

Midtbyplan for Tistrup



1 Indholdsfortegnelse



Midtbyplan for Tistrup

Udarbejdet af:

IC BYFORNYELSE
v/ arkitekt m.a.a. Inger Callisen



i samarbejde med Ølgod Kommune, Teknik og Finansforvaltningen.

Underrådgiver:

Arkitekt m.a.a. Helene Plet
med ansvar for det byarkitektoniske indhold.



Lay-out og grafisk tilrettelæggelse:
IC Byfornyelse.

Fotos:

Alle fotos er taget af arkitekterne Inger Callisen og Helene Plet.

Tryk: Mediehuset Ølgod

Indhold

side

Forord	3
Indledning	4
Borgerinddragelse	6
Byplananalyse	8
Byplanindsatser	12
Trafik og stiforløb	20
Bymidtens bebyggelse	23
Beplantning og byinventar	24
Midtbyplan - projektliste	26

Deltag i debatten om Tistrup Midtby

Ølgod Kommune har som målsætning at være et godt sted at leve for alle borgere i alle aldre. Der skal være mulighed for, at borgere uanset alder kan få en aktiv hverdag i det lokalområde, hvor de bor. Der skal være nærhed til, daginstitution og skole, arbejdsplads og indkøbs- og fritidstilbud.

Byrådet ønsker at støtte op om initiativer til fremtidssikring af Tistrup som en attraktiv bosætnings- og erhvervsby. I 2005 støtte de udarbejdelse af forslag til byrumsbearbejdning af Torvet i Tistrup. Dette initiativ, der blev igangsat af koordinationsudvalg i Tistrup, følges nu op med nærværende forslag til Midtbyplan for Tistrup. Forslaget indeholder en byplananalyse af bymidten og forslag til indsatser:

De mange forslag til indsatser, styrker byens image som stations- og kunstby. Indsatserne matcher byens skala.

Indsatserne der peges på er med til at forskønne, binde sammen, skabe rare steder til ophold og bevægelse samt øge trafikikkerheden.

Indsatserne er mange og det vil tage tid, inden alt

realiseres, men i forslaget udpeges de vigtige steder i byen og disse danner grundlag for det videre arbejde med byens forskønnelse.

Midtbyplanen indeholder også rene private projekter. Tanken er at skabe en sammenhængende plan, der kan investeres efter. Planen er en langtidsplan. Vi kan ikke magte alle projekter på en gang, ligesom den vil kræve udbredt samarbejde mellem alle både kommune, borgere og erhvervslivet i øvrigt. Derfor er Midtbyplanens offentlige projekter prioriteret. Generelle Indsatser udenfor Midtbyen er ikke prioriteret, men indgår i planen som inspiration til realisering af projekter, der sikrer sammenhænge og kvalitet i byen.

Jeg håber, planen kan igangsætte en spiral med investeringer i Tistrup Bymidte og gennem forskønnelsen af bymidten medvirke til at styrke bosætningen i Tistrup.

Planen der er vedtaget af Byrådet den 13. juni 2006, er udarbejdet på baggrund i afholdte fokusgruppemøder, borgermøde og workshops. Planen er justeret efter den offentlige debat.

Erik Buhl
Borgmester



Offentlighed

Byrådet har vedtaget nærværende Midtbyplan, med justeringer i de enkelte afsnit som konsekvens af den offentlige høring. Justeringerne vedrører primært emner på lokalplan- og planlægningsniveau. Indkomne forslag på projektniveau vil naturligt blive inddraget i det omfang forslagene følger Midtbyplanens visioner for Tistrup.



Byport v/ Hornevej / Snorupvej



Byport v/ Thyrasvej / Varde

Baggrund

Borgerne i Tistrup har tradition for aktivt at tage vare på lokalsamfundet og medvirke ved realisering af projekter. Som eksempler kan bl.a. nævnes Janusbygningen og Multiarealet ved Tistrup Skole der gennem det seneste år har været under realisering.

I 2004 blev der i forbindelse med kommuneplanrevision udarbejdet en detailhandelsanalyse for Ølgod Kommune, hvori det anbefaledes at Tistrup bør have fokus på følgende to hovedområder:

- Fastholdelse af grundlag for bevarelse af en dagligvareforsyning
- Udbygning af byen med henblik på bosætning.

Sideløbende med kommuneplandebatten nedsatte borgerne et koordinationsudvalg i Tistrup for udarbejdelse af forslag til byrumsbearbejdning af Torvet i Tistrup - juni 2005. Initiativet blev støttet af Ølgod Kommune.

Koordineringsudvalget søgte efterfølgende Ølgod Kommune om at få udarbejdet en helhedsorienteret plan for bymidten i Tistrup.

Ønsket om en bymidteplan var udsprunget af Torveprojektet. Med afsæt i dette projekt ønskedes bymidten analyseret med henblik på at finde alternative parkeringspladser samt sætte bygninger, facader og trafikforhold under lup.

Med baggrund i ovenstående engagerede Ølgod Kommune IC Byfornyelse til at udarbejde forslag til Midtbyplan for Tistrup.

Processen og borgerinddragelsen er nærmere beskrevet side 6 og 7.

Forhold til anden planlægning

Regionplan

Regionplanen 2012 for Ribe Amt er vedtaget på amtsrådets møde den 21. maj 2003. Regionplanens perspektiv er 12 år, men revideres hvert 4 år.

Kommuneplan

Den gældende Kommuneplan 2005 blev godkendt 2005.

Trafiksikkerhedsplan okt. 2000

Nul Vision

På initiativ fra borgerne i Ansager har kommunen udarbejdet en trafiksikkerhedsplan for kommunens bysamfund med fokus på nulvisionen. Den lyder: Ingen mennesker må komme alvorligt til skade eller dø i trafikken. Det betyder, at trafikulykker kan accepteres, men at de ikke må føre til død eller alvorlige personskader.

Anlægsprojekterne i forsøgsområdet Ansager bliver gennemført med tilskud fra Vejdirektoratets trafikpulje og afsluttes i 2005. Vejdirektoratet har evalueret projektet i foråret 2004, inden de trafikale konsekvenser endnu kunne vurderes. Projektet fik et godt skudsmål.

Visionerne fra Trafiksikkerhedsplanen indgår i Midtbyplan for Tistrup side 20 og 21.

Tistrups historie

Den 8. august 1875 indviedes den vestjyske længdebane fra Varde til Ringkøbing. Stationen blev anlagt et par kilometer fra Gl. Tistrup med kirke, kro og å. I det ny Tistrup blev der anlagt station med tilhørende bygninger og en hovedgade vinkelret på jernbanen. Hovedgaden forbandt landevejen og stationen. Søndergade danner sammen med Hovedgaden det »fine kvarter« med tunge flotte huse. Mod nord omkring møllen lå de mere jævne og tilfældige huse. Tistrup rummede i »storhedstiden« efter etablering af stationen bl.a. bødker, bager, tømrer, slagter, smed, dyrlæge, flere købmænd, Tistrup Avis, håndværkerforening, biblioteksforening, hesteavlforening og i perioder flere afholdsforeninger. De første år af 1900-tallet ønskedes mere end 2 ugentlig formiddagsundervisning i sommerhalvåret, en bedre skolebygning og ansættelse af en ekstra lærerinde, når elevtallet nåede op over 165...alt dette for at Tistrup kunne måle sig med andre stationsbyer. Tistrup Andelsmejeri blev grundlagt i 1929. Der etableredes et rekreativt anlæg vest for banen. Kilde: Tistrup Revisited – om Bjarke Regn Svendsen og stationsbyen. Af Lone Scholoo Erhardsen 2005.

I den forløbne tid er der sket ændringer i bymidten. Bl.a. blev Torvet skabt efter nedrivning af flere ejendomme herunder afholdshotellet. Stationsbygningen er nedrevet i nyere tid. Det tidligere eksportslagteri er i dag hovedsæde for Primo Plast. Hotel Tistrup blev i 1990 érne til boliger.



1804 - Øster Horne Herred, udg. af historisk samfund fra Ribe 1944



Rettet 1925 (enkelte rettelser 1962) udg. geodæisk institut 1963



2004 luftfotoplan over Tistrup



Storegade 2006



1906 gl. postkort fra Storegade

6 Borgerinddragelse

Proces ved borgerinddragelse

Ølgod Kommune besluttede i efteråret 2005 at igangsætte en proces for planlægning af Tistrup Bymidte. Kommunen lagde vægt på, at borgerne blev inddraget tidligt i processen. Derfor har der sideløbende med gennemførelsen af byplananalysen af byen været afholdt 3 fokusgruppemøder i december 2005.

- Social- og kulturgruppen
- Erhvervs- og borgergruppen
- Koordineringsudvalget i Tistrup

På møderne drøftedes muligheder og barrierer for Tistrup med hensyn til at være en attraktiv bosætnings- og erhvervsby i Ny Varde Kommune.

Nedenstående er gengivet noter fra fokusgruppemøderne:

Positive og negative træk ved Tistrup og Tistrup bymidte

Positivt

Stærkt erhvervsliv
Kunst
Kultur
Sammenhold - Smøg ærmerne op
Foreningsliv
Stigende antal boliger
Strategisk god beliggenhed tæt på motorvej og Esbjerg Varde
Butikker - Forretningslivet
Sportsuge og westernfest
Højt drive
God beliggenhed i storkommune med mulighed for bosætning
Gode og billige boliger
Jernbanen
Fine trafikale forhold til byen
Skolen - anlægsarbejde med begrænset kommunal medvirken - multiarealet
Høj indkomst
Janusbygningen - mange gør en kæmpeindsats med stort omfang af frivillige
Minihallen

Negativt

Faldende folketal-ønske attraktive boliger
Mangler løsning af Torvet
Mangler omfartsvej jf. kommuneplan
Mangler samlingssted/mødested i byen
Trænger til at blive ryddet op i byen
Manglende forskønnelse
Sortepletter - behov for bygningsrenoveringer. Enkelte ejendomme forfalder i Bymidten.
Storegade trænger til renovering inkl. fortovet
Ikke nok byggegrunde flere at vælge imellem
Manglende læplantning/landskabsplantning
Spredte butikker, generationsskifte problemer
Boliger vanskelige at sælge
Byens signal

Vigtige elementer i bymidteplanen

Torvet og området omkring Torvet

- Positivt forretningsgrundlag
- Parkerings problem. Man skal kunne komme til



Fokusgruppemøde



Borgermøde 6. februar 2006



workshops 6. februar 2006

Torvet med få skridt. Drøftede Dagligbrugsens område som p-plads. Der blev peget på

et muligt andet område – arealet øst for Dagligbrugsens areal.

- Torvet. Bilerne skal kunne være der, men på andre tidspunkter skal Torvet kunne ryddes for biler
- Benzintank. Uanset ens holdning er den der. Vi må være realister.
- Erhvervsinvest. Der er ønsket om et erhvervsinvest. Byen har hidtil koncentreret sig om andre projekter og derfor ikke haft pengene men det er måske aktuelt nu

Boliger i bymidten. Vi kan ikke få nogen som helst cafe, pub eller lign før det er hyggeligt og forskønnet på Torvet. Det er meget godt at snakke om alle de nedslidte huse, men hvem skal betale for renovering af dem. Ingen vil bo i bymidten før, der er forskønnet

Torvet i fremtiden

- Ikke offentlig toilet, hvor det er placeret nu
- Samlingssted for byen
- Multifunktion mobilscene
- Gerne kombineret med et udeareal svarende til opdraget i torveprojektet
- markedsplads
- vand og lys på torvet
- kobling til Janusbygningen og andre steder

P-pladser

Butiksindehaver: hvis p pladser forsvinder, så går min butik ned. Det vi lever af er lige som Fakta. Det er at kunderne hurtigt kan komme til butikken og handle. Hvis p-pladserne forsvinder, så ødelægges vi butikkerne. Arealet bag ved Dagligbrugsen - Her kan der etableres p-pladser. I så fald må Højlundvej huset fjernes, så der kan etableres p-pladser der. Dagligbrugsen udvider nu.

Andet

Hvis der etableres flere etagers bygninger i kanten af Torvet så får vi netop af naturlig vej det rum vi savner og så behøver vi ikke »Laden«.

Torvet skal være for byens borgere. Det er succes kriteriet, ikke for turister.

Når Torvet bliver forskønnet og vi har flot Banetorv så mangler vi området i mellem

Jeg tænker meget på belysning mere end træer. Det er der ikke plads til.

Borgermøde og workshop den 6. februar 2006

Med afsæt i registrering og de afholdte fokusgruppemøder præsenteredes der på borgermødet - byplananalyse, barrierer, muligheder og visioner for Tistrup Bymidte. Med baggrund i de præsenterede debatoplæg deltog de fremmødte i workshop samme aften for debat og tilbagemelding med bemærkninger, spørgsmål og forslag til det videre arbejde.

Spørgsmål og gruppesvar er gengivet i faktaboksen til højre.

Borgermøde/workshops 6.2.06.

Spørgsmål til grupperne:

Storegade

Indsnævring af gaderum:

1. Er Ø princippet godt?
2. Er det bedst øerne er forskudte eller overfor hinanden?
3. Er princippet med at lukke udkørsel/indkørsel af sidegaderne fra Møllegade OK?

Bebyggelse

1. Er de viste byarkitektoniske facader fyldestgørende?
2. Er de foreslåede bygningsnedrivninger realistiske i fremtidens Tistrup?
3. Kommentar til foreslået ny bebyggelse i 2½ etage langs Storegade og Torvet.
4. Kommentar til foreslået ny bebyggelse i 2½ etage hjørnet Møllegade / Jernbanegade
5. Kommentar til Nybyggeri på eks. bebyggelse omkring Torvet.

Torvet og parkering

1. Hvordan opfattes den fremlagte idé – imødekommer den ønsket om et rart og fleksibelt Torv?
2. Hvad er forventningerne til rummets fremtidige anvendelse?
3. Skal der fortsat være parkering på Torvet v. Brugsen, som angivet på skitser?
4. Er det realistisk at arbejde med parkering bag Brugsen?

Workshopsvar

Gruppe 1

Storegade - Indsnævring af gaderum:

- Forløbet over for hinanden.
- Ny overførsel over jernbane
- Gl. fortøve? eller nye?
- Lukning af sidegader er ikke ok
- grønt i gaden er godt.

Bebyggelse

- Facaderne er gode, evt. tilretning
- Nedrivningsplane er OK. Mindst
- 2½ etage giver byrum
- Møllegadegrunden kan bruges til lidt af hvert
- Der skal laves torverum.

Parkering

- På Torvet
- Tæt på forretninger
- For og imod parkering bag Brugsen.

Gruppe 2

Storegade - Indsnævring af gaderum

1. Ramme i gaden gør vejen smal Høj trafik væk Store træer tager lys
2. Forskudt - plads til større træer
3. Ensrette sidegader

Bebyggelse

1. Ok. Storegade 12?
2. Storegade 5?
3. Omkransede pladsen, sydlandsk
4. Fint
5. OK - giver mere liv

arkering

1. Scene. Lamper Legeplads/scene

Børnevenlig.

WC

P-Pladser - antal?

2. Cafémiljø for alle aldre

Bruges af mange

Den visuelle nydelse

3. Ja, ca. 25

4. Ja, + de andre

Gruppe 3

Storegade - Indsnævring af gaderum

Øer forskudt. Tænk cyklist. Fra station til Vardevej belysning som Kirkeallé.

Sidegader ensrettes fra Møllegade.

Vedligehold skal være på plads.

Bebyggelse

1. Ja stort set
2. Over en lang årrække
3. Ej etagebyggeri - Lys
4. Møllegade/Jernbanegade 1½ plan som hotellet..
5. Pensionistboliger v/karreeer - butikker istandsættes.

Torvet og Parkering

God idé.

Fleksibel og imødekommende - åben. Grønt super.

OBS. Ikke færre P-pladser.

2) Plads til mange formål. Fest - scene - Torvedag.

Mere kunst på Torvet.

4. Hvis der mangler P-pladser.

Ikke hvis det koster pladser på torvet.

Gruppe 4

Storegade - Indsnævring af gaderum

1. Ø-princippet Ja. Nb. skal væk med tung trafik. Skal ikke ødelægge Torvet.
2. Øerne skal være overfor hinanden. maximal hastighedsregulerende.
3. OK at lukke udkørsler. Cykler og gående skal igennem. Adgang til købmanden?.

Bebyggelse

1. Vi har brug for en retning, drejebog, med hensyn til facader, skile, belysning, belægning. Tistrup Invest der yder bidrag til dette arbejde samt renoverer og sælger.
2. For at nedrivningerne kan finde sted kræver det at boligforeninger og Tistrup Invest går i alliance. De foreslåede bygninger er relevante.
3. 2½ etage ved Storegade og Torvet er godt. Er der behov, hvad med elevator.
4. 2½ etage ved Jernbanegade og Møllegade nedprioriteres. Forskønnelse er dog påkrævet. 2½ etage er godt. Giver en følelse af et torverum.

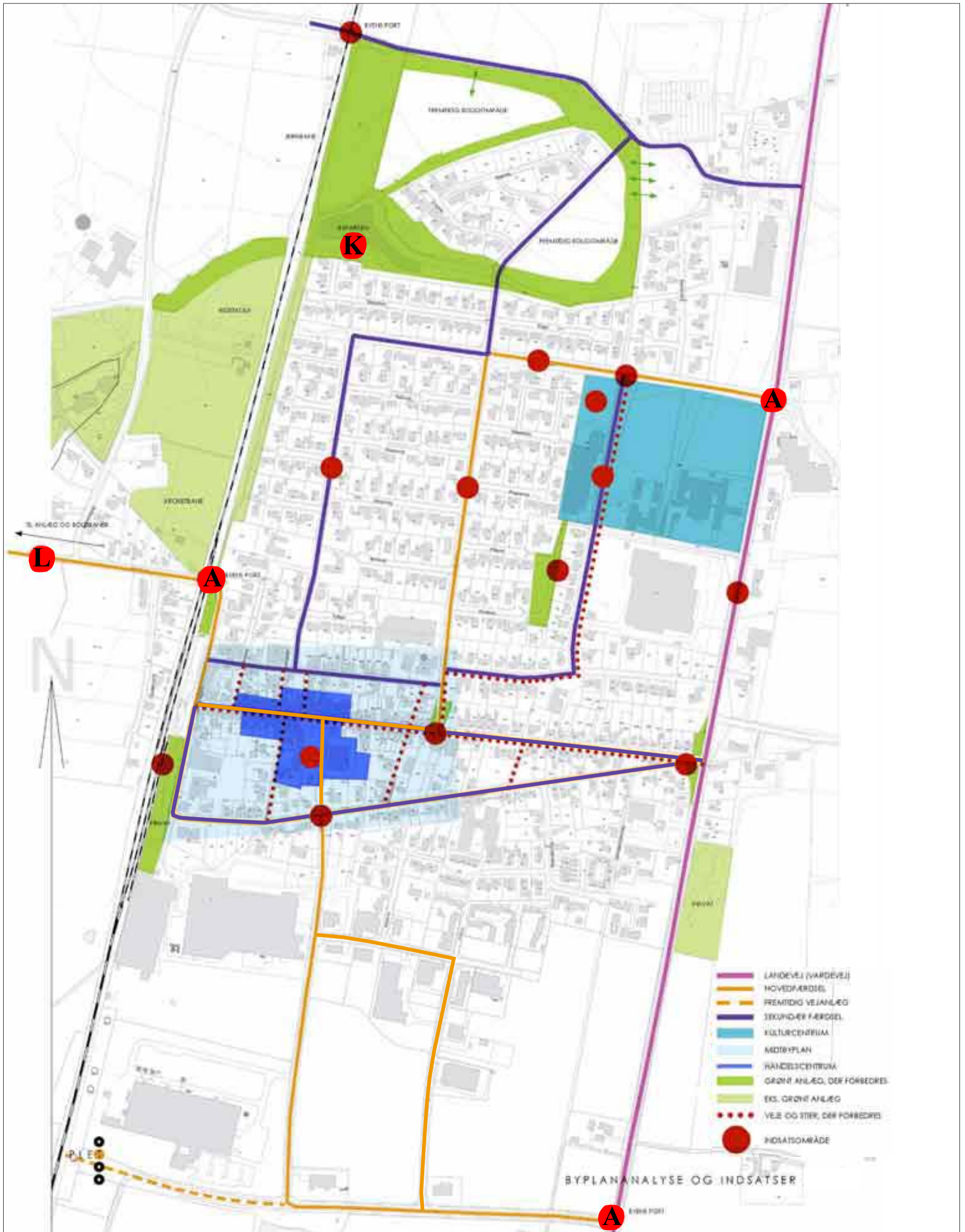
Torvet og Parkering

1. God ide. Tank og toilet skal væk fra Torvet. Mangler detaljer om scenen m.m.
2. Basar, scene, ophold, værested, hygge, indtryk, kunst, lys, vand, leg. Er beskrevet i oplæg til Cronhammer.
3. Brugsens parkering udvides. Torvet indskrænkes. Så få pladser på Torvet som muligt.
4. Bag Brugsen er det godt at udvide til parkering. Giver bedre mulighed på Torvet.

Ekstra

- Rundkørsler nord og syd
- Byporte
- Kunst
- millioner (Invest)
- Facadeplan/prioritet
- Interessenter fra Torvet/Handlen
- Gode illustrationer der kan sælge
- Lokalråd og Ny Varde Kommune. Ejerskab!

8 Byplananalyse



Byens struktur

Tistrup er en typisk stationsby, der er bygget op fra stationen omkring hovedgaden, Storegade, der løber fra banen mod vest til Vardevej mod øst. Herfra har byen bredt sig øst for banen - først med det ældre boligområde mod syd, dernæst med nyere boligområde mod nord, der stadig er under udbygning, Industriområde mod syd og senest med nye storparceller vest for banen. Byen kan beskrives med 4 hovedoverskrifter: Kirken, kulturen, stationsbyen og industrien.

Ankommer man til Byen fra Vardevej, er der ikke et klart signal om, her møder man byen. Man overseer meget let Tistrup. Derimod markeres byen naturligt, når man ankommer fra vest dels ad Hornevej og ad Tistrup Kirkevej, hvor viadukterne markerer overgangen fra landet til byen.

Der er idag 2 hovedfærdselsårer gennem byen. Fra syd er der Thyrasvej, Odinevej, Torvet, Storegade, Jernbanegade og frem til Hornevej. Der er i Kommuneplanen planlagt en fremtidig vej uden om byen mod vest, som en forlængelse af Thyrasvej. Fra Nord er der Dalstrøget, Kastanievej, Storegade, Jernbanegade og frem til Hornevej.

Med helhedsplanen peges der på en ændret infrastruktur, hvor der er tre hovedfærdselsårer gennem byen - se side 21.

De sekundære færdselsårer gennem byen benyttes som fordelingsveje til intern trafik. De mindre veje og passager på tværs i midtbyen, mellem Søndergade, Storegade og Møllegade skaber en fin sammenhæng i midtbyen.

Byens gader

Gaderne i Tistrup er af en meget varieret karakter fra små fine veje med landsbykarakter – smalle asfaltveje med græsribber, over gader med stationsbykarakter til brede boulevarder, der hører storbyen til. Der er ikke taget stilling til at skabe en linje, der giver et klart signal om, at sådan er vejene i Tistrup. Generelt er vejene uden grøn karakter, hvilket nogle steder ikke kan lade sig gøre p.g.a. pladsmangel.

Vardevej. Når man kommer på Vardevej, passerer man Tistrup, uden der med arkitektoniske elementer gøres opmærksom på, at her er en by. Der mangler en klar beplantningsstrategi og markering af byen – både på Vardevej og ved indgangen til midtbyen.

Storegade. Storegade er stationsgaden – det lange lige stræk uden træer og med en belysning, der i skala klæder en landevej og ikke en midtby. Vejen er lang, trist og uninspirerende. Midt på vejen sker et brud i form af, at vejen fysisk fortsætter rundt om hjørnet videre af Kastaniegade, men visuelt fortsætter vejen videre frem til Jernbanegade – det er et problemsted. Overgangen fra Storegade til Søndergade v. Vardevej er et udefineret sted, hvor gaderummet går i opløsning og man bliver i tvivl om hvilken vej, der fører en frem til midtbyen.



Vardevej /Storegade



Jernbanegade



Vardevej



Dalstrøget



Storegade /Søndergade



Storegade / Kastanievej



Storegade / Torvet



Kirke Alle



Storegade set mod øst



Tistrup Kirkevej

10 Byplananalyse



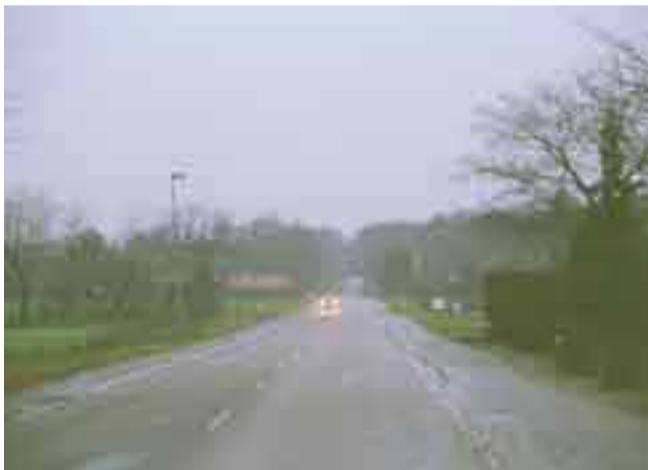
Møllegade



Hornevej - kig mod Viadukt



Søndergade



Hornevej - kig mod anlæg



Banegårdsplads



Forareal v. Janusbygning



Kig fra Storegade mod Torvet



Torvet

bredt gaderum med smukke brede græsrabatter.

Dalstrøget. Dalstrøget er byens boulevard - et meget bredt gaderum med smukke brede græsrabatter. Den brede profil øger hastigheden, hvilket er et stort problem i forhold til at krydse gaden. Derudover passer gadens udtryk ikke til en stationsby.

Kastanievej. Kastanievej er en lang gade med et bredt profil. Dette giver høj hastighed. Der er udført trafiksanering. Dette er ikke dækkende, hvis hastigheden skal ned.

Kirkeallé. Kirkeallé er den nye vej i det nye nordlige boligområde. Vejen er en smuk vej med græsrabatter og allébeplantning, fortov og fin belysning. Vejen har en drejning, hvilket er en fin tilpasning til Tistrup Kirkevej. Belysningen her kan danne grundlag for holdningen til fremtidig belysning i byen.

Søndergade, Møllegade og Møllegårdsvej. Søndergade er en lang lige gade, men p.g.a. sin smalle profil og parkering langs fortovet er hastigheden i gaderummet ikke for høj. Gaden er en fin gade, der passer til Tistrups skala og har en grøn villa karakter. Belysningsarmaturer signalerer ikke stationsby. Møllegade er ligeledes en smal gade med fortove – en fin gade med stationsbykarakter. De fleste huse ligger helt fremme ved fortovs kant og markerer gaderummet. Belysningsarmaturer signalerer ikke stationsby. Møllegårdsvej er som Kastanievej ligeledes en lang lige vej uden træer, hvor bilerne kører for stærkt.

Tistrup Kirkevej. Vejen har en smuk karakter af landsby med græsrabatter og fine sving. Samtidig er vejen en smuk og naturlig overgang til landskabet.

Hornevej. På Hornevej, køres der for stærkt. Der er ingen cykel- og gangsti, der er separeret fra trafikken, hvilket er et problem, da mange børn færdes her for at komme til rideskolen eller ud til boldbanerne.

Byens pladser

Torvet. Torvet ligger hen som byens store parkeringsareal, uden signal af torv – byens samlingssted. Arealet er belagt med asfalt og uden megen beplantning. I forbindelse med Torvet ligger byens offentlige toilet ud mod Storegade og i den anden ende fylder affaldssortering et større areal. OK tanken ligger som en del af Torvet. Der er ingen bygninger der markerer et byrum – rummet flyder ud.

Banegårdspladsen. Banegårdspladsen ligger som en fin ankomst til byen både for togrejsende og for andre, der ankommer dels fra Hornevej og fra Søndergade. Belægningen spænder ud over vejen og giver et signalement om by og leder op mod selve midtbyen og handelscentrum.

Fremtidig kulturplads. Området foran Janusbygningen er belagt, og der står en fin skulptur på arealet. Ved skolen er der fine tiltag med udearealerne. Området er byens kulturcentrum og ankomsten til dette område fortjener en bearbejdning – en kulturplads, der spænder ud over Lærkevej mellem Janusbygningen og skolen.

Bymidstens pasager, stier og mindre veje

Bymidten er forsynet med et fint net af mindre veje, passager og stier, der binder byen sammen, og har landsbyens charme med en skala, der fint passer til byens størrelse. Nogle af stederne er fine, som de er. Andre kan bearbejdes og kan berige byen med yderligere charme.

Byens grønne element

Privat område v. Vardevej. Det lille grønne anlæg langs Vardevej, v. indkørslen til Tistrup er et prisværdigt privat initiativ. Det er et anlæg, der signalerer by.

Areal v. Storegade/Vardevej. Arealet ligger hen som et lidt trist grønt areal. Der er plads til ophold, hvilket virker overflødig med udkig til Vardevej.

Areal v. Storegade/Kastanievej. Arealet virker rodet og uden bymæssig karakter. Der er parkeringsareal på en del af området.

Lille anlæg v. Hallen. Området er en lille grøn oase med plæne og randbeplantning – et lille åndehul i byen.

»Byparken«. Området dækker et lille areal v. Kirkevej, nord for Søparken. Området rummer søen, plæne og en enkel beplantning – det er ikke et område med egentlig parkkarakter. Der er placeret borde og bænke på arealet.

Sti langs banen. Stien er en dejlig grøn sti. Stien er indrammet af græsrabatter og tæt beplantning. Stien er uden belysning.

Områder langs banen v. Jernbanegade. Området består af dels et privat område og et kommunalt område. Det private område fremstår som et beplantningsbælte, der trænger til udtynding. Indtrykket af dette område så tæt på midtbyen virker rodet og tilfældigt. Det offentlige område fremstår mere plejet med fritstående træer på græs, hvilket giver en fin parkagtig karakter. Det virker fint i tilknytning til byen.

»Anlægget«, vest for banen. Anlægget ligger i en dejlig skov med gode naturoplevelser i tæt tilknytning til midtbyen – et dejligt udflugtssted. Anlægget rummer sø, samlingsplads og et stor legeområde med en fin naturlegeplads og rester af gamle legeredskaber.

Kroketbane samt ridebane. Vest for banen ligger der både kroketbane og rideanlæg, hvilket er gode og velbesøgte fritidsanlæg.



Søndervang



Højlandsvej, nord for Storegade



Højlandsvej, syd for Storegade



Passage v. lægebolig



Vardevej / Storegade



Passage v. lægebolig



Storegade / Kastanievej



Grønt område mellem banen og Jernbanegade



Byparken



kroketbane

Tistrup anlæg

12 Byplanindsatser



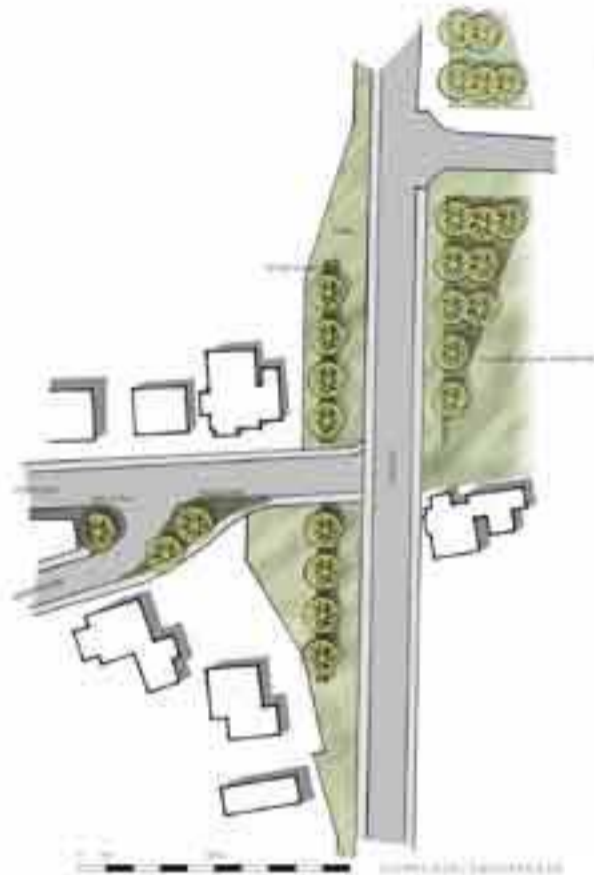
Indsatser

De indsatser der peges på, er indsatser, der skal være med til at forskønne, binde sammen, skabe rare steder til ophold og bevægelse, øge trafikikkerheden og styrke byens image som stations- og kunstby. Indsatserne er mange og det vil tage tid, inden alt realiseres, men med denne indsatsbeskrivelse udpeges de vigtige steder i byen og de danner grundlag for det videre arbejde med byens forskønnelse.

De indsatser, der er peget på i midtbyen, er indsatser der styrker byens image som stations- og kunstby. Indsatser der matcher byens skala og ikke er økonomisk uoverskuelige at opnå!

Indsatser generelt uden for bymidten

- Byens porte. (Se også side 8) Ved Vardevej/Thyrasvej er det oplagt at anlægge rundkørsler – dels for at sænke farten v. byen og dels for at markere byen i landskabet. Som dekoration på rundkørslerne vil det være med til at understøtte byen som en kunstby, hvis man lader kunstnere udføre landart på midterarealet. De 2 viadukter ved Tistrup Kirkevej og ved Hornevej fungerer også som byporte. Viadukterne kan fint forskønnes, dels med udsmykning og med belysning.
- Vardevej. Langs Vardevej mangler der en klar beplantningsstrategi. Den massive beplantning mod industriarealet kan brydes, så der skabes indkig. Der kan plantes allétræer på udvalgte steder, hvilket markerer bystruktur. Det anbefales, at der udarbejdes en beplantningsplan, som så kan udføres ad åre.
- Storegade/Søndergade. Det kryds er udefineret. Der kan arbejdes med at dreje Søndergade og plante bøgepurrere med træer i, så Søndergade bliver tonet ned i forhold til Storegade, samtidig med at det lille anlæg forskønner stedet.
- Storegade, 1. del. (2. del se side 15). Det er tanken at bevare det lange kig i gaderummet, men bryde det med elementer af træer, placeret på forskudte øer, der skyder sig frem i gaderummet, samtidig med, at cyklister kan komme indenom. Der lægges stenmel som bund. Træerne skal stå som fuldkrøgede træer. Enkelte steder kan der opsættes en bænk og affaldsstativ. Belysningen ændres, så den får bymæssig karakter og en skala der matcher gaderummet. Man kan i renoveringen starte med at etablere øerne og så følge op med nyt fortov, belysning og asfalt med en overfladebehandling af granitskærver.
- Dalstrøget/Lærkevej. Hvor Lærkevej støder op til Dalstrøget kan fladen hæves. På fladen kan der dekoreres med farvet asfalt (oplæg udarbejdet af en kunstner). Herved gøres stedet dels trafikikkert og dels markeres Janusbygningen/kulturen samtidig med, at byens identitet som kunstby styrkes.
- Dalstrøget, Møllegårdsvej og Kastanievej. På strækningerne anbefales det at etablere "øer" med træer og bøgepurrere. Det indsnævrer gaderummet og sænker hastigheden. Fladen, skal ikke hæves. »Øerne« etableres med jævne mellemrum enten forskudt eller over for hinanden. Det anbefales at der udarbejdes en plan, så vejene får en ensartet karakter og er med til at skabe identitet omkring de



Eksempel på Landart med lys



Eksempel på Landart

14 Byplanindsatser



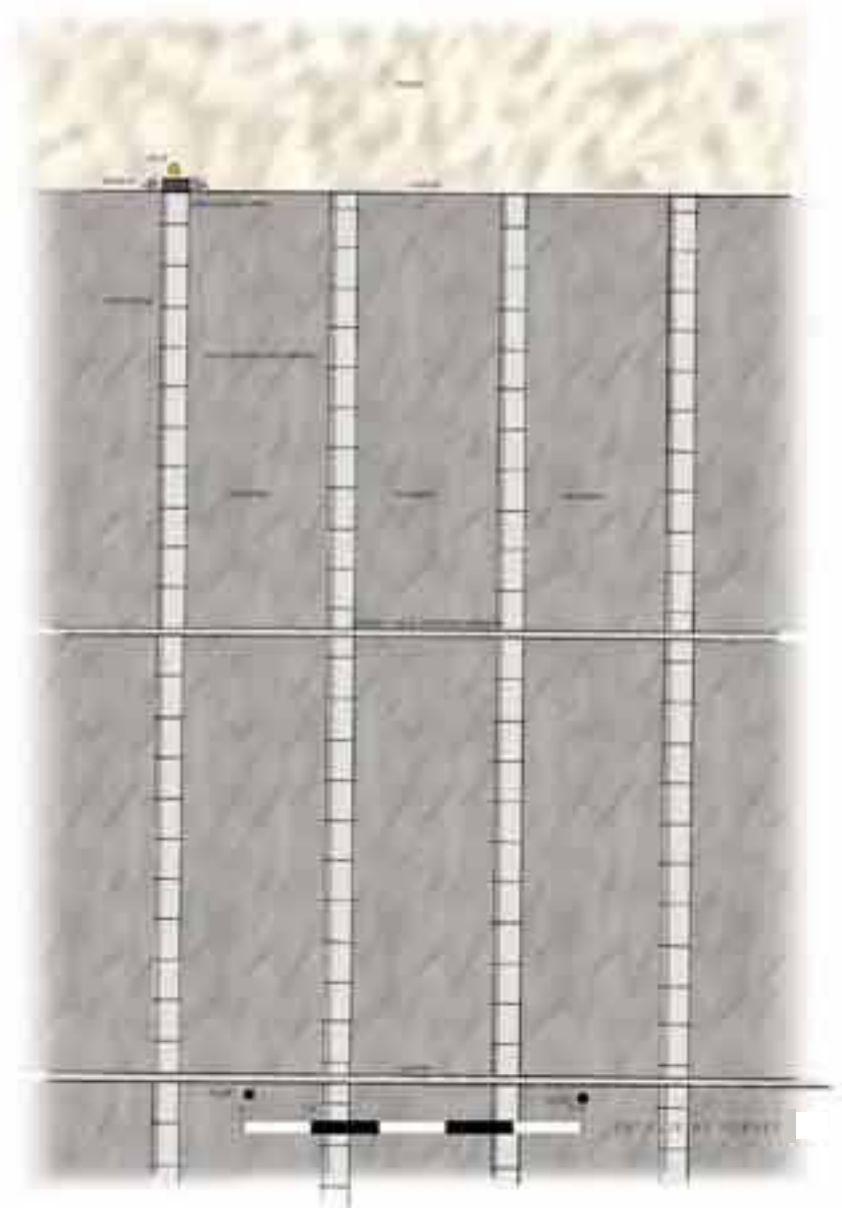
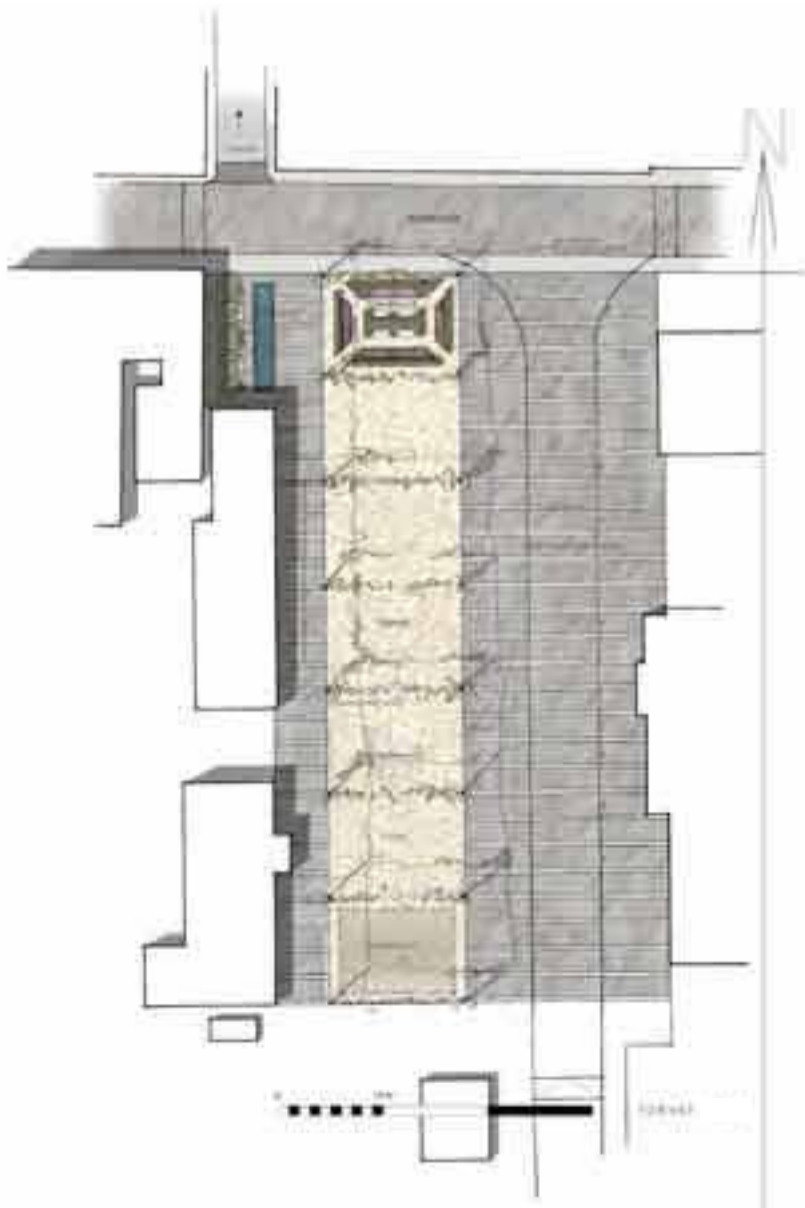
- G. Janusbygningen. På en del af forarealet mod Dalstrøget anbefales det at udføre en landartskulptur i græs med indarbejdet lys, udført af en kunstner. Et sådant element er med til at markere Janusbygningen og give den identitet samtidig med, at byens identitet som kunstby styrkes. Landartskulpturen skal tage højde for evt. fremtidig udvidelse både af Janus Bygningen og Hodde-Tistrup Hallen.
- H. Kulturpladsen. En hævet flade med enkel belægning og med en kunstnerisk belysning i fladen. Det kan blive en smuk forplads, der styrker og markerer stedet som et markant kunst- og kulturcentrum.
- I. Lille anlæg v. Hallen. Det grønne rum kan gives en "vitaminindsprøjtning ved at fjerne underplantning mod villaer og lade træerne stå i blomstereng med forårsløg. Villaerne kan få adgang til området efter ønske, og efter ønske slå græsset som en gangsti ud til arealet. Stien kan etableres som en stenmelssti. Der kan suppleres med blomsterløg og ny beplantning. Det anbefales, at der udarbejdes en skitse til området, så det kan udføres ad åre.
- J. Lærkevej/Bøgevej – kunststuten. Denne rute forbinder Byens kulturcentrum med midtbyen. Dette kan understreges i gadernes udformning. Langs lærkevej kan der, som i Storegade etableres forskudte partier af øer. På vestsiden af Lærkevej kan der udstilles kunst på øerne og på østsiden plantes f.eks. rhododendron og magnolie, så vejen får en parkagtig karakter. På Bøgevej kan der laves frække farvede cirkler på asfalten der leder mod midtbyen. Disse pletter kan fortsætte det lille stykke ned af Kastanievej frem til Storegade. Med disse tiltag skabes en unik kunstvej, der skaber sammenhæng og æstetik i byen samtidig med at byens identitet som kunstby styrkes. Øerne kan etableres efterhånden som der bliver købt kunst ind. Ligeledes kan beplantningsøerne skabes med tiden.
- K. Byparken. (Se side 8) Byparkens identitet styrkes gennem nye beplantningstiltag så som rhododendron, enkelte driftvenlige staudebede, særprægede træer og blomsterløg. Med tiden udvides byparken vest for Kirkeallé, hvor der er mulighed for at grave ud til sø og nord på frem til Tistrup Kirkevej – omkring hele det nye boligområde. Det anbefales, at der udarbejdes en samlet plan for hele området, så det kommer til at fremstå som et sammenhængende parkområde med oplevelser gennem året. Det anbefales, at der skabes en sammenhæng med en viadukt under banen, så der skabes en fin forbindelse til hele det grønne område med »Anlægget«, rideskole og Krocketbane vest for banen.
- L. Hornevej (Se side 8) er vejen ud til byens boldbaner og anlægget samtidig med, at det er vejen der forbinder den nye bydel med midtbyen og dens mange aktiviteter. Hornevej er usikker at færdes på for de svage trafikanter. Strækningen fra anlægget og frem til viadukten gøres mere bymæssig ved, at etablere en fælles cykel- og gangsti langs med vejens sydlige side, adskilt fra vejen med en græsribat med allétræer, der udføres »øer« med beplantning, så bilisterne tvinges til at nedsætte hastigheden. Denne strækning leder dermed på smuk vis frem til bymidten. Alléudtrykket giver visuelt udtryk for by.

Indsatser i bymidten

Jf. projektliste side 27, Forslag-offentlige initiativer

1. Storegade, 2.del. (1. del se side 13 afsnit D).
 For at bevare stationsbykarakteren er det af afgørende betydning at vejen med kantsten og fortov bevares. For at skabe lidt variation i gaden på en enkel måde forskydes øer ud i gaderummet. Området ændrer status til 30 km zone og bliver dermed også venligt for cyklister og gående. Der bevares dobbeltrettet trafik, da øerne ikke fylder mere end en parkeret bil. Parkering kan fortsat udføres uden begrænsning. Øerne udføres med en bredde på ca. 1,5 m og en længde på ca. 4 m, inden de snævres ind til fortovs kant. På øerne lægges der chaussessten, der placeres et træ og der gøres plads til en bænk/affaldskurv eller gennem vejledning fra en kunstner en form for kunstnerisk dekoration i form af en dekoration i fladen, kunstnerisk belysningsdekoration i fladen eller en lille skulptur. Dette er det nye tiltag i gaden, der samtidig er så nænsom, at den ikke slører stationsbykarakteren. Fortovene er tænkt som gammeldags fortov med 2 rækker chaussessten langs granitkantstenen, 2-3 rækker fortovsfliser (40x60) og så tilpasses der med chaussessten inde langs husene. Ved hjørner skal tilstræbes at lave fine små detaljer. M.h.t. belysningen så placeres der lamper langs kantsten – lamper der matcher gadens rumlige karakter og understreger skalaen og stemningen i byen. Asfalterfladen ændrer karakter fra i dag, ved at den overfladebehandles og tromles med granitskærver – det giver et mere blødt look og er en fin fornyelse, der matcher til chaussesstenene. Det giver midtbyen en anden karakter end resten af byen. På strækningen ved Torvet hæves fladen som v. Kastanievej. Torvets belægning føres ikke ud, da det vil sløre den lange karakteristiske stationsgade. Ved placering af kunstøer i Storegade samt ensretning af gader skal der tages hen-syn til, at detailhandlen, butiksdrivende uhindret kan få af- og pålæst deres varer.
 På arealet foran Storegade 1 og 3 etableres arealer med stenmel, mindre træer og krukke med beplantning der varierer efter årstiden. Det er vigtigt at dette lille anlæg udføres, da arealet er stort og vil virke godt og ude af skala med byen, hvis der udelukkende lægges fortovsfliser.





2. Torvet, byens fællesrum, tænkes som et multianvendeligt rum, der kan skifte karakter efter aktivitetsbehovet – en ny og anderledes måde at tænke byrum. Torvet er det centrale rum i byen og det er derfor et meget vigtigt rum i byen. I det daglige skal Torvet stå som et smukt stilfærdigt rum, der passer til byens skala og giver en rar fornemmelse i byen. Samtidig med dette er det af afgørende betydning for byens handelsliv, at der fortsat er parkering på Torvet (25 pladser). I det daglige er Torvet det sted man krydser hen over, det sted man spiller petanque, man spiser sin is i Torvehaven, man sidder ved spejlbassinet og nyder himlens spejlinger i et foranderligt kunstværk, man går forbi om aftenen for at nyde den poetiske lysætning, børn samles for at lege på den skulpturelle scene, man krydser ind over for at se blåregnen eller for at se på den nye skulpturudstilling. Torvet kan ånde uden iscenesættelser og være en naturlig del af byen – et smukt og dejligt sted for alle i alle aldre. Når byen kalder til fest, marked, koncert, teater eller andre aktiviteter er Torvet designet så, det kan rumme disse aktiviteter. Scenen træder i karakter som scene, langs den ene side kan der sættes søjler op og spændes sejldug ud, så der skabes rum til boder, der kan sættes stolerækker ud på pladsen og belysningen kan ændre karakter og retning efter behov (der kan f.eks. ændres til farvet lys). Torvet kan med tiden tænkes overdækket med en stor sejldug og dermed give større anvendelighed.



Torvet tænkes udført som følgende: Hele fladen hæves. Midterarealet udføres som et opstribet areal, (fortovsfliser og asfalt tromlet med granitskærver/alternativt chaussésten) for funktionsmæssigt at markere parkeringen samtidig med at det bliver en del af udsmykningen. Selve kørebanen markeres dels med nedfældede granitkantsten og dels med pullerter, hvor der ikke ønskes biler. På midterarealet opføres rummet i rummet – der etableres store rektangulære stålsøjler, hvorpå der er spændt wire på og hen over pladsen. Der klatrer blåregn og beplantningen vil med tiden kravle hen over pladsen, så rummet rammes ind både vertikalt og horisontalt. Der placeres ikke træer, da det skaber skygge til rummet. Ved hver søjle er der placeret et spot i fladen, og der er monteret spot på søjlerne, så de dermed også anvendes som belysningsstandere. Belægningen på dette areal er stenmel. I belægningen kan der f.eks. etableres felter til kunstnerisk udsmykning (malerier i fladen) f. eks. ved at lave en ramme, så det styres, hvor udsmykningen kan foregå. Langs med yderkanten etableres en stålkant for at have en fin fast afgrænsning med den øvrige belægning. I den ene ende er det tanken at en kunstner skal udføre en skulpturel scene, der vil appellere til anden brug end blot scene.....en man kan sidde på, rutsche ned af, hoppe rundt på o.s.v. I den anden ende udføres en Torvehave som et lille stille rum. Rummet omkranses med lave bøgehække og indenfor er der stenmelstier, lavendler langs kanten, hvori der er placeret krukker der varierer efter årstiden og i midten et bøgeparti med en magnolie og bænke/affaldsstativer. På arealet mod vest nedstøbes parasolholdere, så der kan sættes





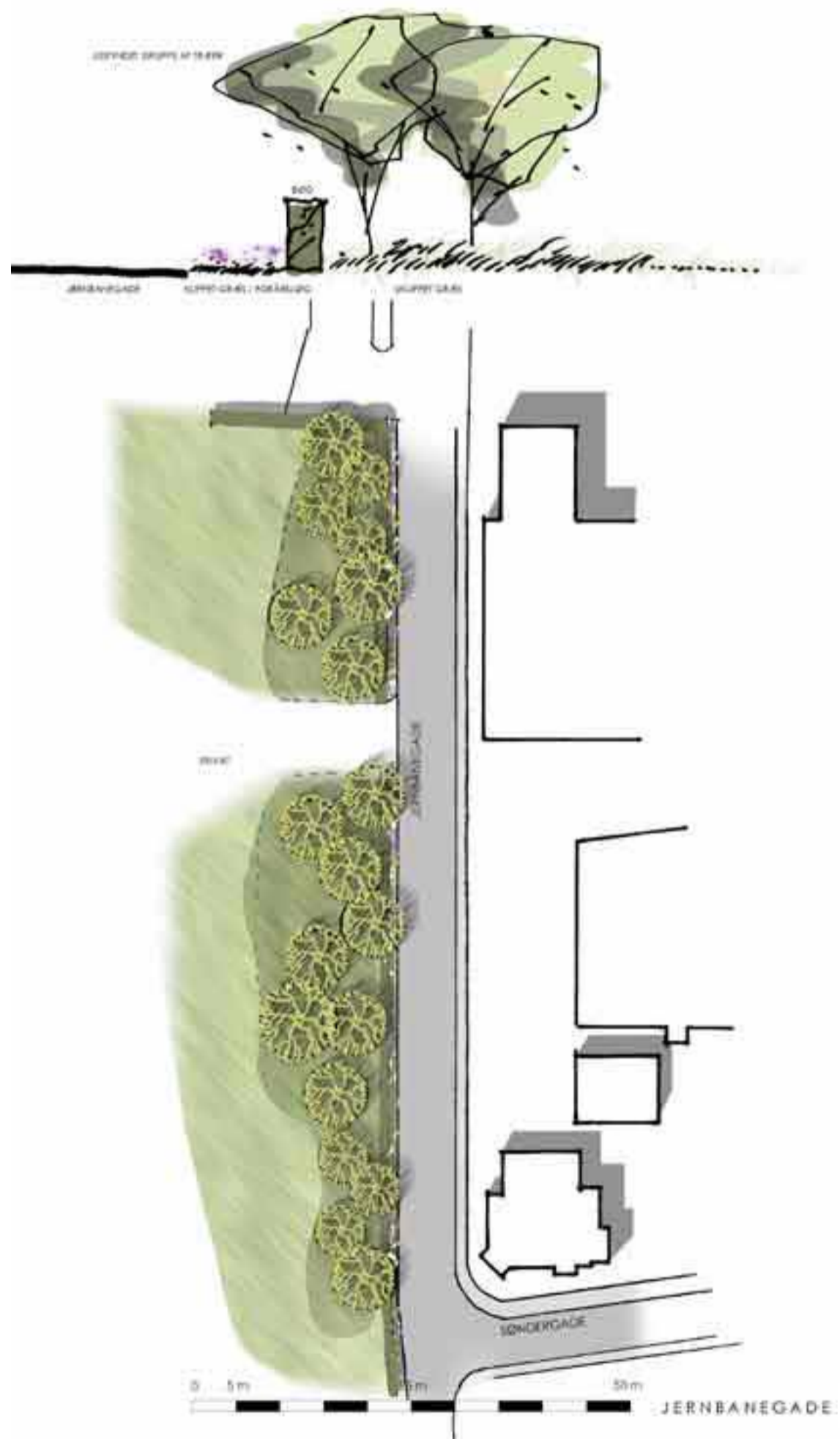
lave stålsøjler op og monteres sejldug langs med midterarealet. I nichen ved Storegade etableres et spejlbassin med bænke, krukker og kuglehorn langs med. Den eksisterende toiletbygning fjernes og erstattes med offentlig adgang til toiletfaciliteter i den omkringliggende eksisterende bygning eller i nybyggeri.

3. Sidegader til Storegade. Fra Storegade og ind til sidegaderne udføres en lille detalje i form af en overgang med chaussésten i terræn. Det bryder og tilfører en smuk og enkel lille detalje. Ved skolegade føres fortovet igennem, og der sættes 2 pullerter, da vejen lukkes. Sidegaden ved GS Marked bevarer sin status. Ved de øvrige 2 sidegader mod Møllevej ensrettes trafikken mod Møllegade. Øvrige sidegader beholder deres nuværende status. Ensretningen og lukningen foreslås for at lette trafikken i Storegade.
4. Trafiksanering Storegade/Kastanievej. Området hæves som et asfaltareal tromlet med skærver. Dette er en enkel og økonomisk løsning samtidig med, at den ikke slører den lange stationsgade, hvilket et materialeskift vil gøre. På det offentlige areal der støder op til området plantes bøgepurre, hvori der plantes f.eks. hvidtjørn, og i kanten af bøgen sættes krokus – et enkelt og driftvenligt lille bymæssigt anlæg.
5. Trafiksanering v. Søndergade/Odinsvej. Krydset etableres som en hævet asfaltflade, så trafikanterne tvinges ned i fart.

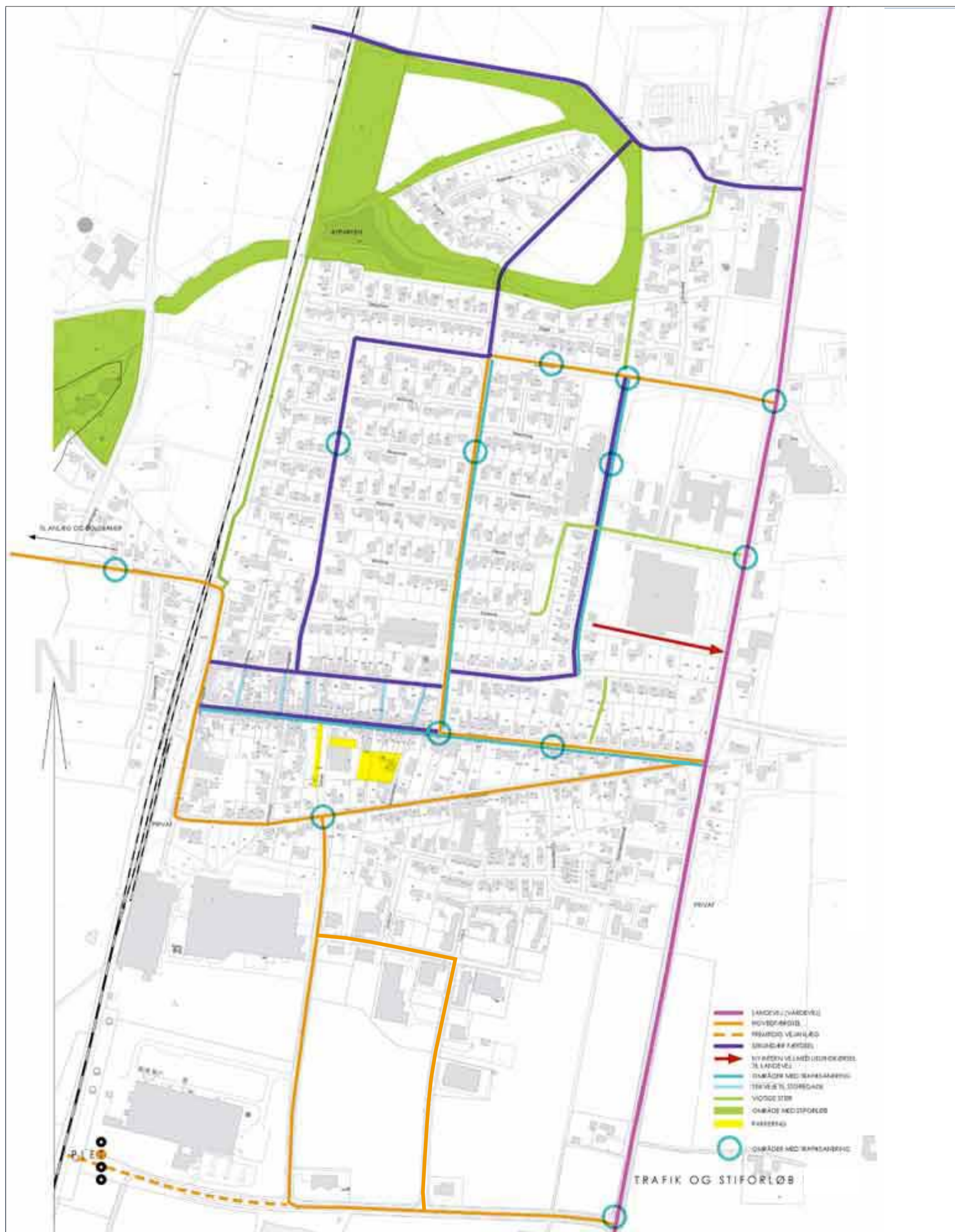
Private indsatser

Jf. projektliste side 27, Forslag-private initiativer

- a. Områder v. banen langs Jernbanegade. På det private areal kan der fortsat være en græsabat langs med Jernbanegade (heri kan sættes forårsløg), men for at give en mere bymæssig karakter slås den. Der plantes en bøgehæk langs med vejen/græsrabatten og i beplantningsbæltet fjernes underplantningen og de gode træer bliver stående og stammes op, så der skabes et fint kig under kronerne. Træerne kan stå på en bund af langt græs.



20 Trafik og stiforløb



Byens trafikforhold

Ølgod Kommune har fået udarbejdet en Trafiksikkerhedsplan i oktober 2000. Planen har fokus på nulvisionen og beskriver mål og midler til mindskelse af cykeluheld, hastighedsreducering og ulykker i kryds. Helhedsplanen styrker nulvisionen i sin bearbejdelse af byens rum og gader.

Byens trafikstruktur

Ankomst. Man ankommer til byen, dels ad Vardevej, dels via Hornevej og Tistrup Kirkevej. På Vardevej og på Hornevej peger Trafiksikkerhedsplanen på, at der køres for stærkt.

Med helhedsplanen peges der på en ændret infrastruktur, hvor der er tre hovedfærdselsårer gennem byen. For det første Thyrasvej i industriområdet, som fører en del tung trafik ind omkring Jernbanegade frem til viadukten for at komme ud af byen. Der er i Kommuneplanen planlagt en fremtidig vej uden om byen mod vest, som en forlængelse heraf. For det andet ruten Dalstrøget, Kastanievej, Storegade og omvendt – denne rute forbinder fint byen mod nord. For det tredje er der ruten Søndergade, Jernbanegade og omvendt – denne rute forbinder midtbyen med Industriområdet via Odinsvej. Med trafikstrukturen holdes midtbyen »fredet« for hovedfærdsel, hvilket helhedsplanen vil forstærke i sin arkitektoniske behandling af bymidten.

Hovedfærdsel. Hovedfærdselsårene varierer meget i bredde, hvilket også giver meget varieret hastighed. Der er kryds, hvor der er problemer med at krydse vejen. Trafiksikkerhedsplanen peger på problemstederne, men ud over disse steder tager helhedsplanen ikke kun fat i hastigheds – og krydsningsproblemer, men også i udformningen af rummene, så æstetik og funktion hænger sammen og er med til at skabe en smukkere og mere tryk by!

Sekundær færdsel. De sekundære veje har lige forløb og nogle steder skaber det for høj hastighed, hvor der andre steder ikke er problemer p.g.a. gadens smalle profil. Generelt er vejene uden beplantning, hvilket nogle steder skaber monotome og kedelige gadeforløb. Andre steder betyder det ikke noget, da tilskuddet af grønne elementer kommer fra de private haver (f.eks. Søndergade). Der er kryds hvor der er problemer med trafiksikkerheden. Helhedsplanen tager fat i trafikkerhedsproblemer m.h.t. hastighed og krydsning, så æstetik og funktion hænger sammen og er med til at skabe en smukkere og mere tryk by!

Passager, stier og mindre veje. Passagerne, stierne og de små veje skaber sammenhæng for især gående og cyklende i midtbyen. Nogle af stederne har en fin bearbejdning, men de fleste steder kan fine små tiltag, som belægningsgræs og beplantning skabe en større oplevelse og mere charme i byen. Generelt er der ikke gjort meget for at skabe gode sammenhænge i stiforbindelser.

Parkering . I dag er Torvets funktion, blot parkering. Derudover er der offentlig parkering v. Jernbanegade. Det er vigtigt at se på nye udviklingsmuligheder.

Forslag til forbedring af byens trafik- og parkeringsforhold

Vardevej. Der udformes sikker overgang fra stien v. Skolen over Vardevej. Se i øvrigt under Indsatser, Byens porte.

Omfartsvej. Der er i Kommuneplanen peget på, at der skal udføres en forlængelse af Thyrasvej frem til Hornevej, så tung trafik fra industriområdet ledes uden om bymidten.

Lærkevej. Der lukkes for ind/og udkørsel for LP Springs og i stedet etableres en ny ind- og udkørsel fra Vardevej. Dette gør Lærkevej til en mere rolig vej og sikker vej. Det anbefales at bussen ikke kører ad Lærkevej, men i stedet kører ind og vender på skolens areal (er drøftet med Busselskabet) (ny udkørsel til Vardevej). Se tiltag under Indsatser Lærkevej/Bøgevej (J).

Byens stisystem. Ved at udbygge stisystemet i Byparken og skabe sammenhæng til det grønne område vest for banen og Kirkestien (Dalstrøget-Tistrup Kirkevej), udføre kunststien (Lærkevej/Bøgevej) samt forskønne eksisterende passager i Midtbyen skabes et attraktivt stinet, så det giver borgerne gode muligheder for en varieret og sammenhængende gåtur.

Øvrige tilag, se under indsatser: Storegade del 1 (D), Dalstrøget/lærkevej (F), Dalstrøget og Kastanievej (G), Lærkevej og Bøgevej (J), Hornevej (L), Trafiksanerung Storegade/Kastanievej (4) Storegade del 2 (1), Trafiksanerung v. Søndergade/Odinsvej (5)

Private indsatser





Jf. projektliste side 27, Forslag-private initiativer

- b. Parkering. I fremtiden er der stadig parkering på Torvet, hvilket er vigtigt for byens handelsliv. Der er muligheder for at udbygge parkering på Dag'li Brugsens grund (matrikel 8aa) samt videre på matrikel 8ba og 8d ved med indkørsel fra Højlungsvej. Etablering af P-plads forudsætter at der er udarbejdet lokalplan for området, incl. til- og frakørsel fra Højlungsvej, hvor der tages hensyn til eksisterende bebyggelse.

22 Bymidstens Bebyggelse



BYMIDTENS BEBYGGELSE

-  Bebyggelse der nedrives
-  vigtige byarkitektoniske facader
-  Nybyggeri
-  Nybyggeri i forbindelse med eks. bebyggelse



Forslag eksisterende og ny bebyggelse

Tistrup rummer fine gamle bevaringsværdige ejendomme i midtbyen. Det er bygninger der er vigtige for bymiljøet og som ejerne opfordres til at bevare og renovere, da disse bygninger i høj grad giver byen karakter. Det anbefales, at der udarbejdes en lokalplan for midtbyen, der både sikrer udvikling og byforskønnelse. En lokalplan for midtbyen vil indeholde bestemmelser for eksisterende og ny bebyggelses omfang, placering, ydre fremtræden, skiltning, bevaringsværdig bebyggelse m.v.

En lokalplan kan bl.a. sikre at bevaringsværdige bygninger ikke ændres med nye materialer og former; men hjælpes på vej med retningslinier for hvordan husene kan føres tilbage til oprindeligt udseende eller tilnærmet oprindelig udseende. Byarkitektoniske retningslinier for bl.a. skilte, tagformer, vinduesformater m.v. vil styrke bymiljøet og støtte op om de smukke ejendommers facadeudtryk.

På det byarkitektoniske område foreslås nedennævnte indsatser som private initiativer:

Nedrivningsforslag for nedennævnte ejendomme efterfulgt af nyt blandet bolig- og erhvervsbyggeri i 2½ etage:

- Torvet 1, 2, Storegade, 5, 28 og 30. Disse ejendomme kan med fordel erstattes med nybyggeri i 2½ etage, med erhverv i stueetagen og boliger i de overliggende etager. Ejendommen Storegade 5 er et typisk stationsbyhus og kan alternativt renoveres. Nybyggeri og renoveringer vil skaffe attraktive boliger og butikslokaler til byen og dermed understøtte bestræbelserne på at gøre bymidten attraktiv.

Nedrivningsforslag for nedennævnte bygninger

- Torvet 4 (benzintank) - det nye torvanlæg vil komme mere til sin ret såfremt tankanlægget flyttes til en anden lokalitet.
- Garageanlæg vest for Rønne Alle. Bygningerne virker dominerende i forhold til den omkringliggende bebyggelse - grunden kunne evt. udnyttes mere bymæssigt.
- Offentlig toiletbygning på Torvet. Bygningen foreslås nedrevet. Fremover søges der indgået aftale mellem Ølgod Kommune og nogle af de erhvervsdrivende, der grænser op til Torvet, således der sikres offentlig adgang til toiletter i bymidten. Ved større torvearrangementer må der forventes anvendt mobile toiletfaciliteter.
- Højlundsvej 2 foreslås nedrevet til fordel for etablering af fremtidig parkeringsplads for centerområdet. Parkeringspladsen vil tillige sikre gode parkeringsfaciliteter tæt på Torvet, når der er Torvearrangementer.

Nedrivningsforslag for ejendom med henblik på opførelse af nyt boligbyggeri i 2½ etage

- Møllegade 3 - det gl. smedje. Ejendommen kunne nedrives til fordel for opførelse af nyt boligbyggeri i 2½ etage.

Forslag til forøgelse af etagehøjden på eksisterende ejendomme:

- Torvet 3 (Dag'li Brugsen) og Torvet 4 (Nordea). Disse ejendommers tagetage kan med fordel forøges med 1½ etage, således der opføres boligbebyggelse med tagterasse over erhvervsdelen. Byarkitektonisk vil det give centrum et løft, idet en fremtidig facadehøjde på 2½ etage vil danne en smuk ramme om Torvet sammen med de øvrige foreslåede bygningsmæssige tiltag.

Forslag til nybyggeri i 2½ etage

- Syd for Torvet 3 og 4 foreslås opført nybyggeri i 2½ etage. Byggeriet vil tilføre den sydlige del af Torvet mere bykvalitet og støtte op om visionerne for Torvet. Opførelse af nybyggeri forudsætter at der er udarbejdet en lokalplan for området, samt at ejere af de pågældende grunde ønsker at gøre brug af byggeretten.

Vigtige byarkitektoniske facader

På kortet på modstående side er markeret med rødt i facadelinie, de ejendomme der vurderes at have stor byarkitektonisk værdi for Tistrup. For disse ejendomme gælder, at de er med til at give byen en fin karakter, men det kræver for en dels vedkommende, at de facaderenoveres for at være med til at skabe et smukt gadebillede og dermed en attraktiv bymidte.



Storegade 1



Højlundvej 2



Jernbanegade 1/ Storegade 2



Storegade 4



Storegade 5



Jernbanegade 3



Storegade 12



Torvet 1



Jernbanegade 7



Storegade 11-13



Storegade 30



Møllegade 7-13



Storegade 19



Møllegade 3



Storegade 1 - gården



Søndergade 18

Bymidstens beplantning, kunst, inventar og belysning

Byens beplantning, kunst, inventar og belysning er de elementer der er prikken over i'et, når byens rum designs. Det er elementer, der i høj grad giver byens rum identitet.

Beplantning

Tistrup har ikke en klar grøn strategi – byen er »fattig« på grønne elementer – offentlig beplantning. I denne plan er beplantningen en vigtig del, som er med til at understrege byens rum og give den nye kvaliteter i form af oplevelser gennem året. Med beplantningen følger der en øget omkostning til den fremtidige drift. Det er vigtigt, at driften tages alvorligt, da det ellers er uden mening med nye grønne tiltag.

Der arbejdes med beplantningselementer som:

Træbeplantning med fritvoksende kroner langs veje, klippede træer i midtbyen, bøgehække, beplantning i krukke på Torvet, Rhododendronbede m. træer på Kunstruten og klatreplanter.



Kunst

Tistrup er en by, hvor kunsten har sit tag, hvilket Janusbygningen kan tage æren for. Men i byen er kunsten ikke synlig. Det bør der tages fat om i fremtiden. Hvor andre byer profilerer sig på musik, kan Tistrup profilere sig på kunsten, men hvis dette skal lykkes, skal kunsten synliggøres i byen og være en integreret del af byens miljø.

Der kan arbejdes med kunstelementer som:

asfaldteknologier udarbejdet af kunstner, landart som græsformationer, kunstgenstande udstillet på »øer«, belysning som kunst, vægelementer med relieffer, kunstnerisk dekoration i fladen som f.eks. keramiske fliser, metalillustrationer

Inventar

Det er vigtigt med en klar holdning til byens inventar, da det er møblerne der skal placeres i rummene. Der arbejdes med en ny bænk, affaldsspande, pullerter og krukke.



Belysning

Den belysning, der findes i byen i dag, har ingen bymæssig karakter. Belysningen i Storegade matcher skalaen på landevejen. Langs Kirke Allé er der placeret fine GV lamper fra Philips. Denne lampe er smuk, billig og giver et fint lys, og så har den en karakter, der matcher byens størrelse og identitet som stationsby.



**SIGNATUR****g**

Forslag - private initiativer

5

Forslag - offentlige initiativer

Forslag - private initiativer

Nedenstående projekter der er markeret med grønne cirkler på modstående kort og kan kun gennemføres, såfremt der er opbakning hertil blandt de private lodsejere.

- a. **Områder v. banen langs Jernbanegade.** På det private areal kan der fortsat være en græsabat langs med Jernbanegade (heri kan sættes forårsløg). Der plantes en bøgehæk langs med vejen/græsrabatten, og i beplantningsbæltet fjernes underplantningen. De gode træer bliver stående og stammes op, så der skabes et fint kig under kronerne. Træerne kan stå på en bund af langt græs.
- b. **Parkering.** I fremtiden er der stadig parkering på Torvet, hvilket er vigtigt for byens handelsliv. Der er muligheder for at udbygge parkering på Dag'li Brugsens grund (matrikel 8aa) samt videre på matrikel 8ba og 8d ved med indkørsel fra Højlundsvej. Dette forudsætter Højlundsvej 2 nedrevet.
- c. **Nedrivningsforslag for nedennævnte ejendomme efterfulgt af nyt blandet bolig- og erhvervsbyggeri i 2½ etage:**
Torvet 1, 2, Storegade, 5, 28 og 30. Disse ejendomme kan med fordel erstattes med nybyggeri i 2½ etage, med erhverv i stueetagen og boliger i de overliggende etager. Ejendommen Storegade 5 kan alternativt renoveres. Nybyggeri og renoveringer vil skaffe attraktive boliger og butikslokaler til byen og dermed understøtte bestræbelserne på at gøre bymidten attraktiv.
- d. **Nedrivningsforslag for nedennævnte bygninger**
- Torvet 4 (benzintank) - det nye torvanlæg vil komme mere til sin ret såfremt tankanlægget flyttes til en anden lokalitet.
- Garageanlæg vest for Rønne Alle. Bygningerne virker dominerende i forhold til den omkringliggende bebyggelse - grunden kunne evt. udnyttes mere bymæssigt.
- Offentlig toiletbygning på Torvet. Bygningen foreslås nedrevet. Fremover søges der indgået aftale mellem Ølgod Kommune og nogle af de erhvervsdrivende, der grænser op til Torvet, således der sikres offentlig adgang til toiletter i bymidten. Ved større torvearrangementer må der forventes anvendt mobile toiletfaciliteter.
- e. **Nedrivningsforslag for ejendom med henblik på opførelse af nyt boligbyggeri i 2½ etage**
Møllegade 3 - det gl. smedje. Ejendommen kunne nedrives til fordel for opførelse af nyt boligbyggeri i 2½ etage.
- f. **Forslag til forøgelse af etagehøjden på eksisterende ejendomme:**
Torvet 3 (Dagligbruksen) og Torvet 4 (Nordea). Disse ejendommers tagetage kan med fordel forøges med 1½ etage, således der opføres boligbebyggelse med tagterasse over erhvervsdelen. Byarkitektonisk vil det give centrum et løft, idet en fremtidig facadehøjde på 2½ etage vil danne en smuk ramme om Torvet sammen med de øvrige foreslåede bygningsmæssige tiltag.
- g. **Forslag til nybyggeri i 2½ etage**
Syd for Torvet 3 og 4 foreslås opført nybyggeri i 2½ etage. Byggeriet vil tilføre den sydlige del af Tovet mere bykvalitet og støtte op om visionerne for Torvet.

Forslag - offentlige initiativer

Projekterne der er oplistet i prioriteret rækkefølge, er markeret med røde cirkler på modstående kort. Det er ikke alle projekter der er med i etapeplanen, da nogle kan tages over i driften, andre indgår i byggeprojekter og andre er afhængige af tilskud fra fonde / tipsmidler m.f. følgende etaper indgår i økonomioversigten – dog er den kunstneriske udsmykning ikke medtaget.

1. Storegade, 2.del. Renovering af Storegade inkl. øer og ny belysning. Asfaltoverfladen overfladebehandles og tromles med granitskærver. Fortovene fornyes. På arealet foran Storegade 1 og 3 etableres arealer med stenmel, mindre træer og krukker med beplantning der varierer efter årstiden.
2. Torvet. et multianvendeligt rum, der kan skifte karakter efter aktivitetsbehovet.
3. Sidegader til Storegade. Fra Storegade og ind til sidegaderne udføres en lille detalje i form af en overgang med chaussésten i terræn. Ved skolegade føres fortovet igennem og der sættes 2 pullerter. Ved 2 sidegader mod Møllevvej ensrettes trafikken mod Møllegade.
4. Trafiksanering Storegade/Kastanievej. Området hæves som et asfaltareal tromlet med skærver. På det offentlige areal der støder op til området plantes bøgepurre m.v.m.
5. Trafiksanering v. Søndergade/Odinsvej. Krydset etableres som en hævet asfaltflade, så trafikanterne tvinges ned i fart.

Økonomi

Ved realisering af de offentlig prioriterede projekter i Midtbyplanen skønnes gennemført over en 10 til 15 årrig periode.

I budget 2006 – 2010 er der indregnet ca. 700.000 kr. til byforskønnelse i Tistrup. Herudover er der afsat midler til den løbende drift og vedligeholdelse.

Efter vedtagelsen af midtbyplanen vil det være hensigtsmæssigt at udarbejde en lokalplan for at muliggøre realisering af Midtbyplanen. En lokalplan for Midtbyen vil i så fald blive udarbejdet i samarbejde med beboere og erhvervsdrivende i Tistrup by.

I henhold til § 13 stk. 2 i Lov om planlægning nr. 883: skal en lokalplan tilvejebringes, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse, og i øvrigt når det er nødvendigt for at sikre kommuneplanens virkeliggørelse.

Midtbyplanen kan med fordel anvendes i forbindelse med konkrete ansøgninger om støtte til enkeltprojekter f.eks. Lokal- og Anlægsfonden. Fonden Realdania, Statens Kunstfond, lokale fonde og virksomheder.

