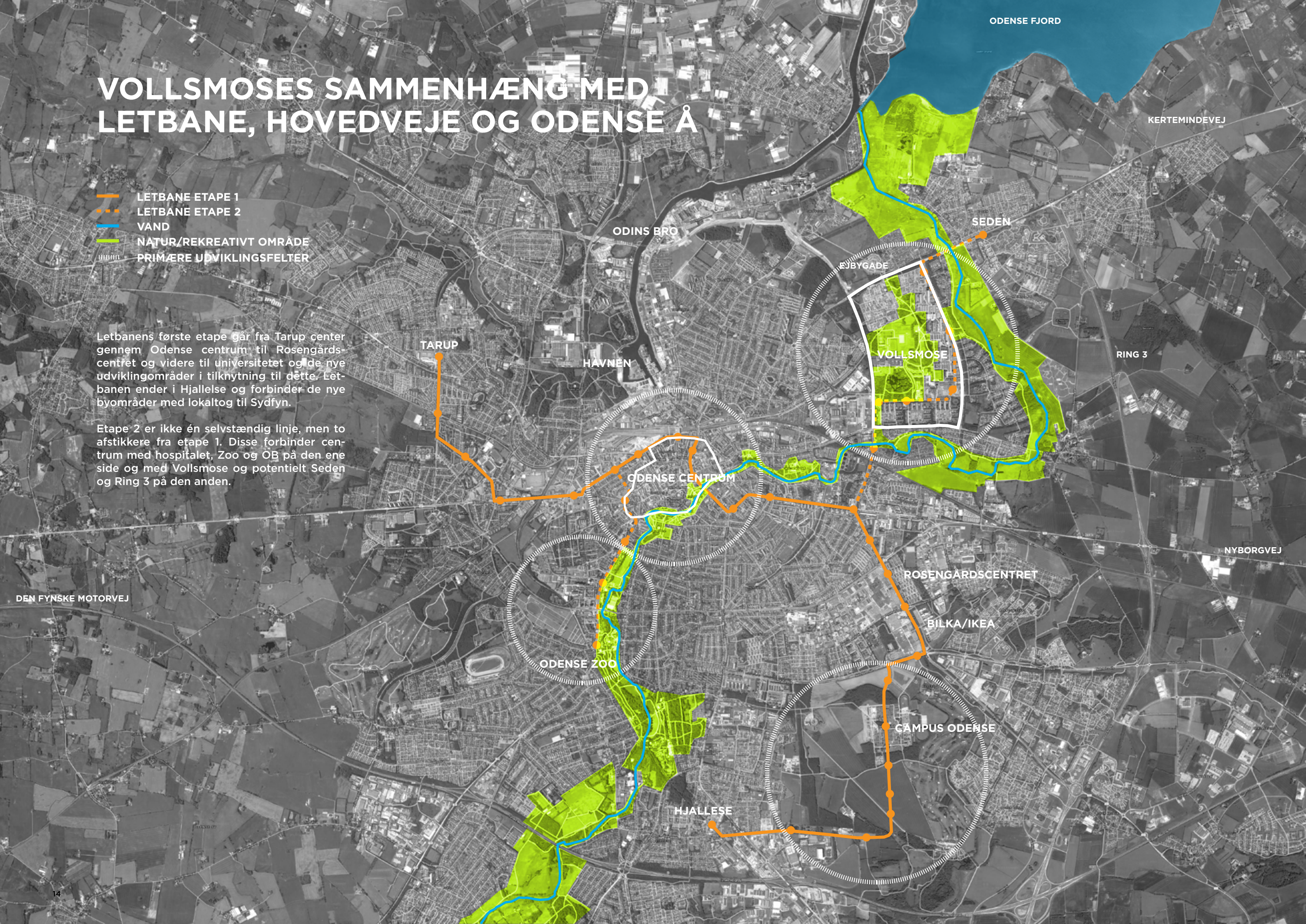
I fremtidens Vollsmose skal de store parkeringspladser suppleres af en bred vifte af andre små og store byrum med byliv og aktiviteter som omdrejningspunkt.

VOLLMOSES SAMMENHÆNG MED LETBANE, HOVEDVEJE OG ODENSE Å

- LETBANE ETAPE 1
- - - LETBANE ETAPE 2
- VAND
- NATUR/REKREATIVT OMRÅDE
- PRIMÆRE UDVIKLINGSFELTER

Letbanens første etape går fra Tarup center gennem Odense centrum til Rosengårdscentret og videre til universitetet og de nye udviklingsområder i tilknytning til dette. Letbanen ender i Hjallese og forbinder de nye byområder med lokaltog til Sydfyn.

Etape 2 er ikke én selvstændig linje, men to afstikkere fra etape 1. Disse forbinder centrum med hospitalet, Zoo og OB på den ene side og med Vollsmose og potentielt Seden og Ring 3 på den anden.



VOLLSMOSE - EN DEL AF ODENSES UDVIKLING



Odense er udviklet som en lav langstrakt by med store afstande, som bedst krydses i bil. Denne tankegang kulminerede med bl.a. Thomas B. Thriges gades gennemskæring af midtbyen i 1960'erne.

Den omfangsrige "haveby" er et af Odenses kendetegn, men skaber udfordringer i forhold til vækst, byliv, sammenhængskraft og klima. Blandt andet derfor forventer Odense en lavere vækst end København, Aarhus og Aalborg frem mod 2025.

For at imødegå disse udfordringer har Odense Kommune skiftet udviklingsfokus til en fortætningsstrategi bundet op på opgraderet offentlig transport. Omdannelsen af Thomas B. Thriges gade sammen med letbanen er et eksempel på dette og har blandt andet indbragt Odense Byplanprisen 2014. Udover projektet "Fra Gade til By" har Odense markeret sig med en række andre ambitiøse udviklingsprojekter. Havnen, et helt ny supersygehus og Cortex Park er eksempler på dette.

Udviklingen af Vollsmose skal ses og forstås som en vigtig brik i denne sammenhæng. Vollsmose er med sin lave bebyggelsesprocent og naturskønne omgivelser et oplagt valg som ét blandt Odense fire primære udviklingsfelter med store kvaliteter at bygge videre på. Ved at styrke Vollsmose får Odense et nordøstligt center, der kan blive støttepunkt for byudvikling længere mod øst og smitte positivt af på for eksempel Østerbrokvarteret, der adskiller Vollsmose fra centrum.



HELHEDSPLAN



KIG FRA VOLLSMOSE ALLÉ
MOD EGEPARKEN





HELHEDSPLAN

Helhedsplanen for Vollsmose illustrerer mulighederne for udvikling langs den nye letbane og de nye veje i bydelen.

Letbanen føres fra syd op langs Ejbygade frem til Åsumvejs-parkernes nordlige afgrænsning ind mod parken. Her drejer den mod øst, og møder den forlængede Risingsvej og fortsætter tværs over parken mod Vollsmose Torv. Ved Torvet føres både letbanen og vejen en anelse mod nord for at møde de offentlige funktioner såsom skole, svømmehal, ældrecenter og bibliotek såvel som butikscenterets indgang.

Fra Vollsmose Torv føres letbanen igen mod nord i den ene vejbane på Vollsmose Allé, der lukkes for biler. Biltrafikken i begge retninger afvikles i den anden dobbeltsporede vejbane. Ved Kertemindevej føres letbanen mod øst i retning mod Seden.

Langs letbanen foreslås etablering af syv stop i forbindelse med Vollsmose. Stoppene foreslås disponeret som følger: Et stop ved indgangen fra Ejbygade, et stop ved Byparken nord for Lærkeparken, et stop ud for bycenteret ved Vollsmose Torv, et stop ved Egeparken, et stop ved Bøgeparken, et ved Birkeparken og et ved Kertemindevej.

De respektive letbanestop forbindes med gader ind i de enkelte boligkvarterer i form af nye sivegader ved Granparken, Lærkeparken og Fyrreparken. De eksisterende forbindelser ind i Egeparken, Bøgeparken, Birkeparken og Hybenhaven ombygges ligeledes til sivegader for at skabe bedre fysisk integration med de nye letbanestop.

Ved Bøgeparken føres vejen tværs gennem parken frem til Gillestedvej forbi skolen og videre ud på Ejbygade. Ved Birkeparken føres sivegaden frem til H.C. Andersen Skolen, hvor den forbindes med Tjørnehavens stamvej. Her etableres en kvartersplads ud for skolen med legeplads og fællesarealer. Skolens friarealer foreslås genetableret på området ind mod parken.

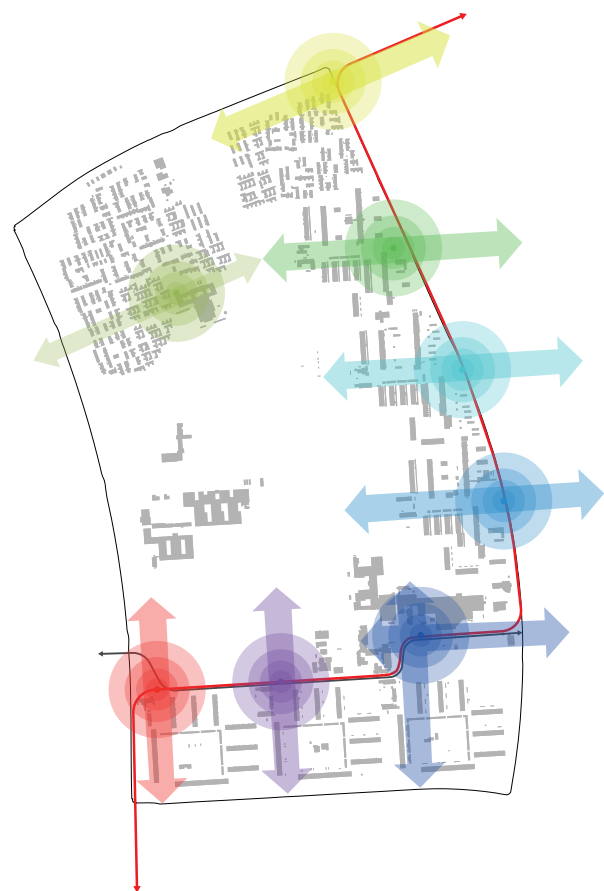
Langs letbanen etableres en stribe af nye byrum integreret med nye og eksisterende bebyggelser og landskaber omkring vejen.

Langs med letbanen kan bydelen fortættes med ny bebyggelse. Den nye bebyggelse kan tilføre nye lokale arbejdspladser, nye boformer, nye butikker og private serviceudbud, nye offentlige institutioner og attraktioner til bydelen.

Ved indgangen til Bøgeparken etableres en ny landskabskile fra parken igennem bebyggelsen og direkte ud til Odense Ådal. Det giver Bøgeparken en helt ny landskabelig beliggenhed og kvalitet og skaber samtidig en ny grøn forbindelse fra parken ud mod Ådalen.

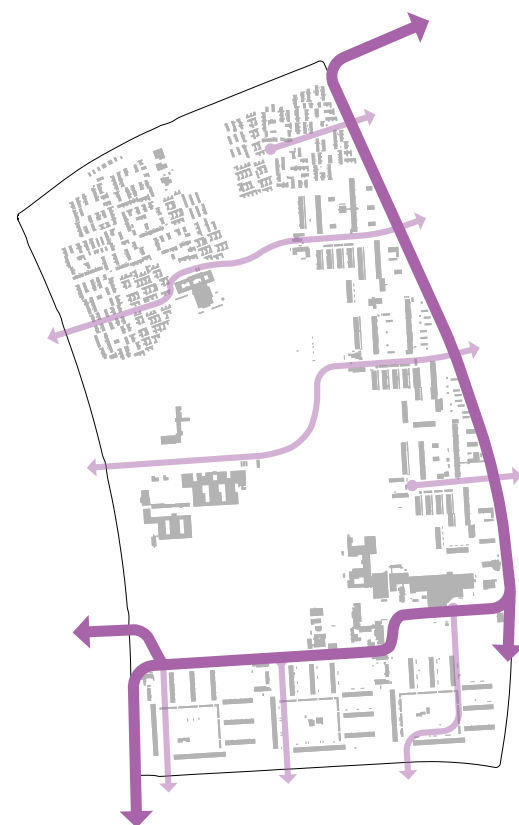


HOVEDSTRATEGI



FORSKELLIGE STATIONER

Syv nye letbanestationer og en kvartersplads foreslås som nye lokale tyngdepunkter. Tyngdepunkterne udføres forskelligt med afsæt i de forskellige lokale omgivelser og muligheder. På den måde skabes en perlerække af forskellige oplevelser og steder langs letbanen.



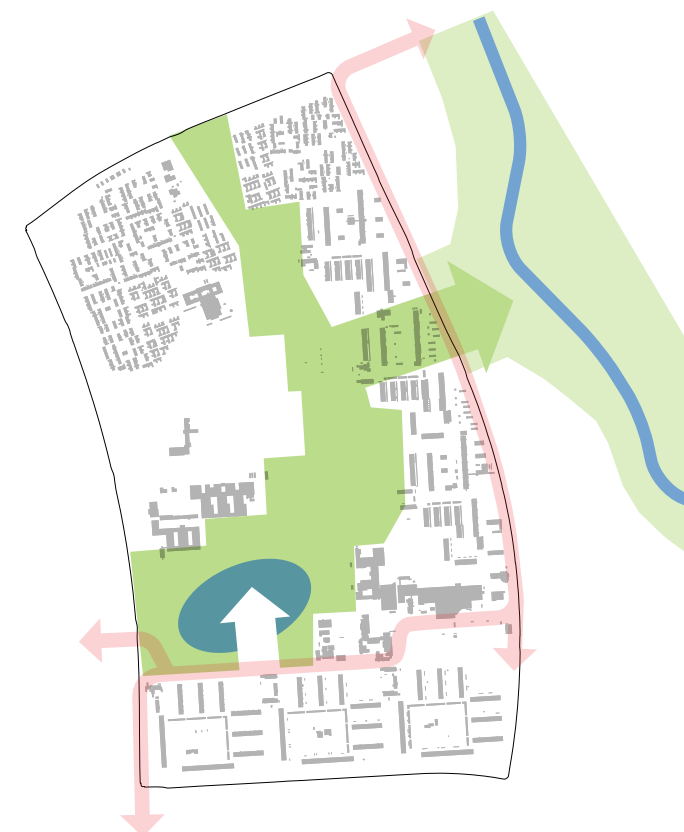
NYE FORBINDELSER

Hver station kobles med en tværgående forbindelsesvej igennem de respektive boligkvarterer. Forbindelsesvejene danner lokale kvarterstrøg for de forskellige kvarterer, ligesom letbanen gør det for bydelen som helhed. Her koncentrerer byliv og aktiviteter.



UDVIKLINGSZONER

Omkring letbane- og vejtracé udpeges nye udviklingsområder til etablering af nye by og landskabsrum, nye byfunktioner samt arbejdspladser, nye offentlige institutioner, butikker, ungdomsboliger og nye boligtyper såvel som private boliger.

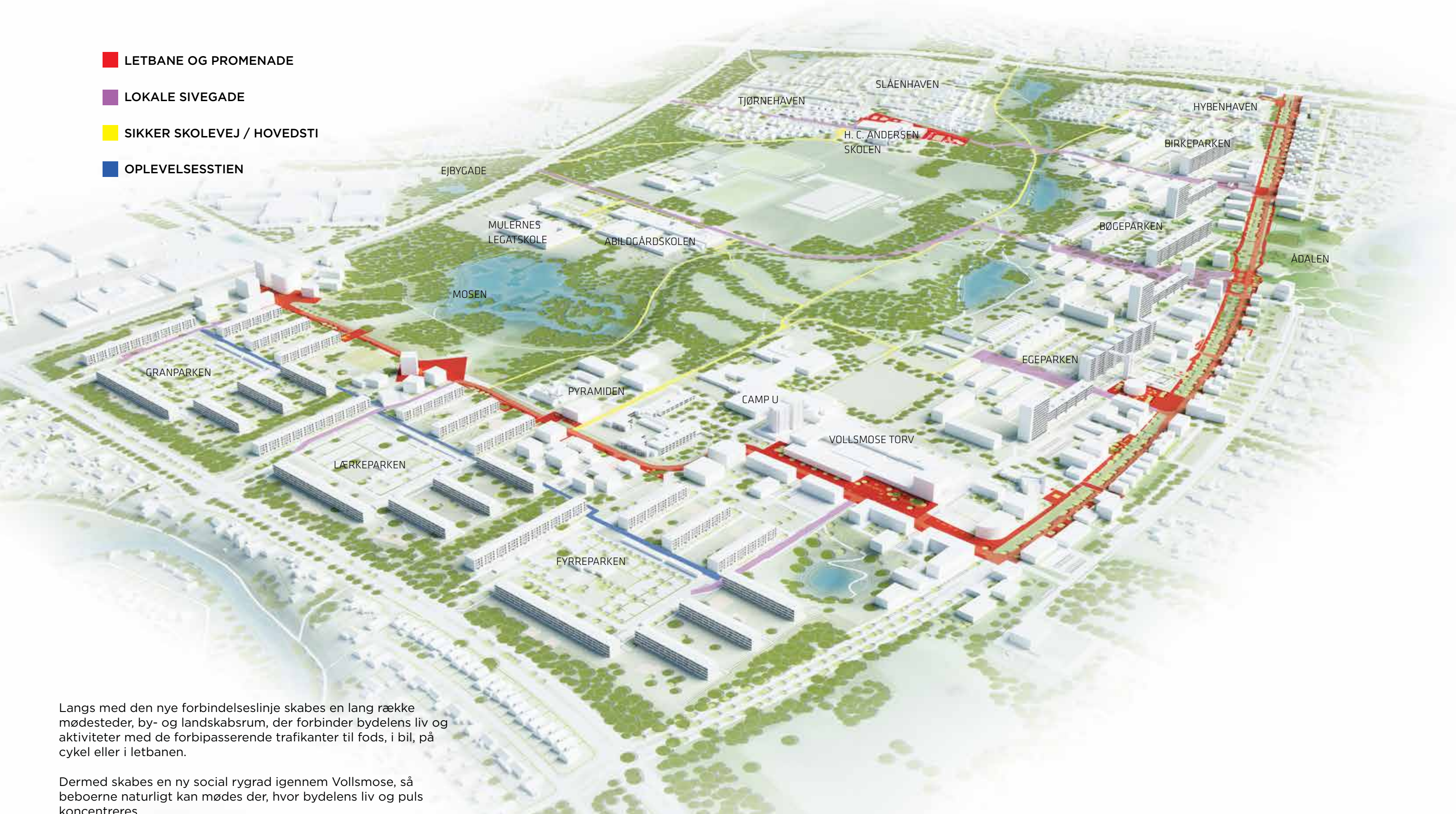


EN NY GRØN FORBINDELSE

Ved Bøgeparken etableres en ny grøn forbindelse fra byparken i centrum af Vollsmose til Odense Ådal, som fortsætter ud til fjorden og ind igennem centrum. Mod syd kobles bebyggelse og park sammen over letbanen ved et nyt aktivitetscenter ud mod mosen.

VOLLSMOSES SOCIALE INFRASTRUKTUR

- LETBANE OG PROMENADE
- LOKALE SIVEGADE
- SIKKER SKOLEVEJ / HOVEDSTI
- OPLEVELSESSTIEN



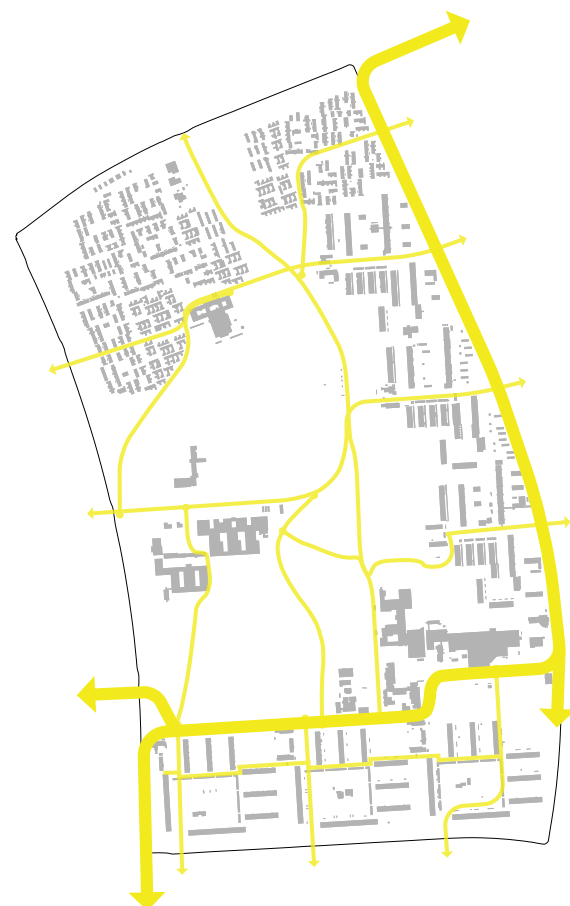
Langs med den nye forbindelseslinje skabes en lang række mødesteder, by- og landskabsrum, der forbinder bydelens liv og aktiviteter med de forbigående trafikanter til fods, i bil, på cykel eller i letbanen.

Dermed skabes en ny social rygrad igennem Vollsмосe, så beboerne naturligt kan mødes der, hvor bydelens liv og puls koncentrerer.



VOLLSMOSES NYE RYGRAD

Den nye sociale infrastruktur bliver en ny rygrad for bydelen. Hvor ankomsten tidligere altid foregik fra de store omfartsveje, får bydelen nu en tæt og social infrastruktur, hvor mennesker færdes, mødes og opholder sig.



HOVEDSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE

Langs de nye gader skabes sikre stier til cyklister og gående med særligt fokus på at bevare de sikre skoleveje, der i dag karakteriserer områdets trafiksystem. Dette gøres ved en række sikrede overgange over de ganske få gader, der føres igennem parken.



NYE UDVIKLINGSFELTER OG BYUDVIKLING

Omkring den nye rygrad koncentrerer en række udviklingsfelter, der udnytter letbanens muligheder for udvikling samt muligheden for at tilføre bydelen et rigt byliv, forretnings- og foreningsliv.

Indenfor hvert felt arbejdes med en bystruktur, der understøtter og udvikler stedets særlige kvaliteter og muligheder.

PROMENADEN OG BYGADEN





PROMENADEN OG BYGADEN VED CENTERSTIEN

Centerstien er et af de mest benyttede stiforløb blandt bløde trafikanter i Vollsmose. Det gælder både for beboere, som bevæger sig mellem de mange afdelinger, eller de, som skal til og fra de forskellige byfunktioner internt i Vollsmose. Men det gælder i ligeså høj grad for besøgende, som eksempelvis de mange studerende og medarbejdere, der til dagligt har et ærinde i området.

Udover at være et trafikalt rum for bløde trafikanter, har stien i dag en social funktion og bruges af mange som et rekreativt strøg, hvor man "slentrer" flere sammen i forbindelse med gåture i bydelen.

Stien er omgivet af et stort landskabsrum på den ene side og en skovbræmme på den anden side. Begge rummer store landskabelige kvaliteter. Alligevel har Centerstien designmæssigt karakter af en bagside med blandt andet huller i belægning, en tæt bevokset krat og uheldig placering af affaldscontainere langs stiforløbet. Samtidig kan stien til tider opleves trafikalt utrygt på grund af de hurtigtkørende knallerter. Til tider kører der også biler blandt de gående.

På grund af Centerstiens meget differentierede brugergruppe, rummer forløbet et stort socialt potentiale. Her kan beboerne mødes på tværs af kulturelle, sociale og økonomiske skel.

Kort sagt skal Centerstiens nuværende funktion som et vigtigt socialt og trafikalt rum for bløde trafikanter forstærkes i fremtiden.



A) PROMENADEN VED CENTERSTIEN



PRINCIPOPLÆG

- Der etableres en promenade ved Skovbræmmen mellem bebyggelsen og moselandskabet. Promenaden er hovedfærdselsåre for de bløde trafikanter og et oplevelsesrigt stiforløb. Den kan betragtes som et aflangt byrum, der fremhæver Vollsmoses eksisterende kvaliteter og tilskynder til at flere får muligheden for at benytte disse.

- Udsigten ned mod moselandskabet skal fremhæves

- Nye aktiviteter placeres langs promenaden for at appellere både til lokale beboere, men også til besøgende fra andre bydele.

- Promenadens bredde og karakter varierer langs forløbet. Nogle steder er promenaden et bredt fortov ved siden af en cykelsti. Andre steder bliver det brede fortov til et byrum, der danner en integreret sammenhæng med både eksisterende og ny bygningsmasse.



PROMENADEN VED VOLLSMOSE ALLÉ

I dag er Vollsmose Allé en firesporet vej ligesom Ejbygade. I følge trafikberegninger, vil trafikmængden på Vollsmose Allé i fremtiden blive fire gange mindre end på Ejbygade. Det brede vejforløb, der kun afbrydes af rundkørsler ved indgangen til Ege-, Bøge- og Birkeparken giver anledning til, at nogle bilister kører hensynsløst og i høj fart. Samtidig danner Alléen en barriere på den østlige side imod parcelhuskvarteret og Ådalen.

De overdimensionerede vejarealer langs Vollsmose Allé danner i kombination med de store parkeringsanlæg foran højhusbebyggelserne tilsammen et trafikrum i kæmpe skala. Her får bilerne en højere prioritet end fodgængerne. Selve Vollsmose Allé er dog æstetisk smukt indrettet med træerækker, der følger vejens bugtede forløb.



B) PROMENADEN VED VOLLSMOSE ALLÉ



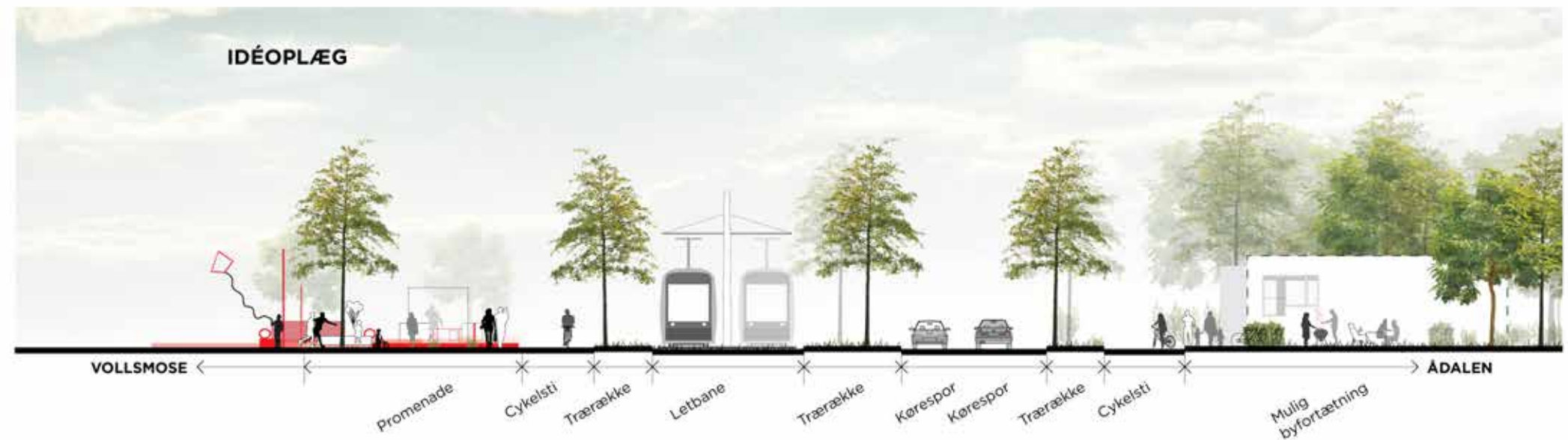
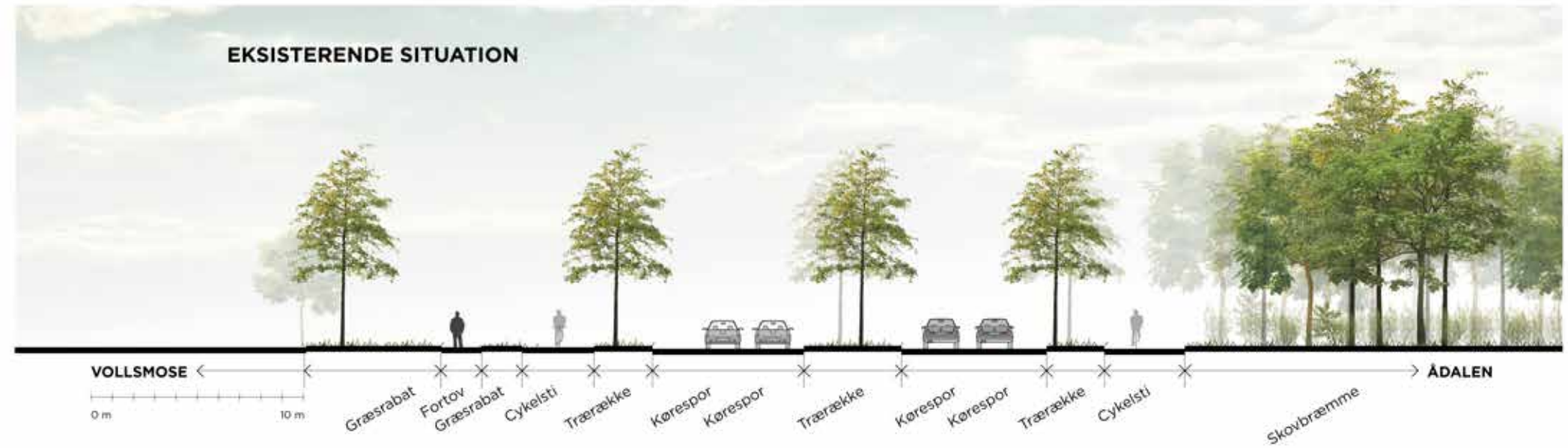
EKSISTERENDE SITUATION VED VOLLSMOSE ALLÉ

PRINCIPOPLÆG

- Letbanens linje 2 er planlagt til at løbe i den ene side af Vollsmose Alle, så den i fremtiden kun bliver tosporet. Dette vil kunne have en hastighedsdæmpende effekt i sig selv. Derudover vil det gøre krydsningen af Vollsmose Allé væsentlig nemmere for de bløde trafikanter, hvilket gør det rekreative naturlandskab ved Ådalen mere tilgængeligt for Vollsmoses beboere.

- Når letbanen kommer til Vollsmose, bliver der endnu flere bløde trafikanter i bydelen. Her kommer promenaden til at spille en vigtig rolle som en tryk forbindelse for de gående og cyklende. Da Promenaden følger letbanen, opnår man et samlet forløb, som også vil opleves trygt i de mørke timer, hvor mange ellers bliver utrygge

- Promenaden skal understøtte Alléens eksisterende æstetiske kvaliteter, og derfor bevares træerne langs Alléen.

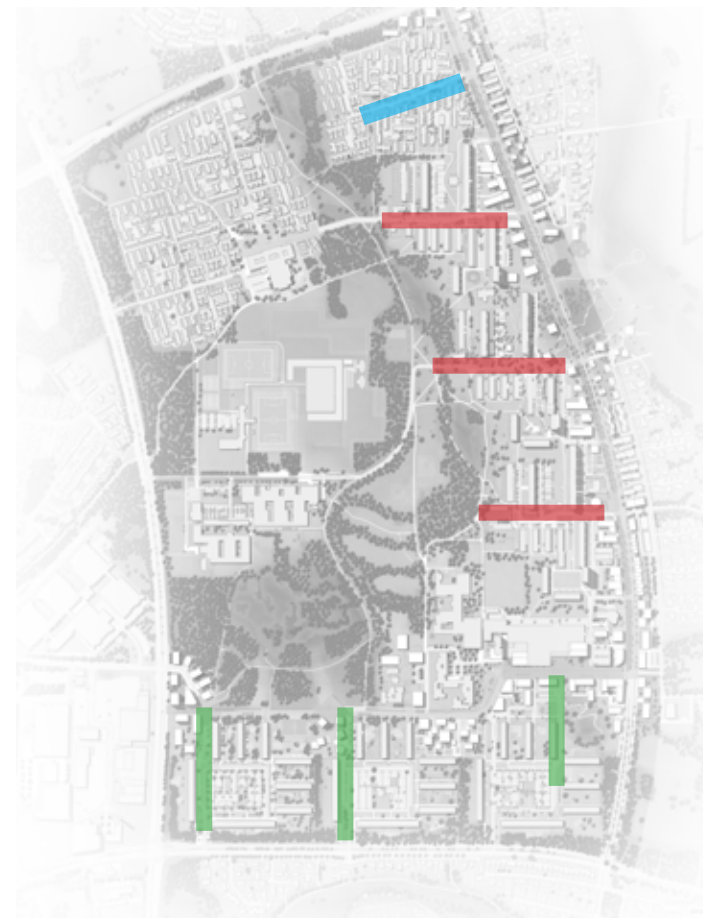


SIVEGADER

Sivegaderne ved Vollsmose Allé og de tre parker langs Åsumvej kan, med den rette udformning, understøtte og forstærke tilgængeligheden og fremkommeligheden i hele Vollsmose.

Sivegader skaber større sammenhæng internt for de lokale beboere og kan sammen med den fremtidige infrastruktur for hele Vollsmose være med til at åbne op for nye udviklingsmuligheder. Sivegaderne rummer store muligheder for at aktivere byrum med naturlige mødesteder for beboerne.

Sivegaderne kan knytte forbindelse til nye veje og stisystemer på en måde, der ikke opfordrer til unødigt gennemkørende og uvedkommende trafik.



A) SIVEGADER VED ÅSUMVEJS PARKER

B) SIVEGADER VED VOLLSMOSE ALLÉS PARKER

C) SIVEGADEN VED HYBENHAVEN



EKSISTERENDE SITUATION VED LÆRKEPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED BØGEPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED HYBENHAVEN

REFERENCER

En sivegade er en gade eller et byrum i en by, som biler kun må køre ad med stærkt nedsat hastighed og under stor hensyntagen til cyklister og fodgængere. Dette kan opnåes ved en omhyggelig og detaljeret planlægning af gadens forløb og udformning, der prioriterer de bløde trafikanter højt. Ved hjælp af forskellig belægning, beplantning og byinventar kan der skabes et veldefineret forløb af veje og byrum, som tydeligt signalerer den ønskede trafikale adfærd: Et levende byrum i langsom hastighed, hvor krydsningsmulighed for de gående har første prioritet.

I sivegaderne foreslås en klar markering af sociale zoner: Privat - halvprivat - halvoffentlig og offentlig, ligesom der er en klar markering for de gående, de cyklende og de kørende.



A: Mangler halvprivate og halvoffentlige zoner, kan allemandsland opleves som ingenmandsland.



B: Zonering er en måde at arbejde med at tydeliggøre, hvem der hører til hvor, hvilket giver bedre basis for udvikling af social infrastruktur.

Akademisk Arkitektforening og Københavns Kommune - September, 2014



REFERENCE: BLANGSTEDGÅRD, ODENSE



Eksempler på sivegader: Belægninger, beplantninger og inventar, for eksempel en legeplads, signalerer et byrum på de bløde trafikanters betingelser.

REFERENCE: FREDENSGADE, ODENSE

SIVEGADER - ÅSUMVEJS PARKER

Når man ankommer til parkerne langs Åsumvej i dag, mødes man af et gårdrum med store åbne arealer. Både byrum og bebyggelse karakteriseres af store og ubrudte forløb. Det skaber en uoverskuelig skala uden naturlige opholdssteder.

Bebyggelsens store skala kan virke fremmedgørende og ugæstfri. Det præger ankomsten til området og er med til at tegne boligområdernes identitet overfor omverdenen.

De store åbne parkeringsarealer domineres af parkering i ensformige rektangulære mønstre, som kun brydes af træer og beplantning. Affaldsgårde med store containere er placeret i aflåste stålindhegninger.

Hele gårdrummet er indrammet af lange lige garageanlæg, som samtidig danner kant og formidler et terrænspring fra gårdrum til stueniveau i beboelsen.

Alt i alt opleves de centrale ankomstpladser som en slags "bagside" til bebyggelsen med servicefunktioner uden ophold eller bylivsfunktioner.

To af parkerne har dog fået tilføjet beboerhuse i gårdrummet med høj arkitektonisk standard. Placeringen af dem virker dog tilfældig.

Fælles for parkerne er, at der kun er én vej ind og ud til hvert gårdrum. Man kan ikke "sive" igennem nogen steder, men skal altid ud på den store langsgående Åsumvej, ligesom man ikke kan parkere ved boligen, men kun på de store centerpladser.

Et sivegadeforløb ind igennem ankomstområdet vil give både nye muligheder for bedre intern tilgængelighed og tilføje nye kvaliteter til rummet mellem husene.



EKSISTERENDE SITUATION VED GRANPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED LÆRKEPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED FYRREPARKEN

PRINCIPOPLÆG

- Rummet udformes ved hjælp af fysiske og visuelle virkemidler. Det gør, at rummet synes mindre, ligesom det virker fartdæmpende.

- Forarealet ved boligen gøres mere attraktivt. Dette tilskynder til aktiv brug og ophold, og det skaber et levende byrum og dermed højere grad af social kontrol.

- Bevidst valg af byrumsinventar og belægning prioriterer de bløde trafikanter. Det giver karakter af byrum og ikke trafikrum.

- Løjnefaldende opholdsarealer ved sivegaden giver området en imødekommende identitet.



EKSISTERENDE SITUATION VED LÆRKEPARKEN



HALVPRIVATZONE

FORTOV

BEPLANTNING / P-PLADS / CYKELPARKERING

KØREBANE / TRAFIKDÆMPER

BEPLANTNING /
P-PLADS /
OPHOLD

SIVEGADER - VOLLSMOSE ALLÉS PARKER

Ankomsten til Vollsmose Allés parker er kendetegnet ved store parkeringsarealer. De er designet i stor skala med brede kørebaner, og pladsen er derfor ikke fuldt udnyttet i dag.

De mødesteder, som ligger i forbindelse med parkeringsarealerne, er ikke tydelige, når man går forbi.

Endelig er p-pladserne omkranset af mure, enten i form af garager, affaldsgård eller gavle. Det bliver derfor et ankomstråde der bærer præg af at være en "bagside", ligesom det lukkede område ikke tillader nogen gennemkørsel.

Dette skaber et område, som i høj grad er domineret af bilernes behov, mens der mangler plads til de bløde trafikanter.

Den nye infrastruktur foreslår forbedrede interne forbindelser og øget tilgængelighed i Vollsmose. Her spiller sivegaderne en central rolle.



EKSISTERENDE SITUATION VED EGEPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED BØGEPARKEN



EKSISTERENDE SITUATION VED BIRKEPARKEN

PRINCIPOPLÆG

- Der skabes mere plads til fodgængerne
- Der skabes et nyt identitetsgivende element for bebyggelsen.
- Dele af parkeringspladsen omdannes til et mødested.
- Ny hovedstiforbindelse til og fra offentlig transport og skole.



EKSISTERENDE SITUATION VED BØGEPARKEN



SIVEGADER - HAVERNE

Ankomstvejene ved haverne har en anden karakter end ved parkerne. Haverne er tæt-lav bebyggelse med små boligveje og decentrale parkeringspladser i små grupper. Befolkningstætheden er også meget lavere, så her er meget mindre trafik.

Dog er stamvejene udlagt i brede og lige forløb, der ligesom i parkerne er eneste vej ind og ud af området. Især Tjørnehavens stamvej er belastet, da den er den eneste adgangsvej til og fra H.C. Andersen Skolen.

Stamvejene kan med fordel ombygges til sivegader, hvilket medfører mere hensynsfuld kørsel og bedre forhold for de bløde trafikanter.

FAKTABOKS

I februar og marts 2015 var der beboerafstemninger i de enkelte afdelinger i Vollsmose.

Afdelingerne Tjørnehaven og Slånehaven har stemt nej til planen. Planen omfatter derfor ingen fysisk ombygning af stamvejene i de to afdelinger.

Afdelingen Hybenhaven har stemt ja til planen. Planen omfatter at stamvejen i Hybenhaven ombygges til en sivegade,



EKSISTERENDE SITUATION VED HYBENHAVEN



EKSISTERENDE SITUATION VED SLÅNEHAVEN



EKSISTERENDE SITUATION VED TJØRNEHAVEN

PRINCIPOPLÆG

- Vejdesign og byrum tilskynder til at sænke farten.
- Eksisterende stier og byrum får en anden og mere betydende rolle.
- Vertikale elementer som høje træer anvendes til at skabe rum.
- Mere sikre overgange for bløde trafikanter



EKSISTERENDE SITUATION VED HYBENHAVEN



UDSNIT

Ved stationerne langs letbanen samt ved H.C. Andersen Skolen etableres nye lokale tyngdepunkter, hver med sin egen identitet forankret i den lokale sammenhæng.

I 1:1000 udsnit beskrives eksempler på tyngdepunkterne i følgende afsnit.

Udsnit 1 - Pladsen ved Ejbygade

Stationen ved pladsen ved Ejbygade

Udsnit 2 - Byparken

Stationen ved byparken nord for Lærkeparken

Udsnit 3 - Bygaden

Bygaden ved VollsmoseTorv

Udsnit 4 - Egeparken

Udsnit 5 - Ådalen

Landskabskorridoren ved Bøgeparken

Udsnit 6 - Birkeparken

Udsnit 7 - Hybenhaven

Udsnit 8 - H.C. Andersen Skolen





Pladsen ved Ejbygade



Byparken



Bygaden



Egeparken



Bøgeparken



Birkeparken



Hybenhaven



HC Andersen Skolen

PLADSEN VED EJBYGADE

Pladsen ved Ejbygade vil opleves som ankomsten til Vollsmose fra Odense centrum og fra Skibhuskvarteret.

Letbanestationen ligger i krydsningen mellem den forlængede Risingsvej, letbanen, promenaden, boliggeden ved Granparken samt fodgængerforbindelsen til skolen og gymnasiet på Gillestedvej. Stationspladsen bliver et vigtigt knudepunkt for beboere, handlende, studerende og folk på vej til og fra arbejde.

Byrummet tegnes som en stjerne med fem arme, en for hver forbindelseslinje fra krydset mod de omkringliggende byområder.

Cykelforbindelsen langs Vollsmoseparken deles i to ved krydset. En forbindelse fanger Risingsvej, og en kobler sig på Ejbygade.

Hver af de fem arme bliver et byrum i relation til deres respektive forbindelser. En bliver til letbanestationen, en bliver til boliggade, en bliver til en landskabsplads, en bliver til den forlængede Risingsvej, og en bliver til promenaden.

Bebyggelsen omkring krydset bliver til boliger ud mod parken, serviceerhverv mod Ejbygade og publikumsorienterede servicefunktioner i stueetagen.

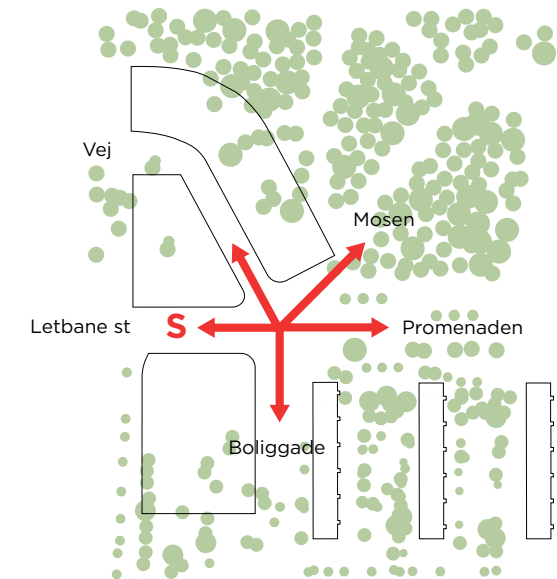


EKSISTERENDE SITUATION



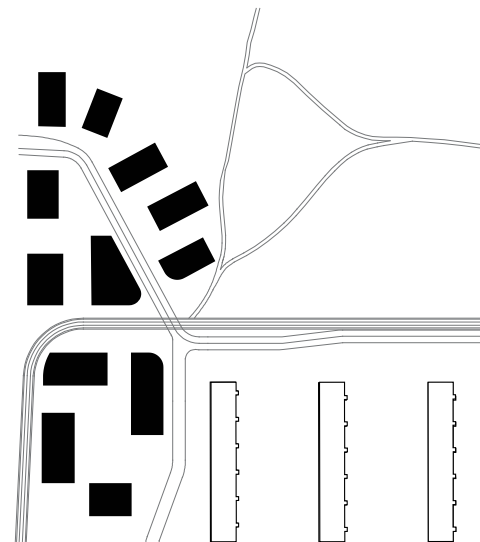
Velkommen til Vollsmose!

Pladsen ved Ejbygade markerer ankomsten til den grønne bydel samt den nye kobling til forbindelser for gående, cyklende, bilister og letbane.



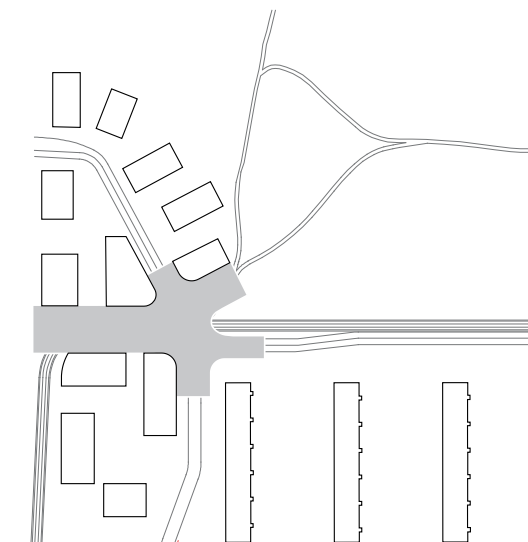
Knudepunkt

Pladsen ved Ejbygade markerer et nyt knudepunkt i Vollsmose.



Ny udvikling

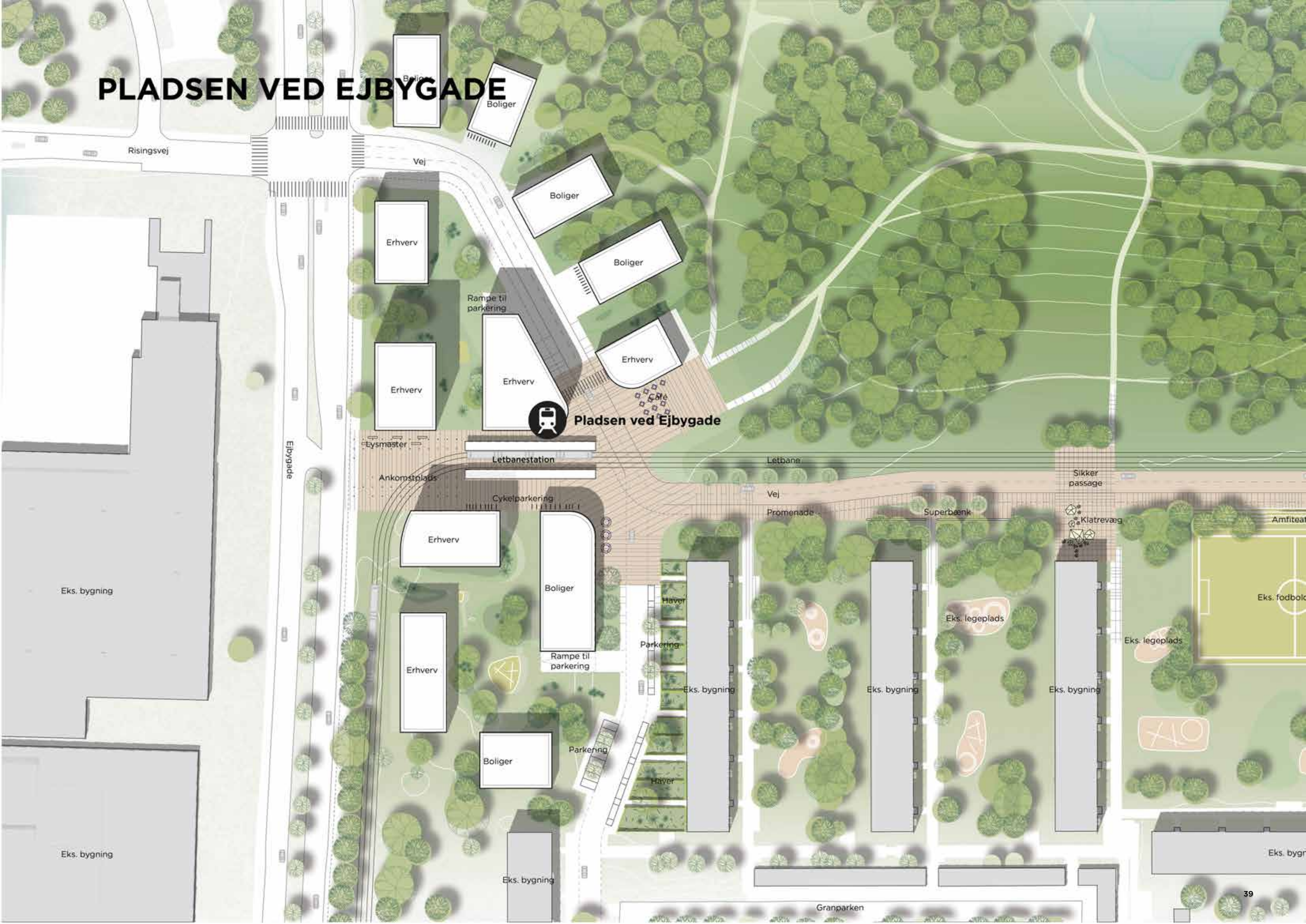
Ny bebyggelse markerer krydset mellem Ejbygade og den forlængede Risingsvej ind i Vollsmose. Bebyggelsen relaterer til henholdsvis Ejbygade, naturen og Granparken.



Nye aktive byrum

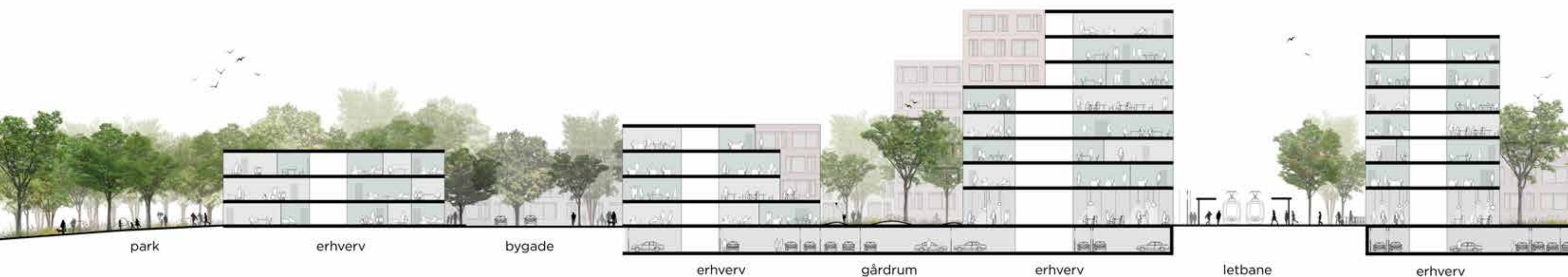
Omkring infrastrukturen udvikles en række nye offentlige rum i tæt samspil med omgivelserne.

PLADSEN VED EJBYGADE

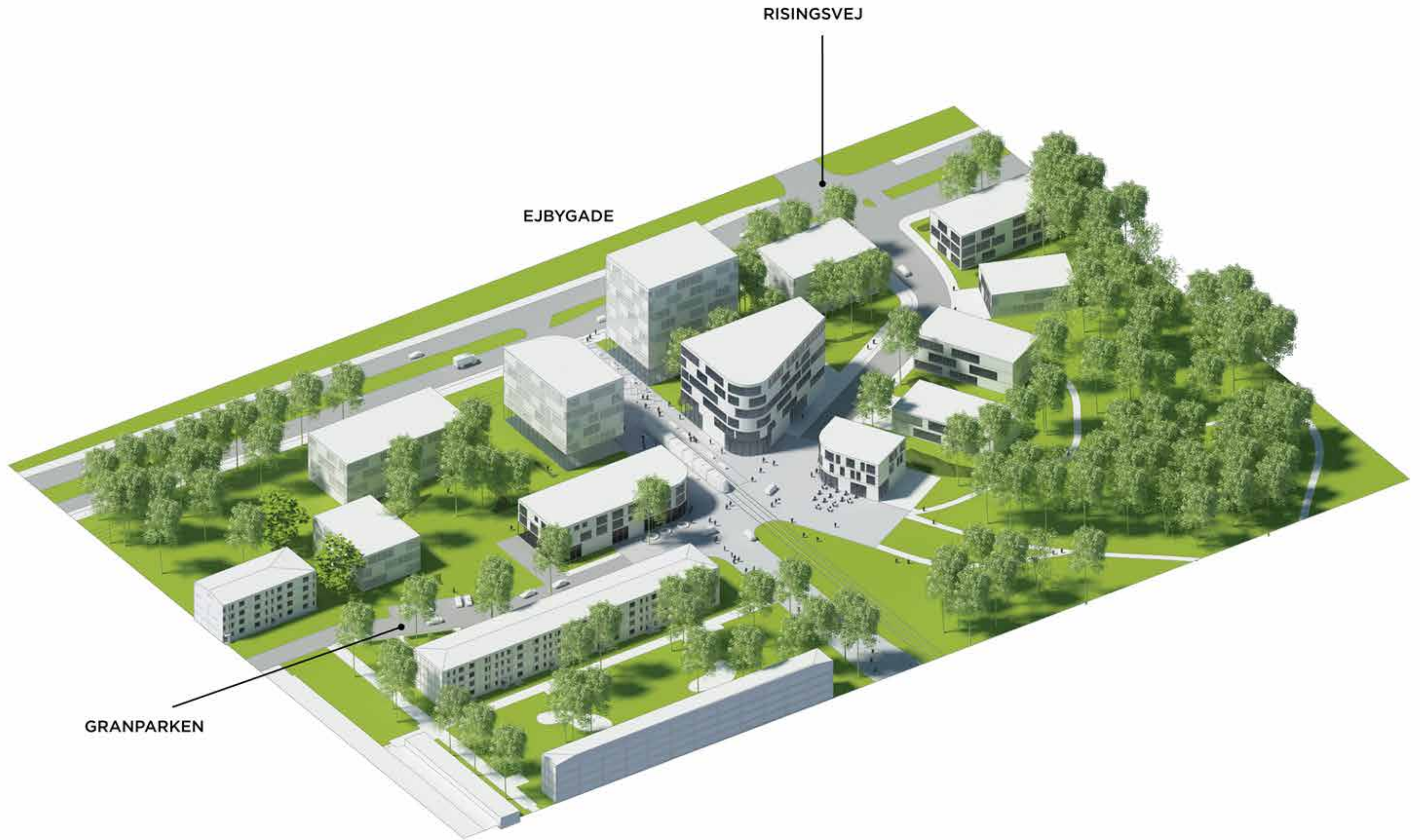


PLADSEN VED EJBYGADE

Snit 1:500



Snit 1:500



RISINGSVEJ

EJBYGADE

GRANPARKEN

PLADSEN VED EJBYGADE

KIG FRA GRANPARKEN
MOD PLADSEN VED EJBYGADE





BYPARKEN

Byparken skaber en ny aktiv overgang mellem Åsumvej-parkerne og mosen der, hvor letbanestationen mødes af boliggeden fra Lærkeparken.

Letbanen og vejforbindelsen ligger i overgangen mellem boligbebyggelserne mod syd og Byparken mod nord. Med stationen ved "Byparken" skabes et nyt tyngdepunkt med aktiv udnyttelse af det smukke landskab mod nord, som i dag fremstår utilgængeligt og utrygt.

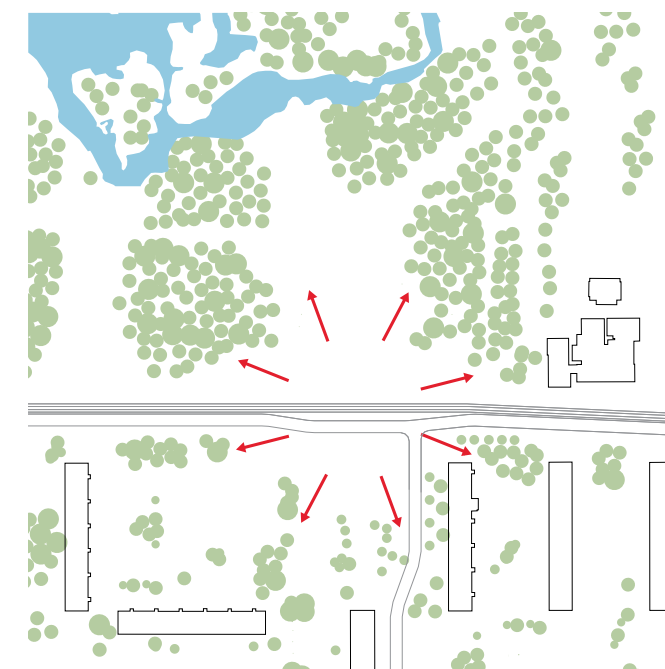
Stationspladsen danner en udvidelse af vejens og promenadens profil og skaber dermed ophold på begge sider ud mod Byparken såvel som ind mod bebyggelsen ved Lærkeparken. Pladsen forbindes med boliggeden og til ny boligbebyggelse mod syd. De nye boliger skaber liv og kontakt og giver øjne på stationen i aftentimerne. Mod nord danner pladsen et udkigspunkt over parken samt overgange til det lavereliggende eng- og moseområde.

Under stationspladsens kant mod nord integreres offentlige faciliteter såsom besøgs- og/eller naturcenter med aktiviteter direkte i parken og ned mod mosen. Stedet kan fungere som et støttepunkt for aktiviteter i parken. Her kan beboere, skoleklasser og gæster udefra spise madpakker, grille, købe kaffe, klæde om til sport eller låne udstyr til aktiviteter i landskabet. Stedet kan også bruges som selskabslokale eller kulturhus for boligforeningerne.



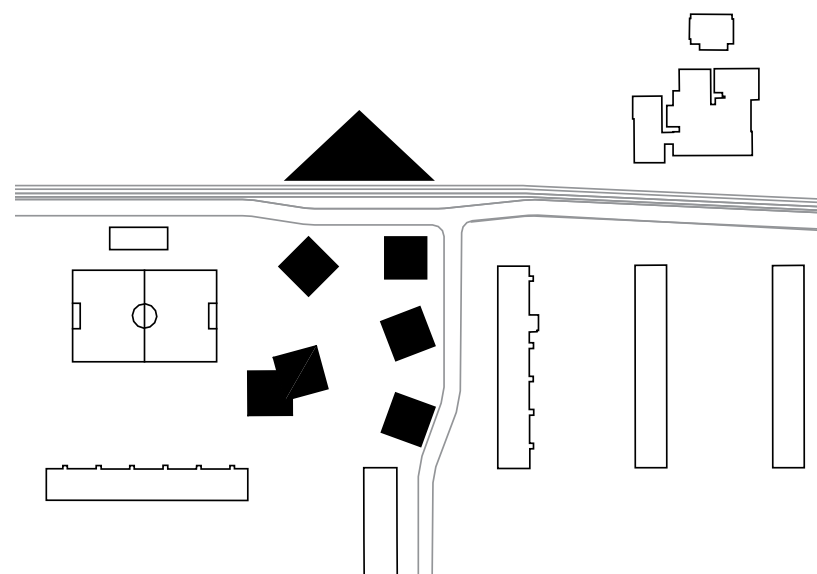
Overgang til parken

Bypark-stationen placeres midt for Vollsmose og skaber dermed en destination for boligbebyggelsen i syd op mod mosen.



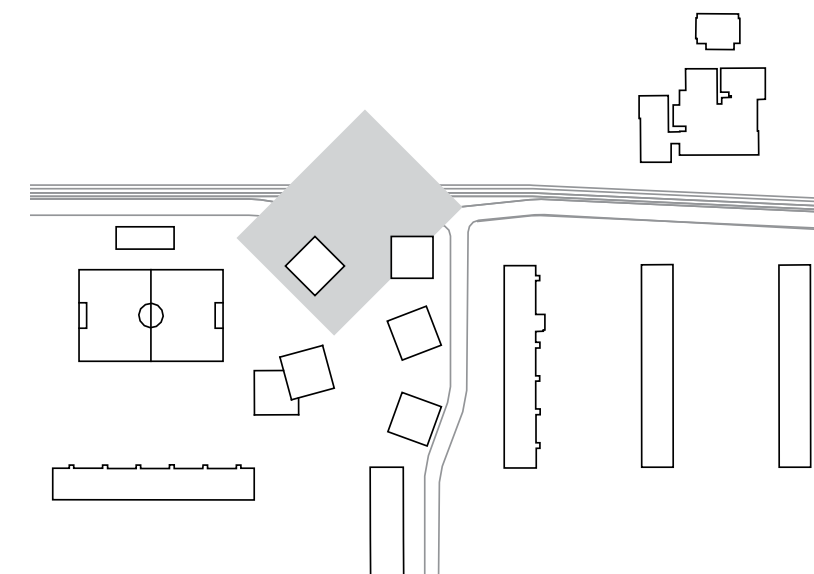
En aktiv forbindelse

Bypark-stationen bliver omdrejningspunktet for en ny forbindelse mellem boligbebyggelsen og parken på tværs af det nye tracé.



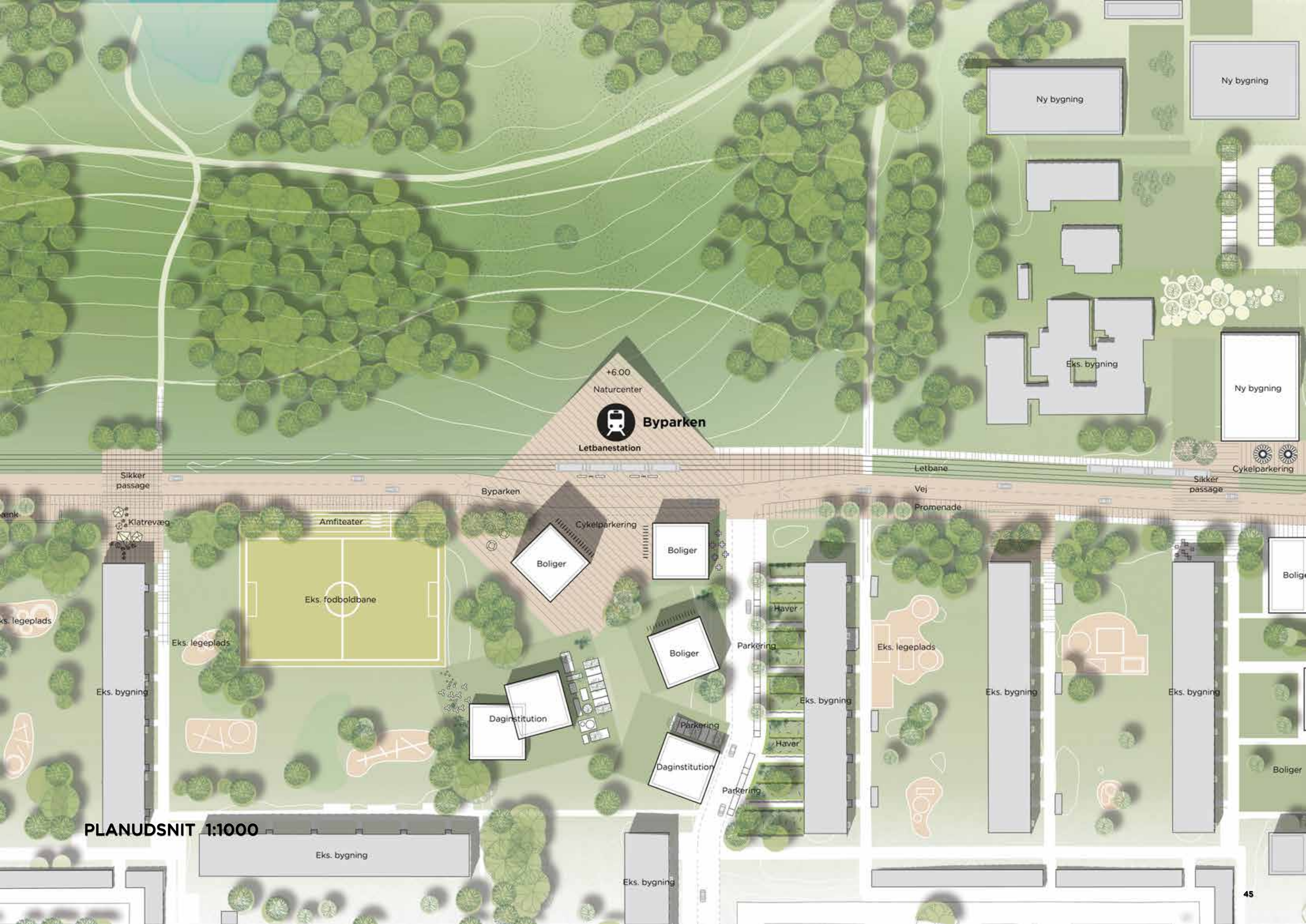
Aktivering af parken

Nye aktiviteter og liv i parken understøttes af de nye faciliteter ved stationen. Herunder et nyt center under stationspladsen.



Ophold

Stationspladsen skaber lommer til ophold på begge sider af traceet



+6.00

Naturcenter



Byparken

Letbanestation

Ny bygning

Ny bygning

Eks. bygning

Ny bygning

Cykelparkering

Sikker passage

Letbane

Vej

Promenade

Byparken

Amfiteater

Cykelparkering

Boliger

Boliger

Eks. fodboldbane

Boliger

Daginstitution

Daginstitution

Parkering

Haver

Eks. legeplads

Eks. bygning

Eks. bygning

Boliger

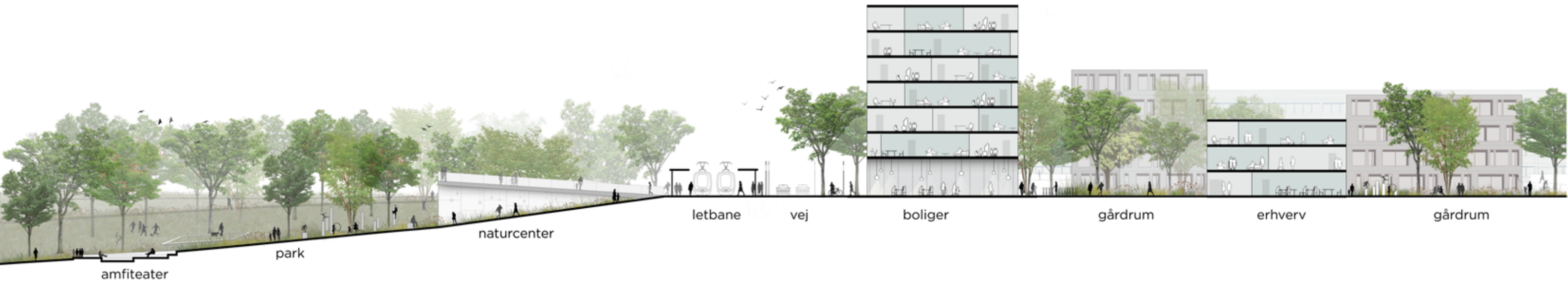
Boliger

PLANUDSNIT 1:1000

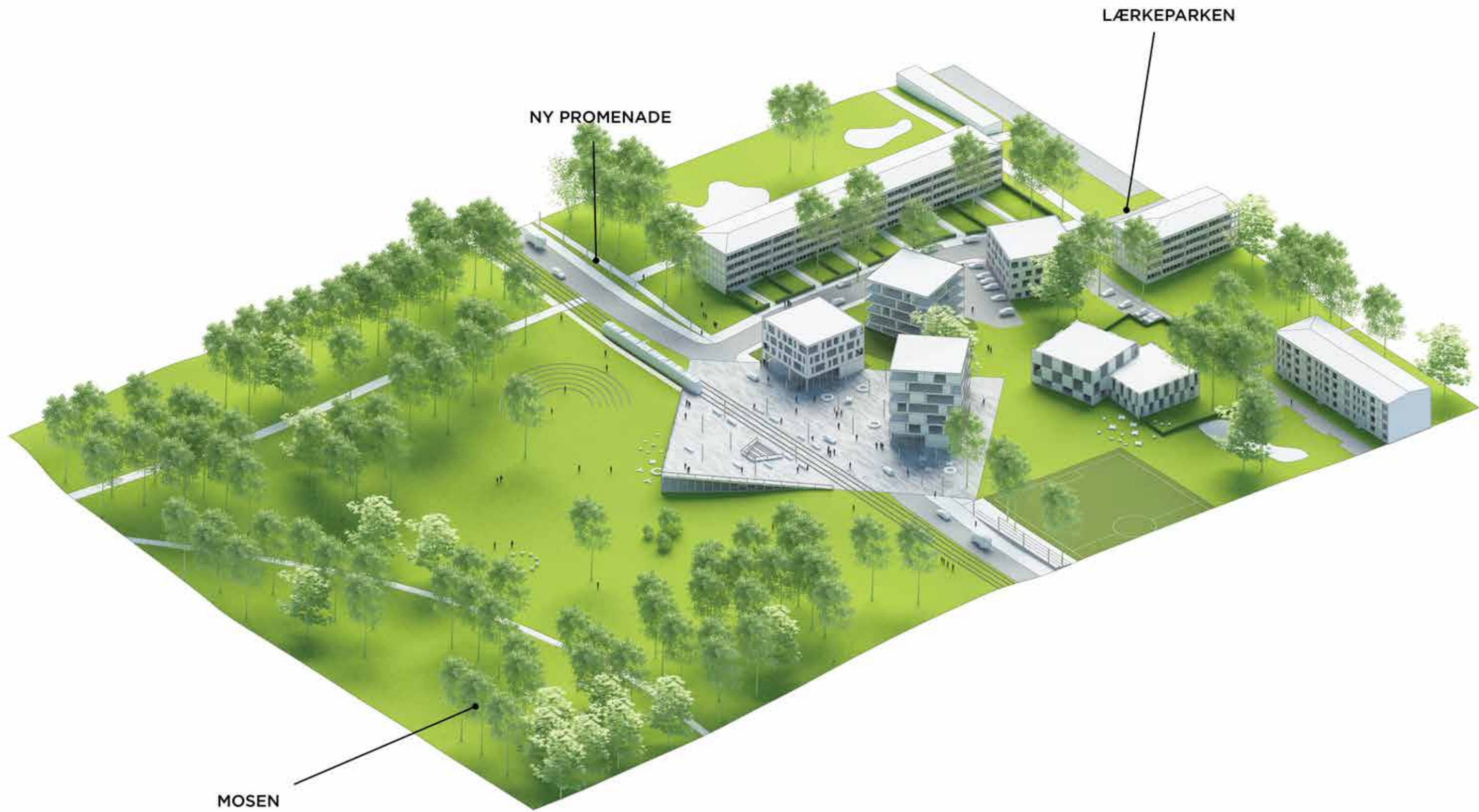
Eks. bygning

Eks. bygning

BYPARKEN



Snit 1:500



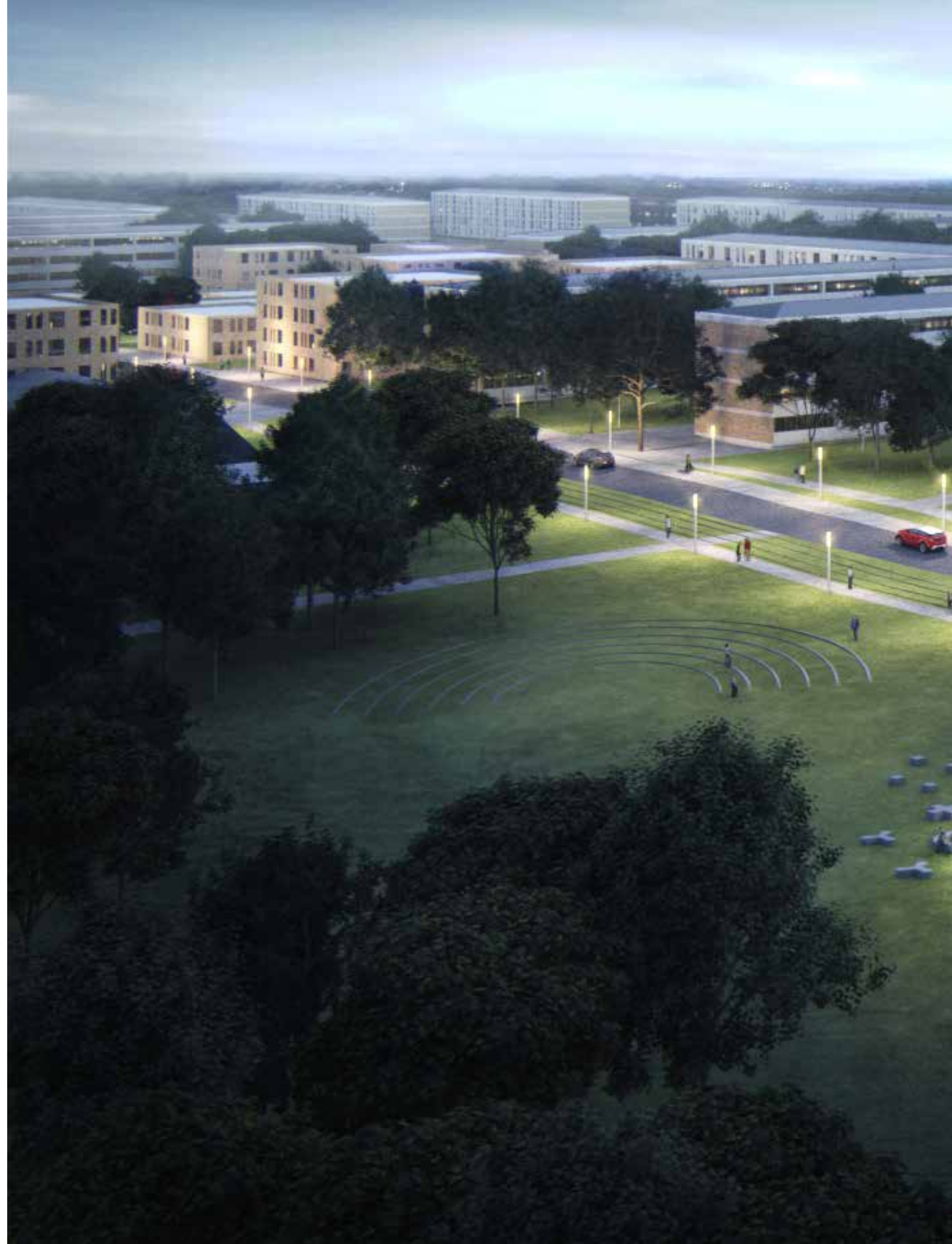
MOSEN

NY PROMENADE

LÆRKEPARKEN

BYPARKEN

KIG FRA MOSEN
MOD LÆRKEPARKEN





BYGADEN VED FYRREPARKEN OG VOLLSMOSE TORV

Stationen ved Bygaden danner et egentligt bycenter i Vollsmose. Den nye gennemgående bygade og letbanestoppet udnyttes til at understøtte handels- og byliv generelt omkring bycenteret.

Letbanen og vejforbindelsen får her karakter af en egentlig butiksgade. Her kan etableres bygninger med butiksfacader, korttidsparkering i gaden og brede fortove til ophold, handel og servering. Her er der i dag kun bagsider og parkering.

Langs bygaden placeres butikker og serviceerhverv med offentlige og åbne facader mod gaden. Sammenhængen mellem aktiviteter i stueetagen og gaden skal udvikles i tæt samspil med private interessenter for at sikre både økonomisk og social bæredygtighed.

Bygaden udvides ind igennem butikscenteret og skaber et fodgængernetværk, der integrerer centerets flow til og fra letbanen for beboere, handlende og gæsterne til de mange offentlige servicefunktioner omkring centeret. Adgang mod nord fra stationen kan foregå direkte gennem centeret, hvis denne forbindelse opgraderes. Adgang fra syd kan foregå via nye boliggader til Fyrreparken.

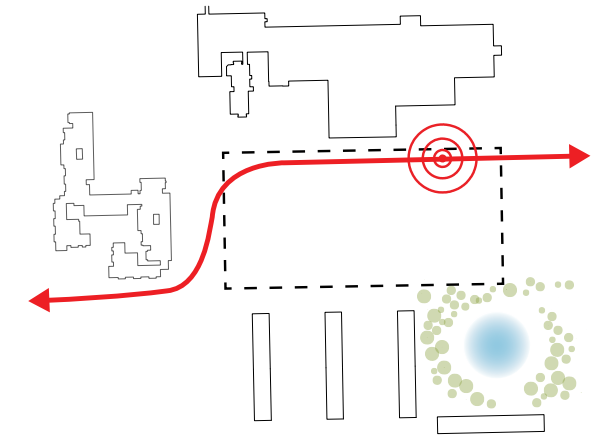
Parkering til butikscenteret kan på sigt håndteres i særlige parkeringshuse med offentlige funktioner i stueetagen. I processen frem mod fuld udbygning af området kan parkering som i dag foregå på terræn, idet der i dag er meget lav belægning på parkeringspladsen.



Vollsmoses bycenter

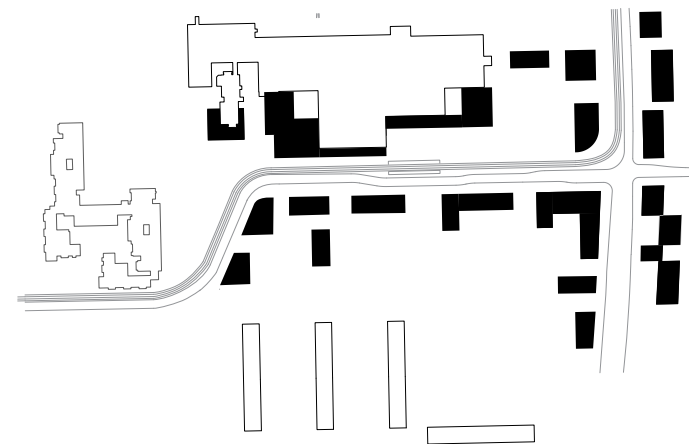
Bygaden definerer sammen med centerområdet zonen hvor Åsumvejs parker møder Vollsmose Allés parker.

Bygaden bliver et ankerpunkt for den nye vej og sammen med letbanen og en transformering af området søges at opnå et aktivt bycenter for hele Vollsmose.



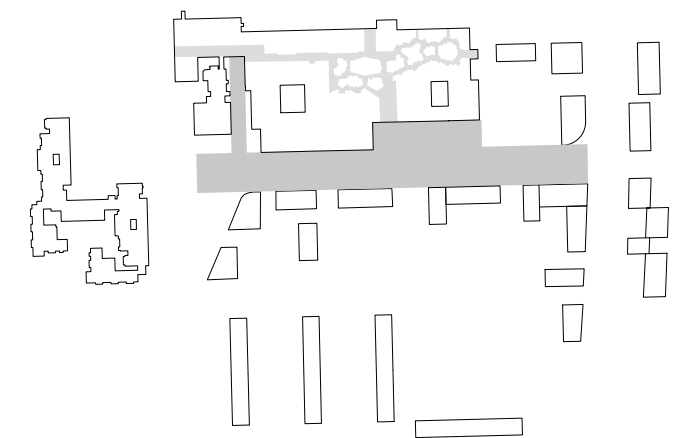
Fra forladt p-plads til levende by

Letbanen og bygaden understøtter handels- og byliv generelt omkring bycenteret og giver Vollsmose et levende mødested med nye ungdomsboliger samt en bred vifte af indkøbsmuligheder, idræts- og kulturtilbud.



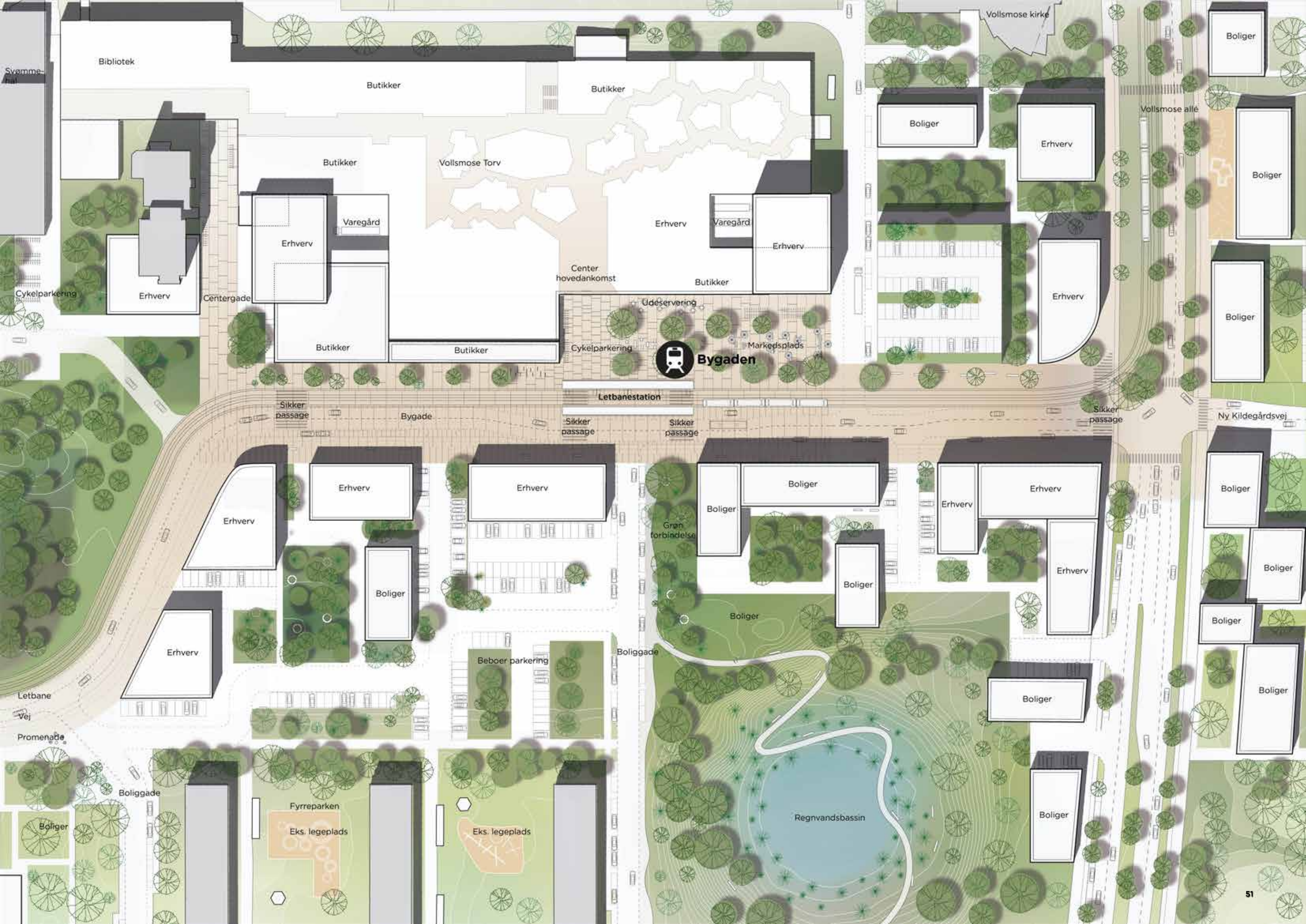
Funktionsfordeling

Nye programmer og aktiviteter understøttes af de nye faciliteter ved stationen. Især klynger af ungdomsboliger kan give et positivt effekt på områdets by- og kulturliv.



Aktivitet i øjenhøjde

Bygaden har aktive facader med butikker og erhverv i gadeplan. Sammen med centerets indre strøg danner Bygaden et loop med kulturtilbud, letbanestation og omkringliggende boliger som ankerpunkter.



Bibliotek

Butikker

Butikker

Vollmose kirke

Boliger

Butikker

Vollmose Torv

Boliger

Erhverv

Boliger

Erhverv

Varegård

Erhverv

Varegård

Erhverv

Center hovedankomst

Butikker

Erhverv

Boliger

Centergade

Erhverv

Butikker

Butikker

Cykelparkering

Udeservering

Markedsplads



Bygaden

Letbanestation

Sikker passage

Bygade

Sikker passage

Sikker passage

Sikker passage

Ny Kildegårdsvej

Erhverv

Erhverv

Boliger

Erhverv

Erhverv

Boliger

Erhverv

Boliger

Boliger

Boliger

Boliger

Erhverv

Erhverv

Boliger

Boliger

Boliger

Boliger

Erhverv

Beboer parkering

Boliggade

Boliger

Boliger

Letbane Vej

Promenade

Boliggade

Fyrreparken

Eks. legeplads

Eks. legeplads

Regnvandsbassin

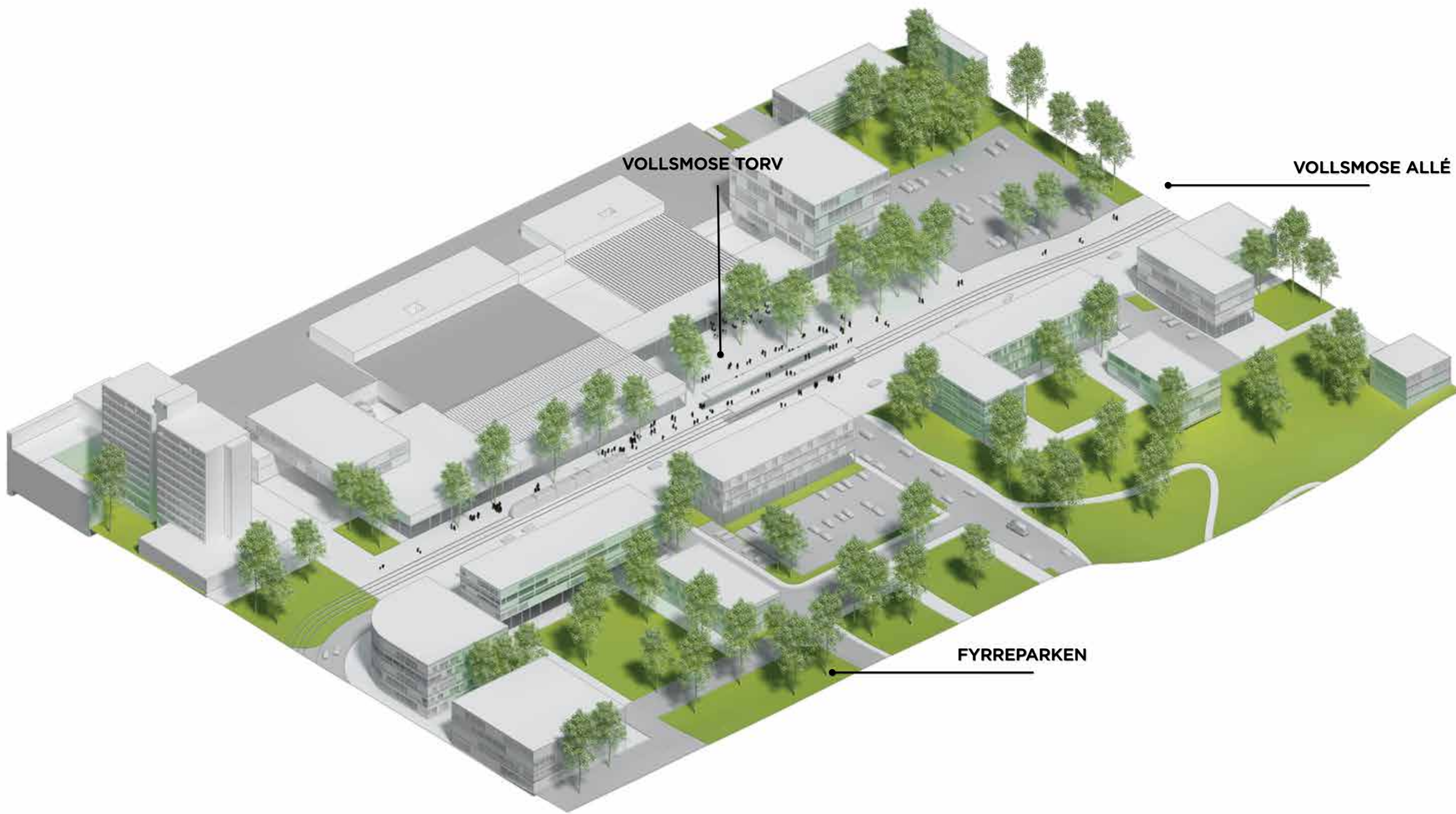
Boliger

Boliger

BYGADEN VED FYRREPARKEN OG VOLLSMOSE TORV



Snit 1:500



VOLLSMOSE TORV

VOLLSMOSE ALLÉ

FYRREPARKEN

BYGADEN VED FYRREPARKEN OG VOLLSMOSE TORV

KIG OVER PLADSEN VED
VOLSMOSE TORV





EGEPARKEN

Ved Egeparken ligger allerede i dag en klynge af offentlige arbejdspladser langs Vollsmose Alle.

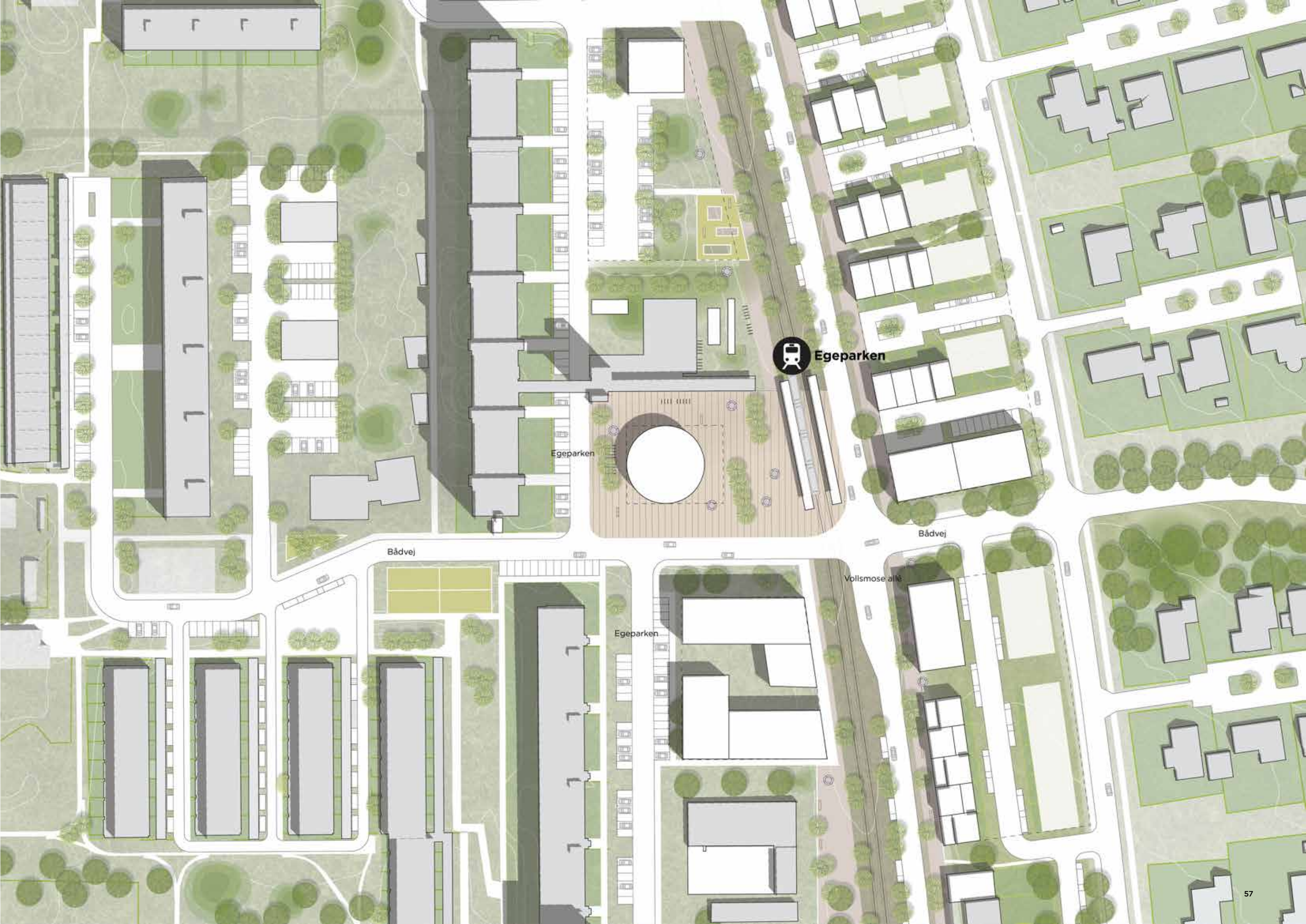
Stationspladsen ved Egeparken markeres som en offentlig byplads, hvor offentlige servicefunktioner ligger let tilbagetrukket og skaber en lomme på Vollsmose Allé.

Omkring stationen på begge sider af alléen skabes mulighed for andre bygninger og højere tæthed med serviceerhverv og byfunktioner som hovedfokus.

Alléen deles i to. Det ene dobbeltspor anvendes til biltrafik i begge retninger, og det andet dobbeltspor omdannes til et grønt tracé til letbanen.

Alléens egetræer bevares så vejen beholder sit karakteristiske landskabstræk.





 Egeparken

Bådvej

Bådvej

Vollsmose allé

Egeparken

EGEPARKEN

KIG FRA VOLLSMOSE ALLÉ
MOD EGEARKEN





BØGEPARKEN

Ved Ådalen forbindes de store landskabstræk; Odenses karakteristiske ådal og Vollsmoses indre landskab, så der skabes en ny grøn forbindelse igennem Bøgeparken på tværs af Vollsmose Allé og letbanen.

Stationen ved Ådalen ligger midt i landskabet i overgangen mellem bypark og det store vådområde, der strækker sig igennem hele Odense og ud til fjorden. Station og tracé integreres med landskabet, så oplevelsen af det særlige landskab og naturen er tilstede allerede inden, man stiger ud af letbanen.

Landskabsbåndet formidler en overgang fra de lavtliggende vådområder og vådenge omkring åen op over mere vildt englandskab ind mod stationen og over i parklandskabet gennem bebyggelsen ind mod Vollsmoses indre park.

Åbningen mod Ådalen kan skabe rum til den landskabelige forbindelse mellem park og ådal. Dette vurderes at kunne forøge boligværdien i hele det omkringliggende boligområde og skabe grundlag for ny udvikling.

Nye boliger kan opføres i punkthuse for at genetablere antallet af boliger og for at sikre trygheden i byrummet gennem god kontakt mellem parkområdet og beboere.

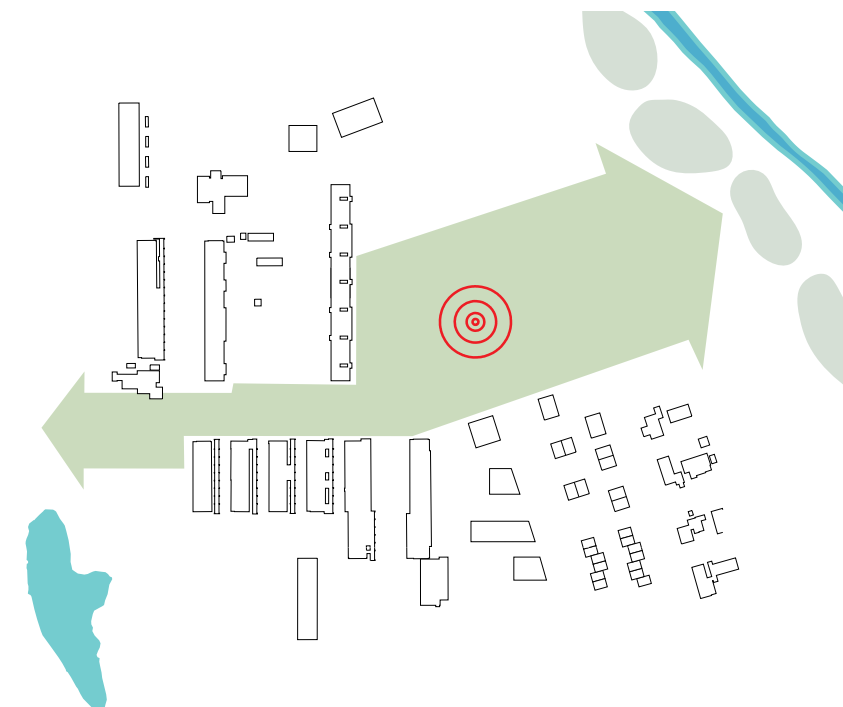
Byrummet ved Bøgetorvet og omgivelserne forandres gennem nye erhvervs- og boligområder samt nye landskabsrum.

Omkring stationen kan publikumsorienterede funktioner integreres i landskabet for at forankre byliv og aktiviteter i landskabet omkring stationen.



Forbindelsen til Odense å

En ny forbindelse på tværs skaber sammenhæng mellem ådalen og Vollsmoses grønne hjerte.



Et nyt naturstrøg

En af Bøgeparkens blokke kan muligvis forkortes for at lade åens landskab løbe gennem Bøgeparken og skabe forbindelse til sølandskabet mod øst.



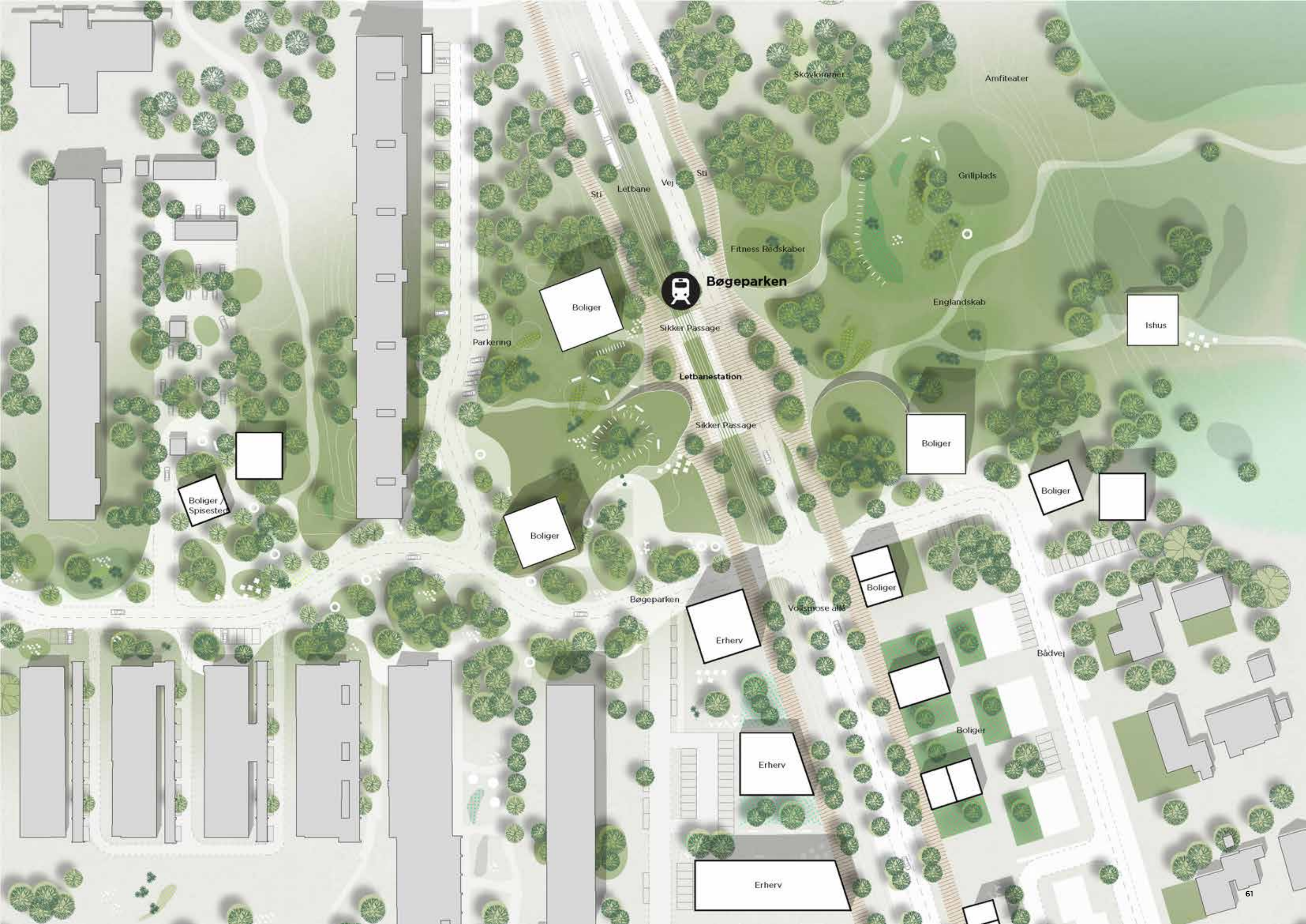
Funktionsfordeling

Forkortelsen af blokken skaber et attraktivt boligområde med udsigt over ådalens landskab.



En ny tværgående sivegade

En ny sivegade med lav kørselshastighed der mødes med Gillestedvej, underbygger landskabets tværgående træk og tilbyder ophold og aktiviteter i byrummet omkring vejen.



Bøgeparken

Boliger

Ishus

Boliger /
Spisested

Boliger

Boliger

Boliger

Boliger

Erhverv

Boliger

Bådvej

Erhverv

Boliger

Erhverv

BØGEPARKEN



Snit 1:500



BIRKEPARKEN

Fra stationen ved Birkeparken etableres en ny forbindelse gennem parken til H.C. Andersen Skolen.

Langs sivegaden etableres faciliteter til leg, bevægelse og læring, som kan bruges som eksterne faciliteter til H.C. Andersen Skolen og kvarterets øvrige institutioner.

Ved stationen på Vollsmose Allé åbnes sivegaden op i en kileformet byplads, der indrettes som en kvartersplads med aktiviteter til træning og bevægelse. Bygningen ved kilens nordlige side kan programmeres med publikumsorienterede funktioner i direkte sammenhæng med aktiviteterne på pladsen.





 **Birkeparken**

Letbanestation

Birkeparken

Biskorupvej

Birkeparken

Vollsmose allé

Birkeparken

HYBENHAVEN VED KERTEMINDEVEJ

Den sidste station på Vollsmose Allé placeres ud for Hybenhaven, hvor Alléen møder Kertemindevej.

Stationen kan planlægges med "park-and-ride" faciliteter ud mod Kertemindevej til bilister fra nordøst. Ved stationen på Vollsmose Allé skabes der adgang til både "park-and-ride" anlægget såvel som til fremtidig erhvervsudvikling ved krydset mellem Alléen og Kertemindevej.

Sivegaden ved Hybenhaven ligger lige syd for stationen, men behandles som de øvrige sivegader som et socialt byrum for kvarteret. Her skabes der mulighed for synergi mellem trafikanter, ophold, leg og bevægelse og andre lokale aktiviteter.





Kertemindevej



Hybenhaven

Letbanestation

Biskorupvej

Vollsmose allé

Hybenhaven

H.C. ANDERSEN SKOLEN

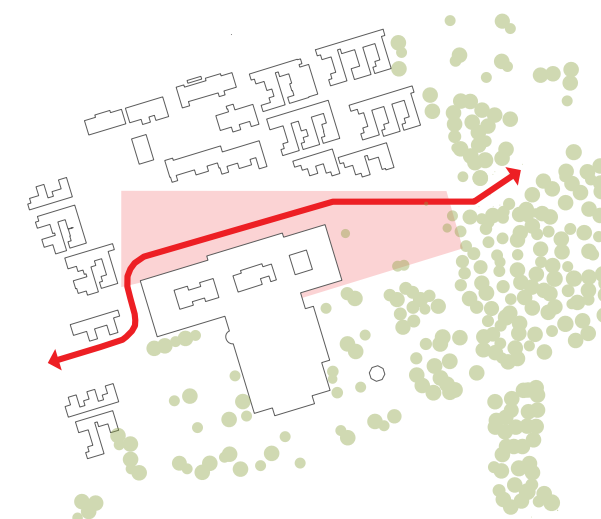
Der oprettes en ny sivegade fra Birkeparken til H.C. Andersen Skolen. Sivegaden forbindes med Tjørnehavens stamvej.

Nord for H.C. Andersen Skolen etableres en ny kvartersplads. Dette nye byrum vil fungere som mødested for områdets beboere og skolens brugere. På disse arealer har skolen i dag skolegård, men syd og øst for skolen ligger smukke naturarealer, der i stedet kunne tages aktivt i brug af skolebørn og blive til en slags skovskolegård. Mod vejen etableres skolens sportspladser til brug i heldagsskolens undervisning såvel som til bydelens aktiviteter udenfor skoletid.



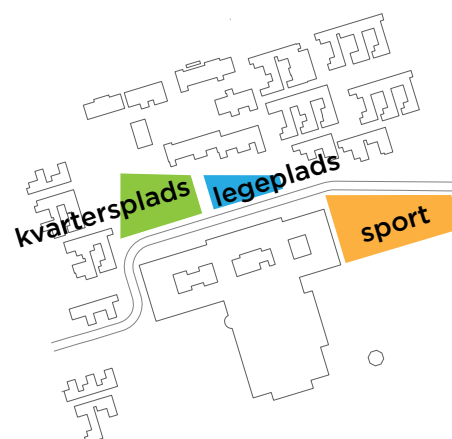
Havepladsen

Ved H.C. Andersen Skolen etableres en kvartersplads for områdets beboere og brugerne af skolen i dag- og aftentimerne.



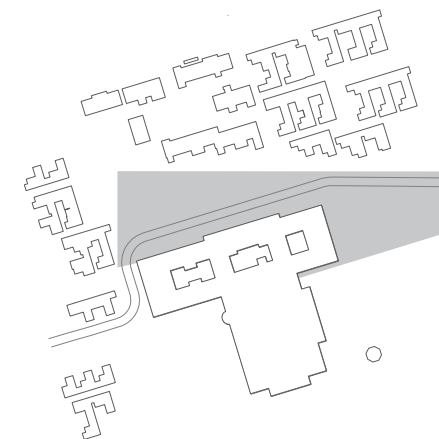
Fra blinde veje til stille gennemstrømning

Adgangsvejene til skolen fungerer og opleves i dag som uarticulerede slutpunkter og ender i parkeringspladser. Trafikken til skolen ændres til stille gennemstrømning med kvarterspladsen som højdepunkt.



Lokale aktiviteter

Med en kvartersplads og opgraderede sportfaciliteter kan skolen blive et stærkt støttepunkt for det lokale foreningsliv.



Bedre byrum

Modsat de andre udsnit findes det ikke nødvendigt eller ønskværdigt at tilføje nye bygninger i området - kun at bringe de eksisterende bygninger bedre i spil.



Slænhaven

Kvartersplads

"Kys-og-kør"

Sportsplads

Stillevej

Stillevej

Birkeparken

Parkvej

Vollsmosestien

Tjørnehaven

H.C. Andersen Skolen

Skovskolegård

Kertemindestien

Fodbolbane

LETBANETRACÉ

Letbaner udmærker sig generelt ved at kunne køre på nedsænkede spor, der ikke forudsætter hegn eller andre foranstaltninger. Tracéet kan f.eks. være helt integreret i en plads, græsklædt eller lagt i lave vandspejl (se eksempler på modsatte side). Sporene kan frit krydses og opleves derfor ikke som en barriere.

Stationerne kan variere fra små arkitektoniske togstationer til simple stoppesteder, som man kender fra eksempelvis bybusser.

Letbanen gennem Vollsmose følger en række klare regler, hvis underliggende logik genereres af tracéets forskellige situationer samt oplevelsesmæssige potentialer.

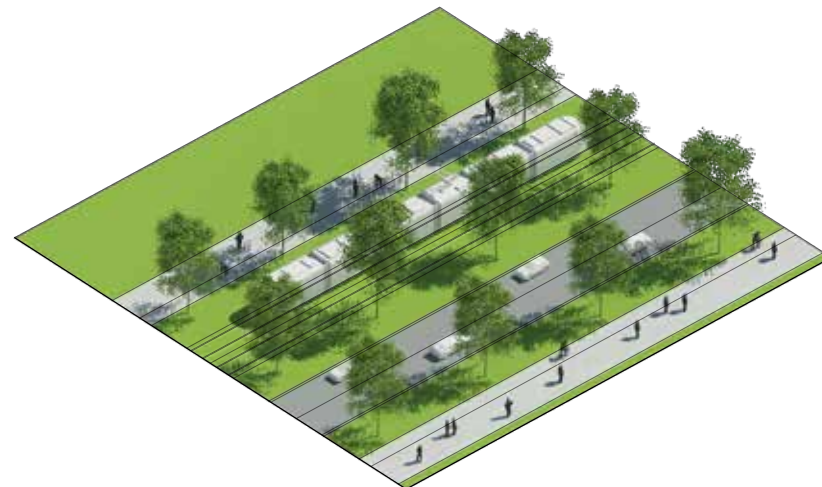


- Landskabstracé
- Bytracé
- Allétracé
- Sikker overgang



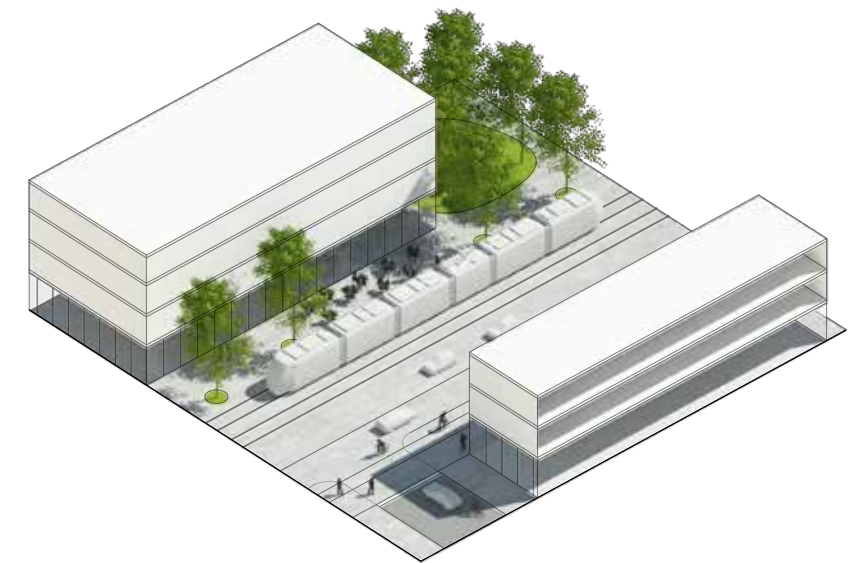
I landskabets kant

Når letbanen kører langs et grønt område, lægges tracéet ved siden af landskabets kant og dermed minimeres overgange til de overflader der har belægninger. Med tracéet yderst undgås et tomt spor mellem promenaden og den nye vej, indtil letbanen står færdig.



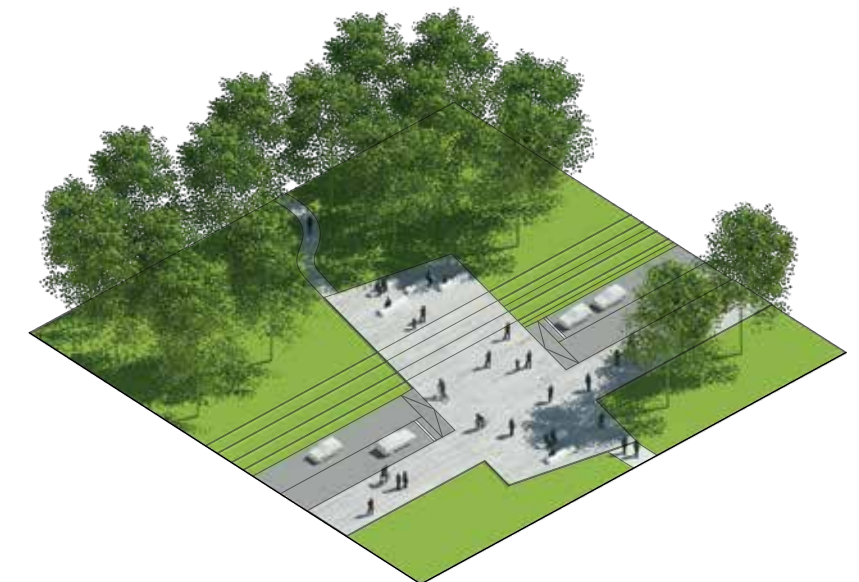
Gennem alléen

Vollsmose Allé har meget lav trafikbelastning. Her kan letbanen uden problemer optage to af de fire kørebaner. Det grønne letbanetracé vil flyde sammen med de eksisterende græsspor med rækkerne af egetræer som naturlig buffer til promenade og vej.



I bymæssige situationer

Igennem de tætte byområder kører letbanen såvel som biler på promenadens belægning for at minimere barriereeffekt. Hastigheden er lav og færdsel sker på fodgængernes præmisser. Da disse områder er ved stationer, mister letbanen ikke unødigt fart på grund af dette.



Sikker overgang

Letbanetracéet kan principielt krydses overalt, men på udvalgte punkter har promenaden udposninger, der signalerer et klart hierarki fordi kørebanen skæres over. Lysregulering kan holde fodgængere tilbage, når letbanen nærmer sig.



Letbane på landskabeligt tracé i Freiburg



Letbane på byplads i Nice



Sikker overgang i Le Mans



Letbanestation og parkrum i Alicante



Letbanetracé sammen med Allé i Strasbourg



Letbane langs promenade uden afskærmning i Barcelona

PRINCIP FOR VEJPROFILER

Sammenhængen mellem Letbanen, de nye veje, sivegader og deres omgivelser er afgørende for, at de nye forbindelseslinjer skaber oplevelsesværdi, synergi og social sammenhængskraft med de nære omgivelser.

6 principielle udsnit beskriver relationen mellem infrastruktur og landskab, byrum og bebyggelse.

Udsnit A

Beskriver profilet af sivegaden fra Pladsen ved Ejbygade ned mod Grandparken.

Udsnit B

Beskriver profilet med letbanetracé, promenade og den forlængede Risingsvej samt overgangen fra Granparken mod syd til mosen mod nord.

Udsnit C

Beskriver profilet af bygaden ud for Vollsmose Torv med brede fodgængerarealer, letbanetracé samt vejbane med vejsideparkering og tæt bebyggelse på begge sider.

Udsnit D

Beskriver profilet af Vollsmose Allé med fortove og cykelsti på begge sider samt letbanetracé og vejbane flankeret af ny bebyggelse på begge sider.

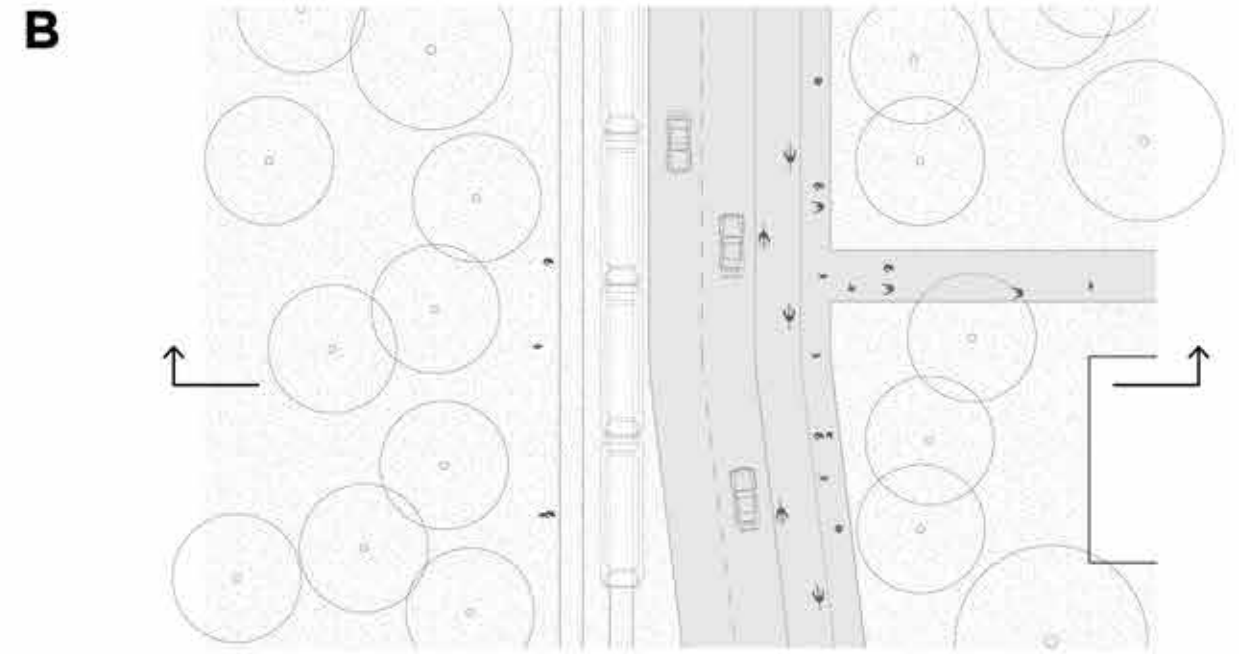
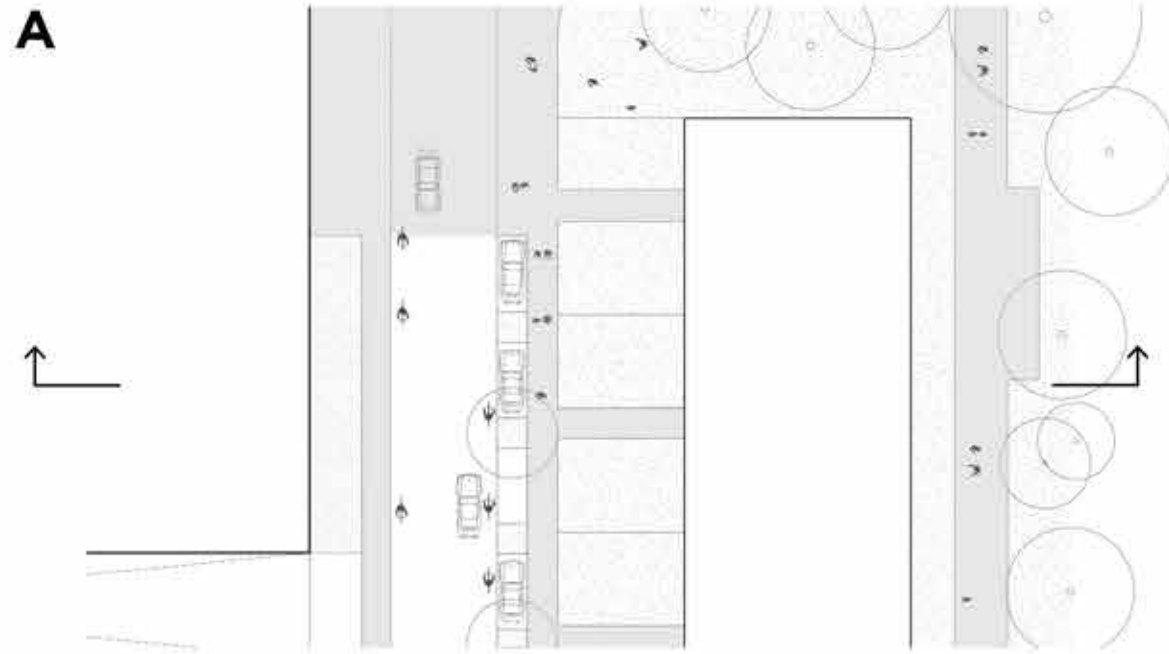
Udsnit E

Beskriver profilet af Vollsmose Allé ved Bøgeparken med letbane, vej, fortov og cykelsti, hvor landskabet fra mosen føres på tværs af tracéet og ind gennem Bøgeparken.

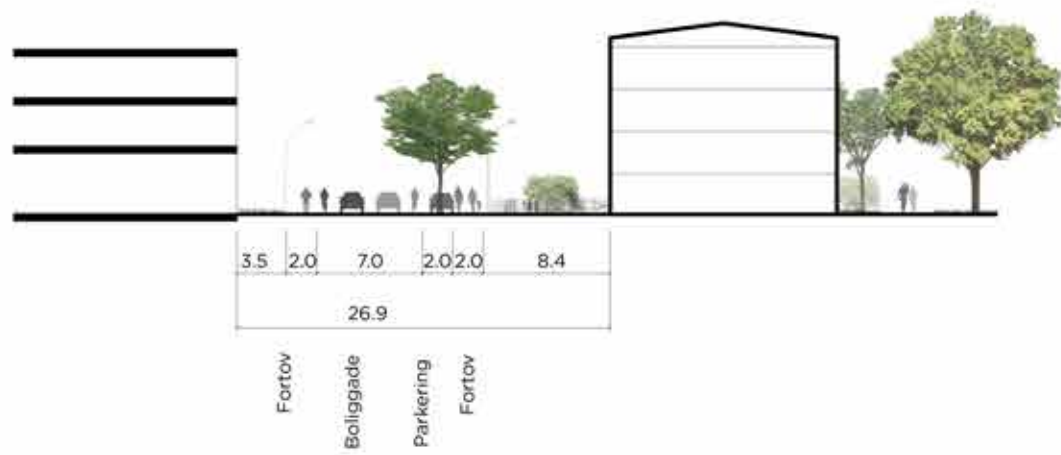
Udsnit F

Beskriver en sivegade i Bøgeparken, hvor biltrafik og bløde trafikanter integreres i en "shared space-løsning" med en flydende overgang til de byrum og landskabselementer, der tegner vejens profil.

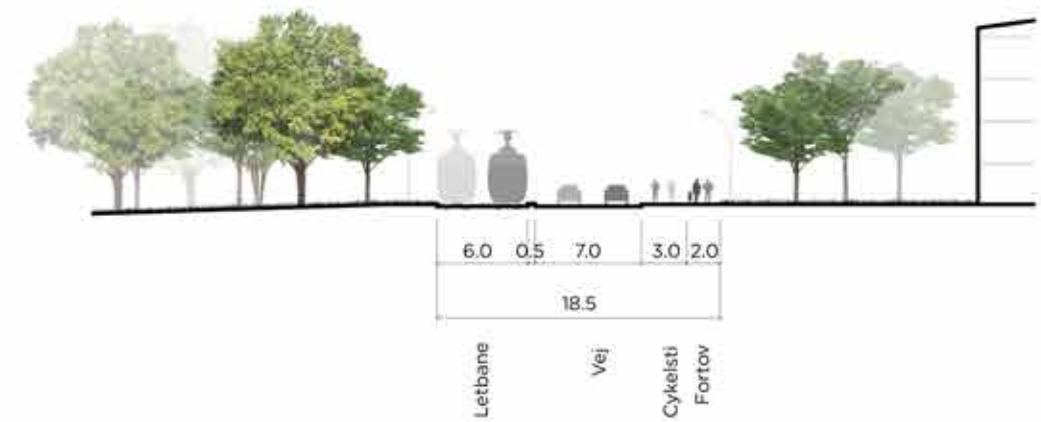




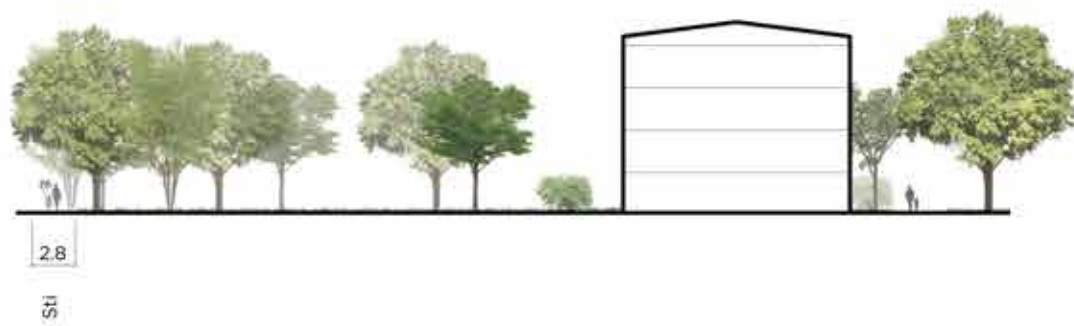
Forslag



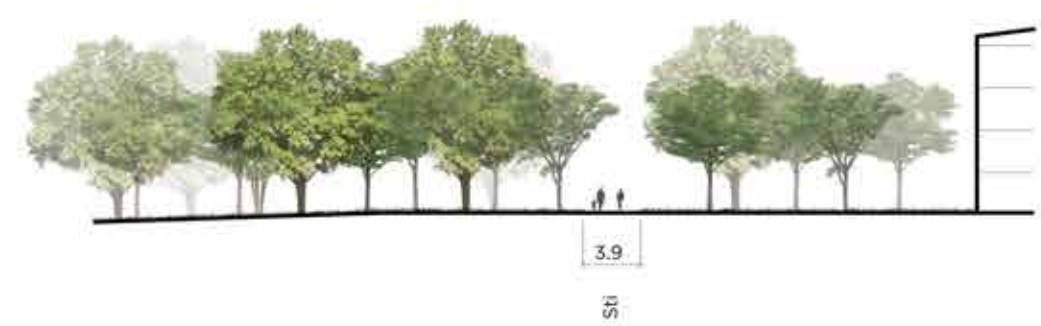
Forslag



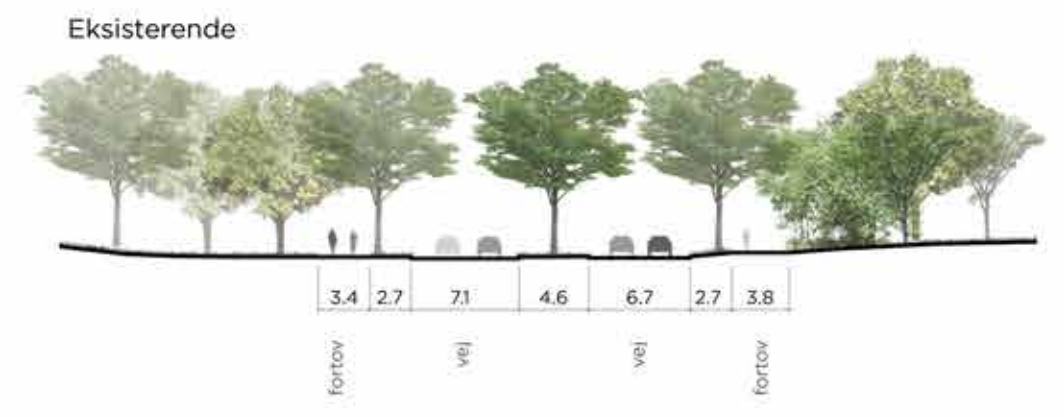
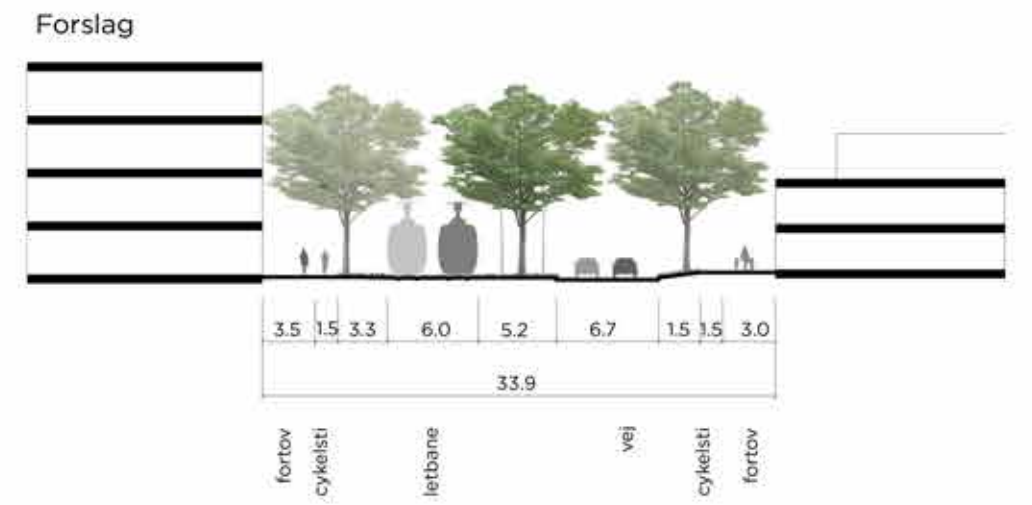
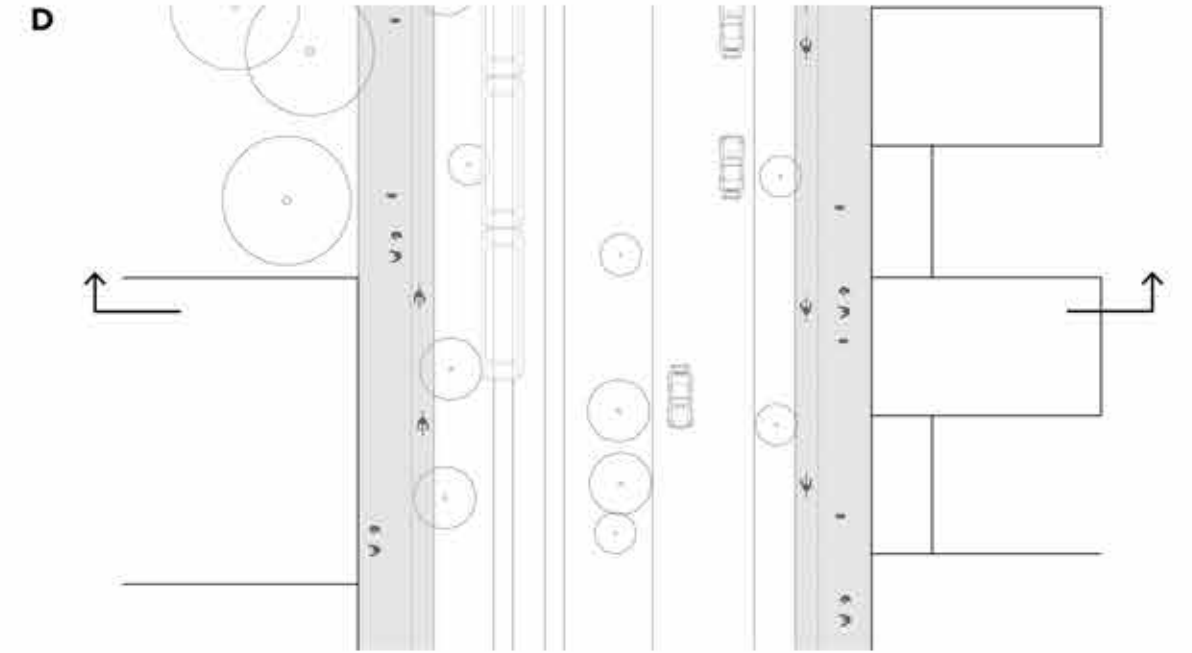
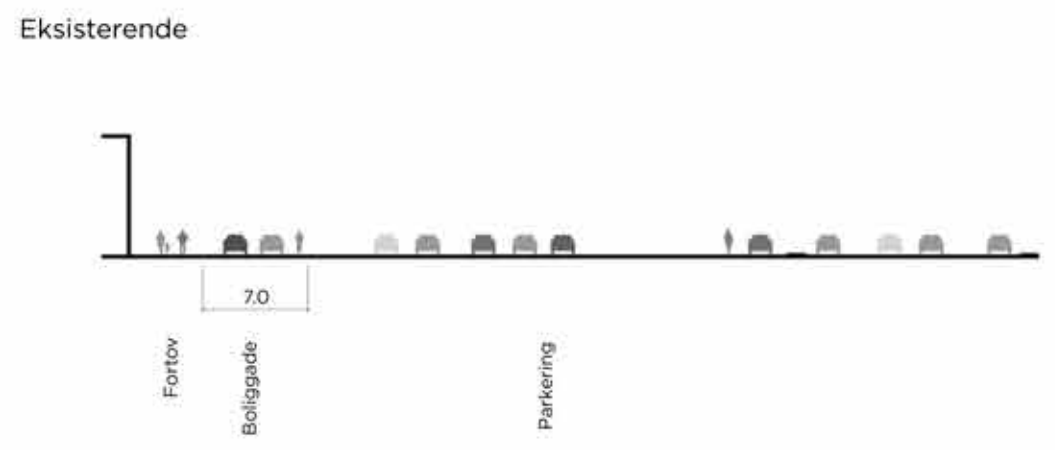
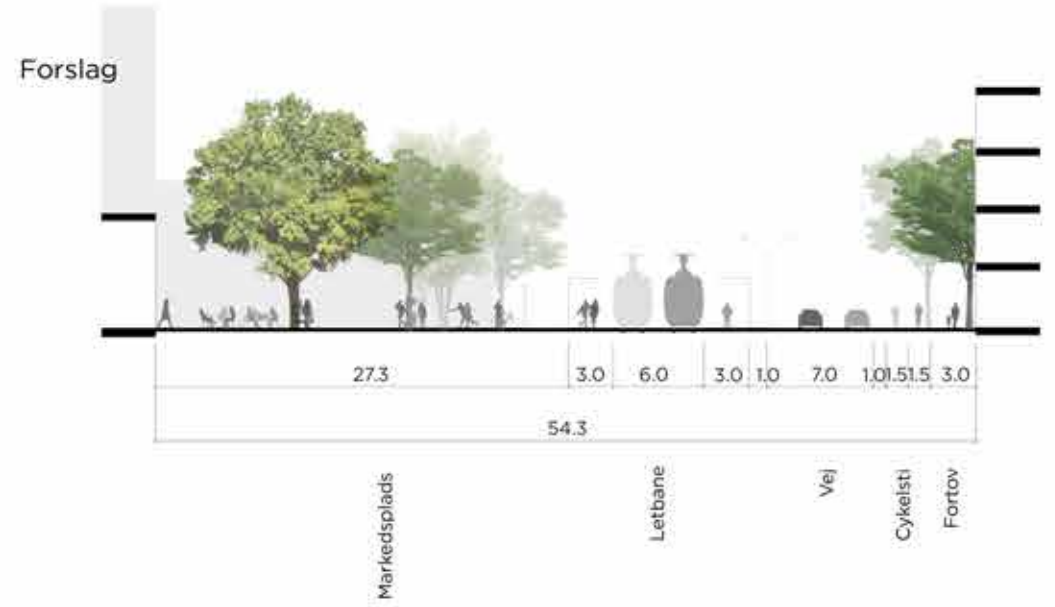
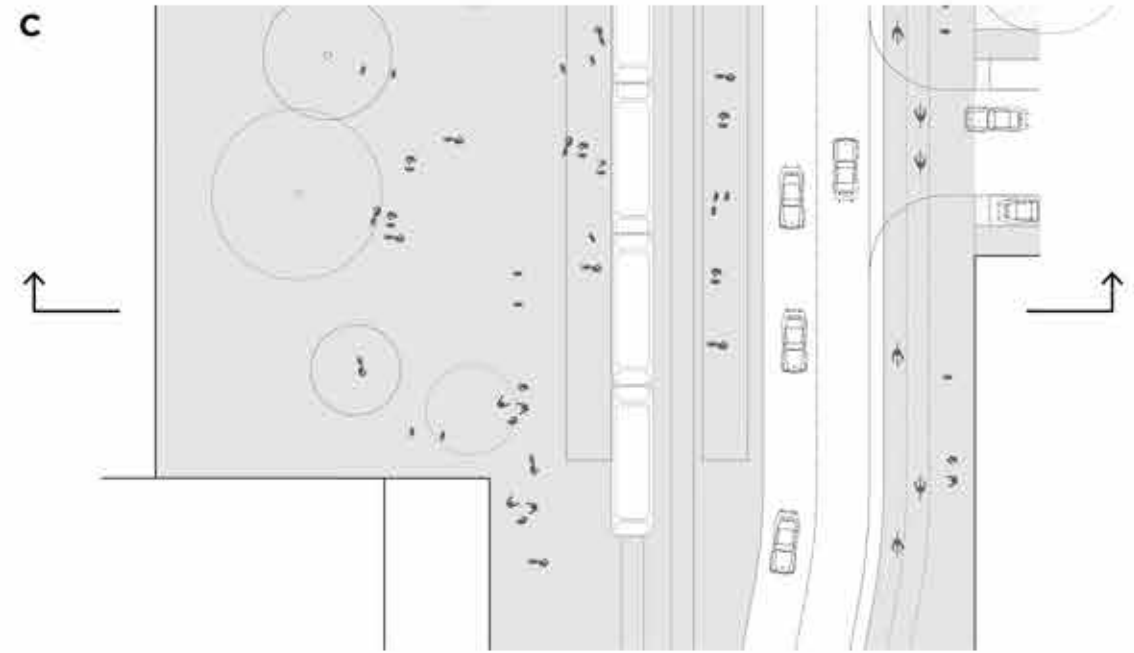
Eksisterende

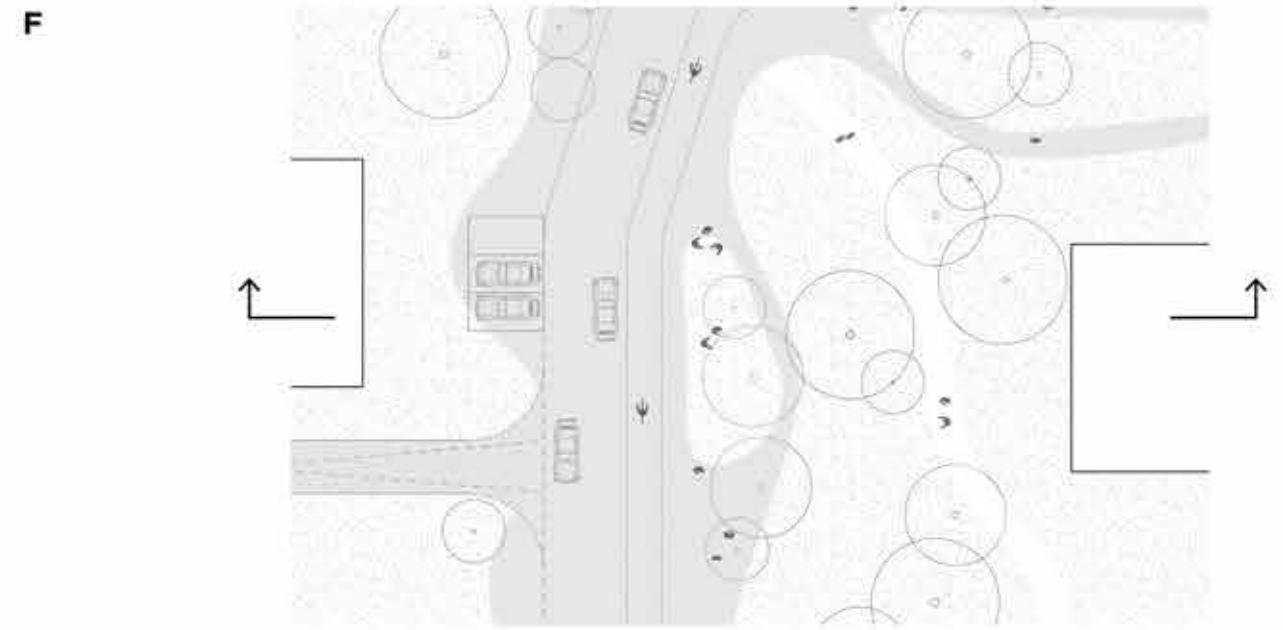
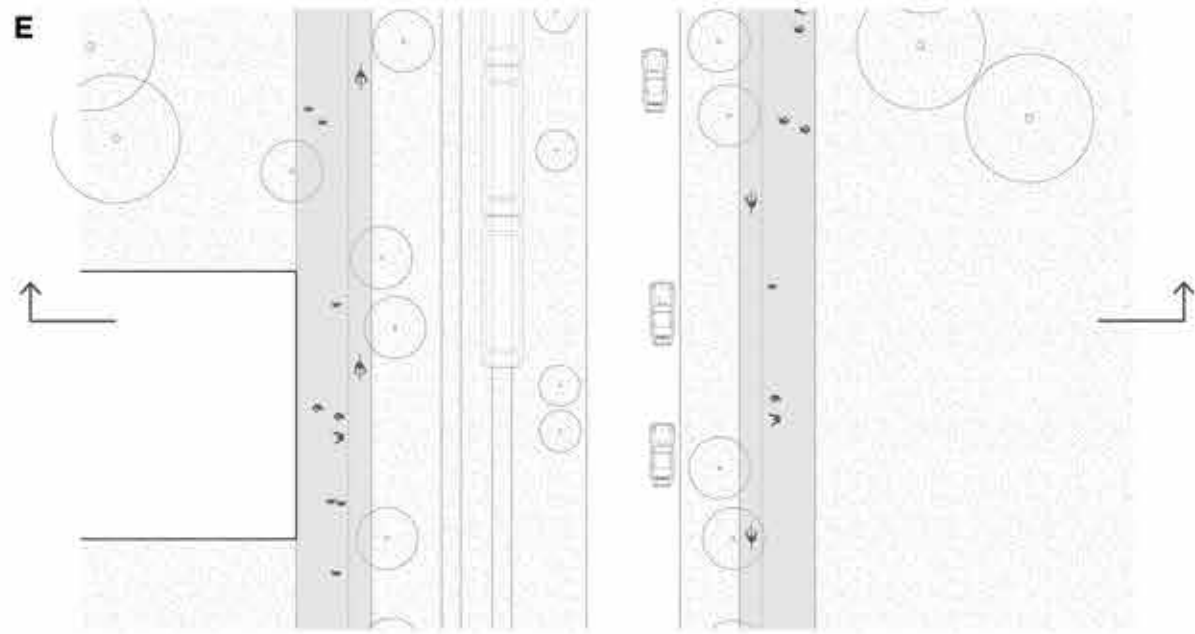


Eksisterende

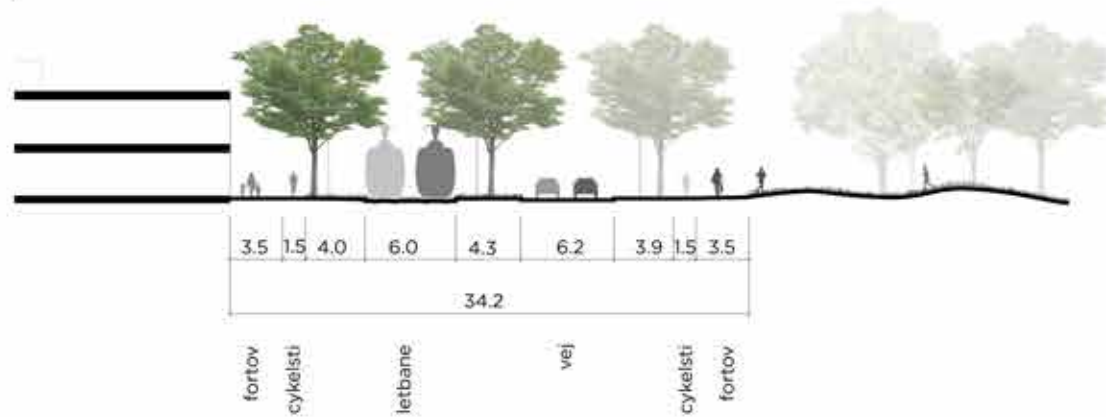


VEJPROFILER

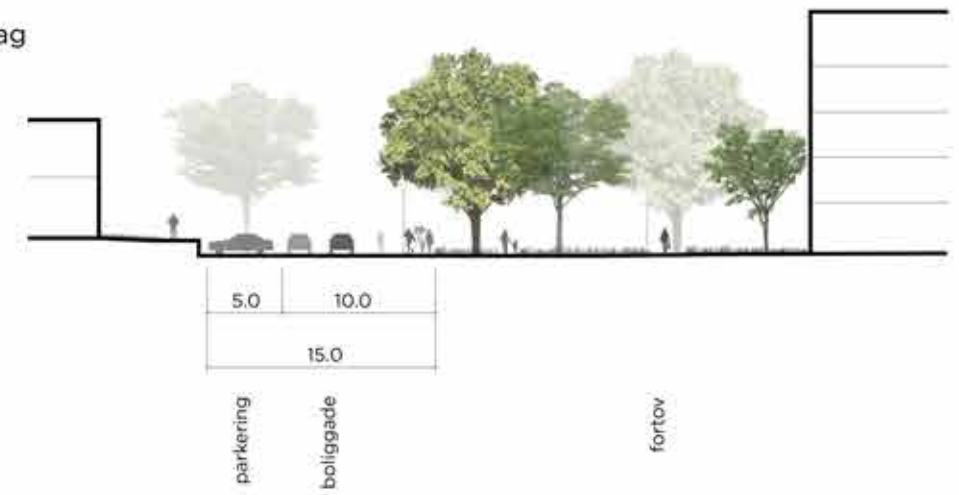




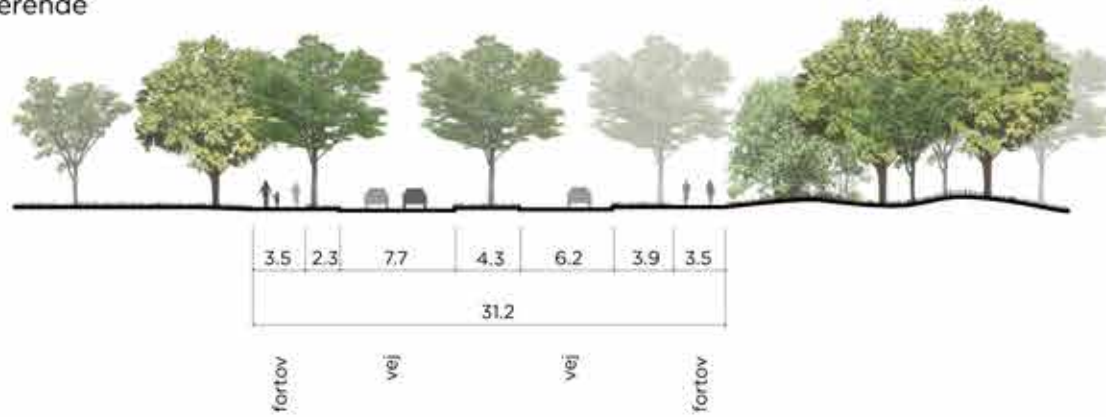
Forslag



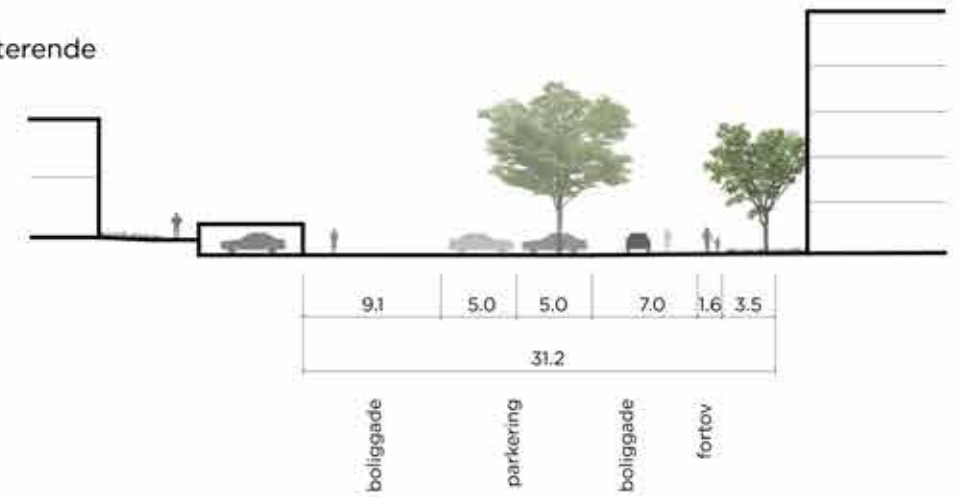
Forslag



Eksisterende



Eksisterende



Byudviklings- og Infrastrukturplanen er udarbejdet i 2014 af intern projektgruppe med reference til bestyrelsen for Vollsmose 2020 Sekretariatet. Ekstern partner er EFFEKT.

Planen er revideret i april 2015 som følge af afstemningen blandt beboerne. Revideringen tager hensyn til afstemningsresultaterne.