



Nyborg byrumsanalyse

Maj 2018

Gehl



Introduktion til opgaven

Nyborg Kommune har med denne rapport ønsket at få udviklet en byrumsanalyse af de rum og byudviklingsområder, som danner rammen om ankomsten til Nyborg fra hhv. motorvejsafkørslen og stationen til den historiske bykerne.

Analysen supplerer den tidligere udviklede byrumsanalyse for arealerne omkring Nyborg Slot (2014).



1

Introduktion og identitet
side 2

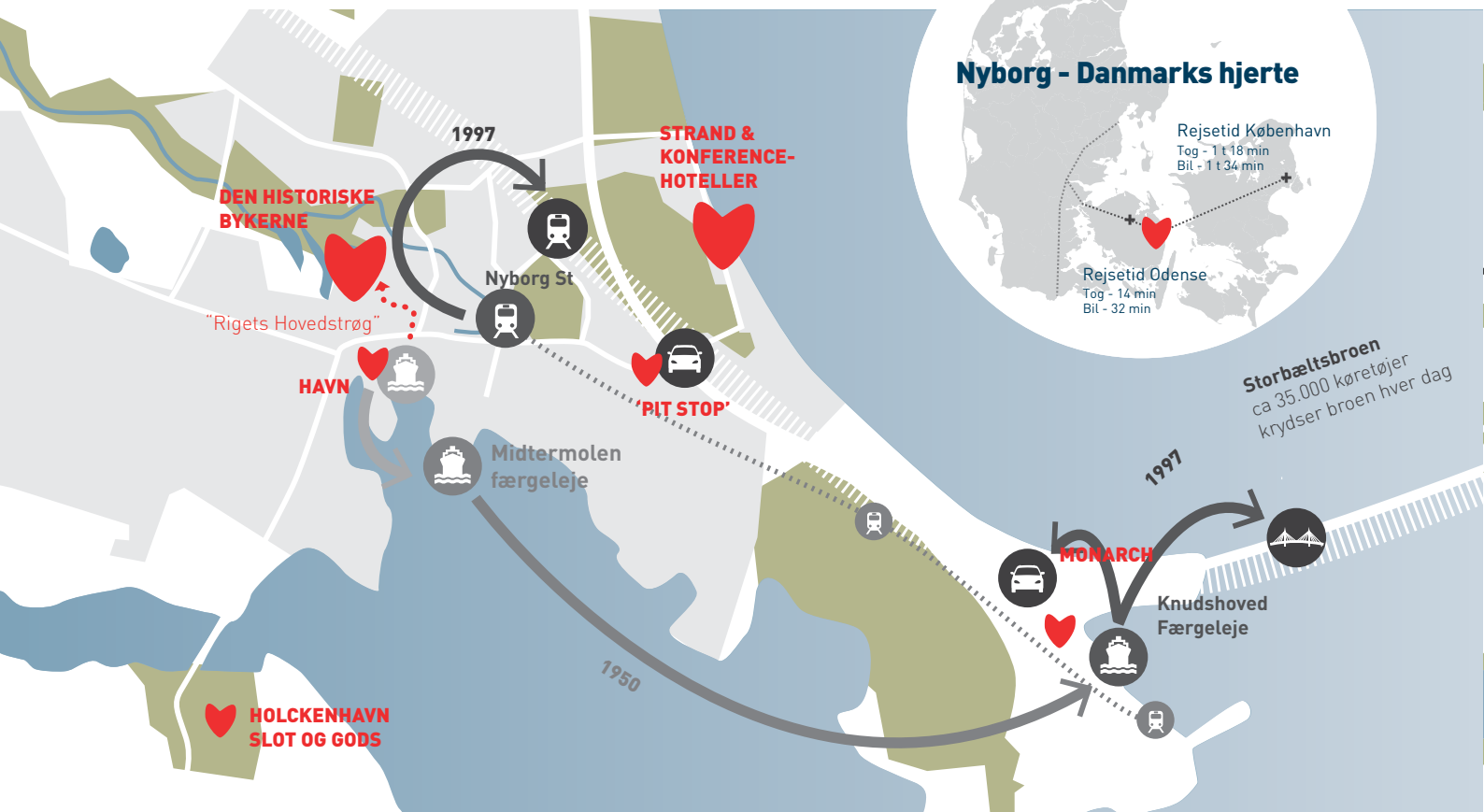
2

Forbindelser
side 8

3

Oplevelser
side 22

Nyborgs udvikling er gået fra ét til flere hjerter



Nyborg er en by med en lang historie og mange historiske lag. Den strategiske placering på Fyn mod Storebælt og nærmest Sjælland har gjort byen til knudepunkt for handlende og gennemrejsende gennem alle tidsaldre. Større infrastrukturelle omstruktureringer har ændret byens tyngdepunkt og flyttet byens ankomstpunkter væk fra bymidten og østpå - mod Storebæltsbroen, motorvejen og stationen. Således har byen fået flere hjerter udenfor bymidten.

Potentialer

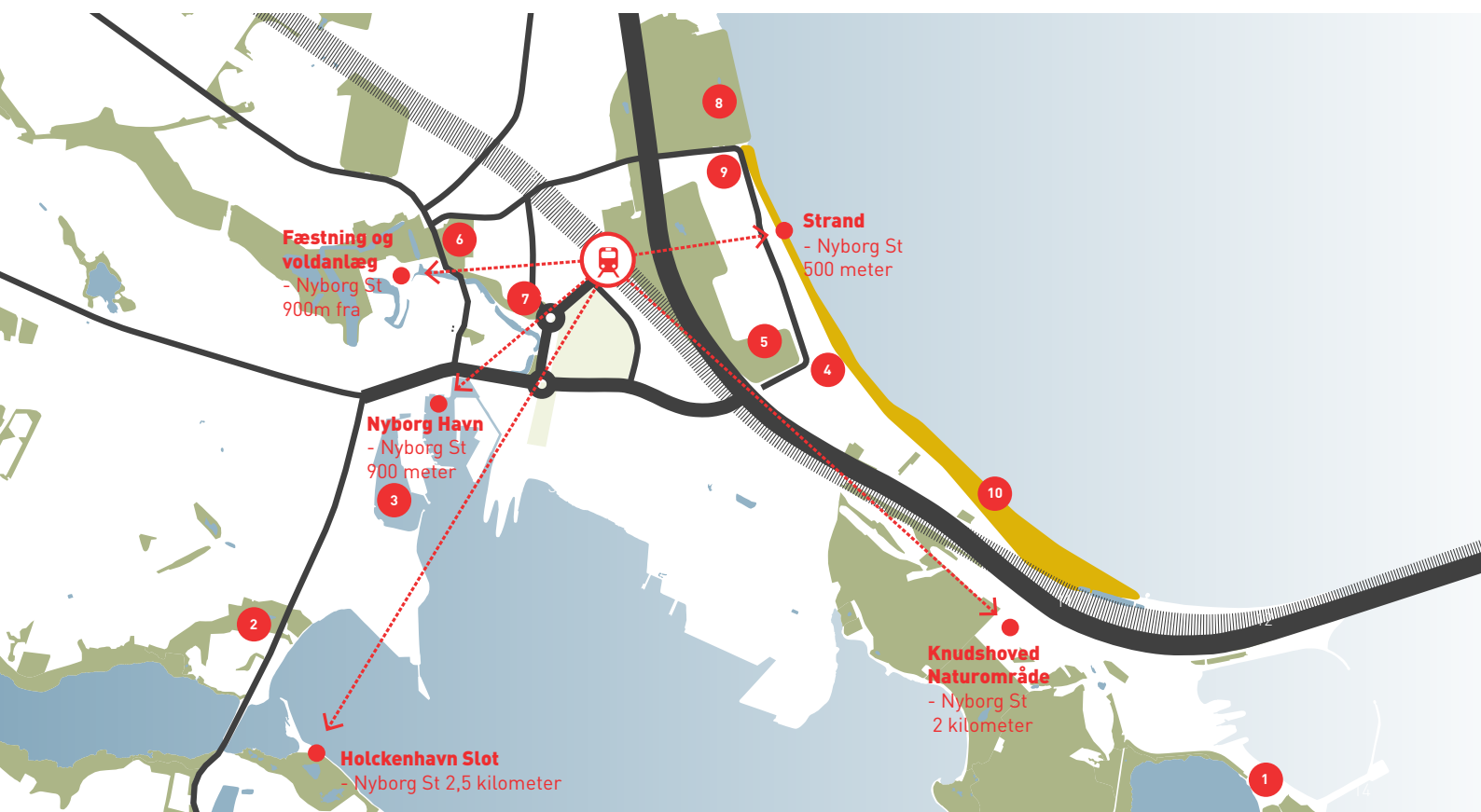
- De forskellige hjerter giver Nyborg en bred vifte af destinationer, som tiltrækker mange besøgende og udgør byens identitet
- Den centrale placering i et trafikalt knudepunkt i Danmark skaber en unik mulighed for at tiltrække såvel nye borgere som besøgende og gennemrejsende

Udfordringer

- Nyborg er opdelt i uafhængige bydele med forholdsvis lille blanding af funktioner, som kan skabe et varieret byliv igennem døgnet og ugen
- 'Hjerterne' ligger langt fra hinanden og adskilles generelt af stor infrastruktur, som opfattes som barrierer
- 'Hjerterne' er meget forskellige i identitet, funktion og brugere, og har pga. deres fysiske adskillelse risiko for at give et uklart billede af, hvad Nyborg er

Nyborgs ankomstpunkter ligger i dag udenfor, og løsrevet fra, Nyborg bymidte

Nyborg har mange herlighedsværdier lige rundt om hjørnet



Nyborg er omringet af vand og der er ikke langt til enten et park-, strand- eller naturområde med store rekreative værdier. Herlighedsværdierne udnyttes dog ikke til deres potentiale, da de store veje og jernbanen skaber barrierer såvel fysisk som visuelt hen til og imellem dem - især for gående og cyklister.

Destinationer i Nyborg

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| 1. Knudshoved - rekreation | 6. Nyborg Kirkegård |
| 2. Dyrehaven Møllen | 7. Lille Svandedam |
| 3. Nyborg Marina | 8. Hotel |
| 4. Hotel og konference | 9. Hotel og konference |
| 5. Idræts- og fritidscenter | 10. Camping |

Potentialer

- Fine naturområder og strand er destinationer som ligger indenfor gå- og cykelafstand
- Voldanlægget og havnen er blandt de største kvaliteter i bymidten
- Stort potentiale for mange spektakulære kig til havet og unikke grønne områder
- Byens grønne og blå herlighedsværdier - kan styrke byens brand og medvirke til at få flere til at blive længere

Udfordringer

- Svag fysisk og visuel sammenhæng, f.eks. opleves voldanlægget og havnen ikke fra Strandvejen
- Herlighedsværdier/lokale kvaliteter er afkoblet fra adgangsveje
- De store veje afskærer visuelle koblinger og får afstande til at virke længere
- Koblinger til stranden er bildominerede og opleves som utrygge, hvilket gør at de ikke bruges til deres fulde potentiale (feks af de lokale skoler)
- Monofunktionelle grønne områder, f.eks. Cirkuspladsen, er kun aktive få gange om året og ligger ellers øde hen (uden aktivitet), hvilket gør dem til en barriere i hverdagen

Nyborgs unikke kvaliteter er vanskelige at se og komme til selvom de altid er tæt på

Nyborg er det foretrukne oplevelses- og handelscentrum på Fyn og Danmarks foretrukne mødested.

Uddrag af visionen:

“Nyborg Kommune er kendt som **en sund og bæredygtig kommune med en stærk fælles identitet**. Kommunen består af **trygge, aktive og attraktive byer og lokalsamfund**. Vi har opbygget en sund økonomi og har fået skabt en god balance i de sociale, de kulturelle og de natur- og miljømæssige forhold i kommunen.

Vi har været i stand til at **tiltrække** både unge, studerende, pendlere, børnefamilier og seniorer, og vi har fastholdt en stigning i indbyggertallet.

Vi har satset målrettet på at **skabe attraktive bymiljøer** og grønne og bæredygtige boligområder af høj kvalitet. Vi har samtidig forbedret **pendlermulighederne** og fastholdt en **stærk markedsføring** af kommunen. Det har betydet, at den positive udvikling, vi har set på bosætningsområdet, er blevet efterfulgt af en tilsvarende positiv udvikling på erhvervsområdet og beskæftigelsesområdet.”

Gældende plandokumenter:

Kommuneplan 2017

Nyborg by skal styrkes som det naturlige center og trafikale knudepunkt på Østfyn med fokus på **varieret bosætning, erhvervsudvikling, kulturarv, attraktivt byliv og rekreation**.

De enkelte bysamfund kan styrkes gennem en målrettet fornyelse med **udgangspunkt i bysamfundenes eksisterende kvaliteter** og bevaringsværdige bebyggelse.

Uhensigtsmæssig byspredning skal undgås ved at **samle byvæksten i det angivne bymønster**.

Byudviklingen skal ske på et bæredygtigt grundlag, hvor der skal tages vidtstrakte hensyn til natur og miljø, **hensigtsmæssige infrastrukturelle løsninger, energibesparende- og klimatilpassede løsninger, sundhedsfremmende tiltag** samt løsninger til beskyttelse af grundvandet.

I forbindelse med byudviklingen skal der være mulighed for at indtænke alternative bebyggelsesformer og -tætheder, der begrænser arealforbruget og kan imødekomme efterspørgslen på nye boligtyper. Muligheder for funktionsblanding skal ligeledes indtænkes, så der skabes mere liv og aktivitet i boligområderne

Handelsanalyse

“Fremtidens Nyborg bliver et andet Nyborg end det, vi kender”. Kulturarven kommer til at spille en stor rolle og sætte sit præg på bylivet. Udsigten til vækst i befolkningen og flere turister og gæster skaber grundlag for vækst i detailhandlen, da byens detailhandel har et godt tag i de lokale forbrugere.

Borgerne i Nyborg by vælger at handle i bymidten, fordi den ligger tæt på:

- Nærhed mellem funktioner vægtes højest
- Først derefter, om det er let at komme til butikkerne

Skolevejsundersøgelse

For at kortlægge, hvor skoleleverne føler sig utrygge i trafikken i udviklingsområdet ved Nyborg Station er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse på Birkhovedskolen, Nyborg Private Realskole og U-centeret.

Undersøgelsen viste at:

- Miljøet omkring Stationen opleves som utrygt for gående og cyklister,
- Rundkørslen ved Banegårdsalléen samt krydset ved Stationen er de mest problematiske steder
- De mange biler ved skolen skaber utrygge forhold, hvilket får forældrene til køre børnene i skole - og således skabes en selvforstærkende effekt

Kulturarv

Danmarks riges hjerte

Projektet “Nyborg Danmarks Riges Hjerte” har højeste prioritet og betragtes som en væsentlig faktor for udviklingen og profileringen af Nyborg.

Mission:

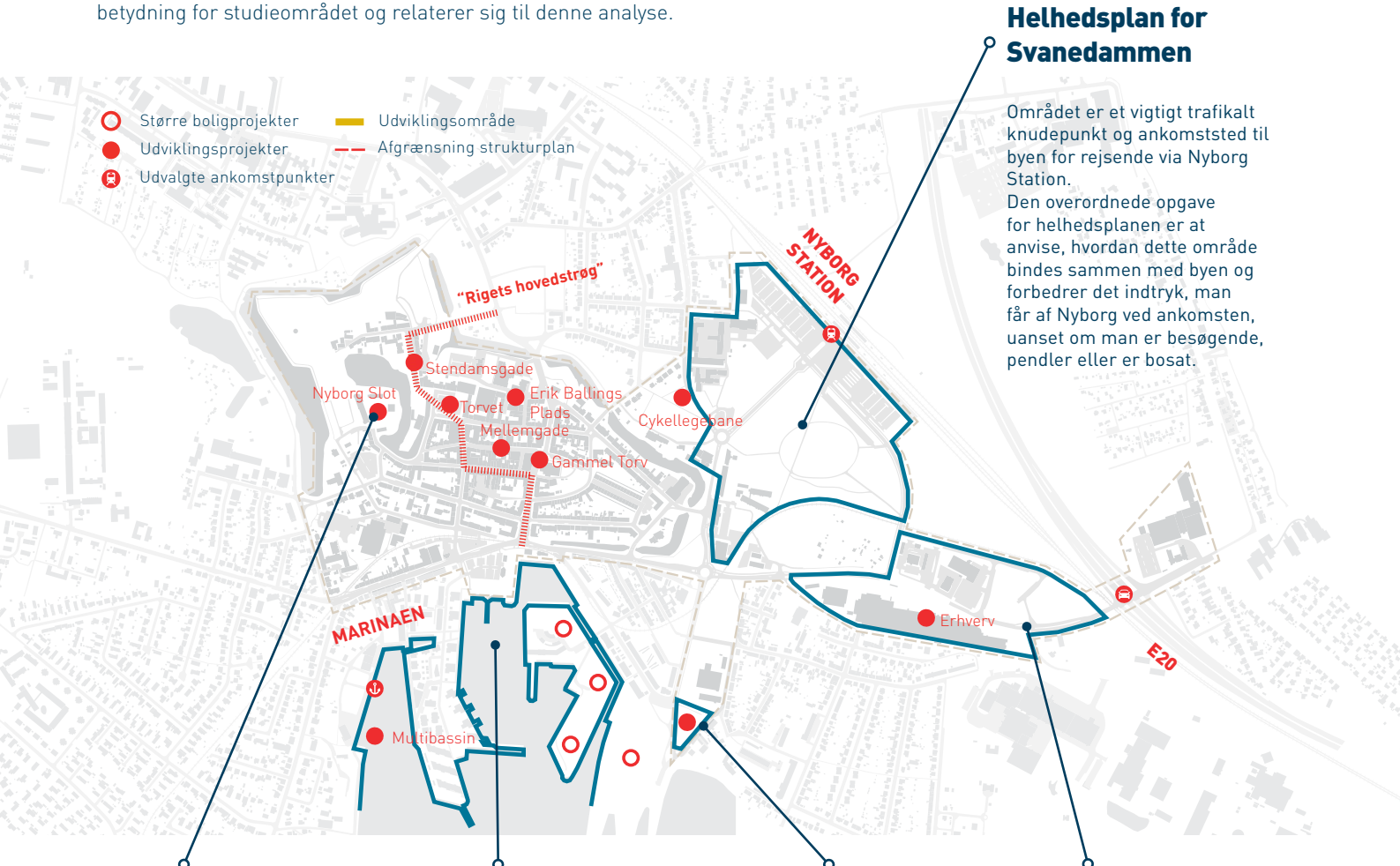
- Find den gode fortælling
- Tænk i helheder frem for enkeltelementer
- Find, visualiser og kommuniker de fysiske kvaliteter
- Samarbejd på tværs af museer, forvaltninger og andre interessenter
- Gør kulturarven til en integreret del af planlægningsarbejdet
- Spil sammen med investeringer og oplevelsesøkonomi

Kulturarv - mål ift. byplanlægning:

- Kulturarvsmasterplan: langsigtet forvaltnings- og udviklingsplan for Nyborgs bymidte
- Bymidtefornyelse
- Kommuneplan
- Udviklingsplan for Volden

Igangværende udvikling

De udviklingsprojekter, som Nyborg Kommune allerede har igangsat har potentiale for at samle byen hen over de tomme arealer, der i dag adskiller byens hjerter. Oversigten nedenfor fremhæver alene de punkter, som har betydning for studieområdet og relaterer sig til denne analyse.



Helhedsplan for Svanedammen

Området er et vigtigt trafikalt knudepunkt og ankomststed til byen for rejsende via Nyborg Station. Den overordnede opgave for helhedsplanen er at anvise, hvordan dette område bindes sammen med byen og forbedrer det indtryk, man får af Nyborg ved ankomsten, uanset om man er besøgende, pendler eller er bosat.

Slottet

I et samarbejde mellem Nyborg Kommune, Slots- og Kulturstyrelsen, Realdania og A.P. Møller fonden skal Nyborg Slot gøres til et attraktivt formidlingssted for slottets og byens historie. Projektet rummer både restaurering af de historiske bygninger, nyt besøgscenter, ringmur og tårn, og omlægning af Torvet som nyt byrum for mennesker.

Havneområdet

Nyborg Kommune har investeret 90 mio. kr. i at modernisere marinaen, og i et samarbejde med Lokale- og Anlægsfonden investeres der i et multibassin til leg og sport på vandet. Samtidig bygges der nye boliger på de tidligere havnearealer: Både pensionskasse og alment boligselskab er blandt bygherrerne.

Byparken og tidligere banearer

Syd for Nyborg Destilleri, der har indrettet sig i et gammelt togværksted, er der planer om en ny bypark. Parken skal bl.a. benyttes af de fremtidige beboere på de tidligere banearer, hvor en helhedsplan beskriver boligudbygningen.

Lynfrosen

Storebæltsvej er i dag præget af rastepladsfunktioner: Benzinstationer, fastfood og transportcenter. Syd for Storebæltsvej ligger den gamle "Lynfrost", der næsten er ude af brug. Grunden er vigtig for udviklingen af Storebæltsvej, og dens fremtidige brug er under debat. I dag kan den omdannes til kontorer, service og butikker til pladskrævende varegrupper.

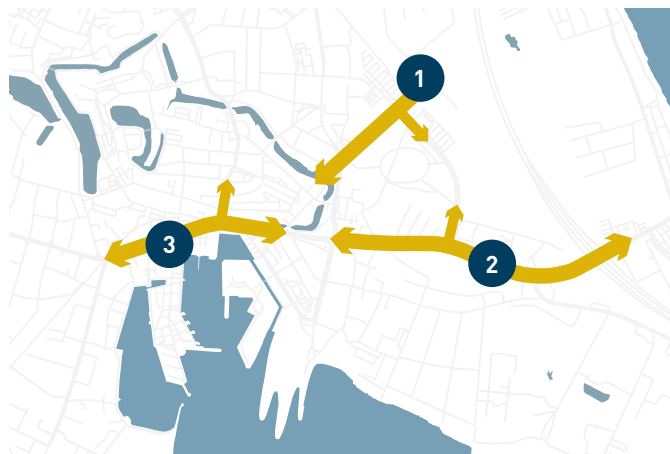
Forbindelser

Det følgende afsnit vil fokusere på at beskrive de potentialer og udfordringer som findes i gader og byrum langs med Nyborgs større ankomstkorriderer.

Analysen vil tage udgangspunkt i menneskets behov, sanser og evaluere hvordan byen opleves i øjenhøjde.

Analysen vil fokusere på følgende ankomstkorriderer til Nyborg:

1. Banegårdsalléen
2. Storebæltsvejen
3. Strandvejen





Alle trafikanter bliver fodgængere før eller siden

Gående

Gående har behov for at belægninger er jævne, så det er let at komme frem. Trapper og opkanter vanskeliggør færdsel for ældre og børn. Bænke skal være til rådighed med jævne mellemrum, så det er let at tage en pause, og lyskryds skal give grønt til gående længe nok til at komme over gaden.



Cyklister

Cyklister har behov som meget ligner de gåendes. Desuden har de behov for let at kunne parkere deres cykel uden den står i vejen - især ved destinationer og indgangene til gågade-nettet.



Antallet af fodgængere og cyklister vokser, når byens rum er attraktive for mennesker



0-1 km

Når byens gader og rum udgør et samlet netværk af høj kvalitet for gående, er der et større potentiale for at folk vælger at gå. Afstande folk er villige til at gå er typisk 5-10 minutter (ca. 1-1,5 km) til deres destination

Gader indrettet for alle trafikant-typer skaber trygge og attraktive rammer for gående og cyklister

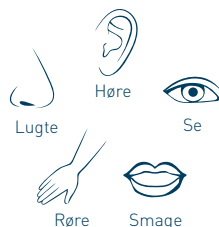
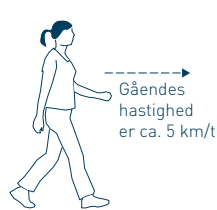
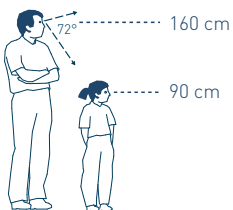


0-5 km

Når byens gader og rum udgør et samlet netværk af høj kvalitet for cyklister, er der større potentiale for at folk vælger at cykle afstande op til ca 5 km til deres destination

Vores sanser oplever omgivelserne med 5 km/t

Menneskets skala, sanser og behov er uforanderlig - byen opleves i øjenhøjde



1000 stimuli pr. time = 1 hvert fjerde sekund

Gennemsnitlig øjenhøjde

Gennemsnitlig hastighed

Fem forskellige sanser

**Hjernen behøver sanselige stimuli
Stueetagens udformning har stor betydning**

Offentlig transport

Rejsende med offentlig transport har behov for at stationer og busstop kobler sig til hinanden og direkte til et attraktivt og tilgængeligt fodgængernetværk. Der skal desuden være god adgang med og parkering for cykler.



Anvendelse af offentlig transport og bil til korte ture stiger, når byens rum og gader ikke er attraktive for gående og cyklister

Når tilgængeligheden til, fra og med offentlig transport er ubesværet og en positiv oplevelse, er der større potentiale for at folk vælger at benytte offentlig transport som en del af den daglige transport.



>1 km

Bilister

Bilister skal have let ved at aflæse, hvor og hvor hurtigt de kan færdes. De har behov for at forbindelserne mellem byens destinationer og parkeringen er attraktive for gående - alle bilister har samme behov som fodgængere, så snart bilen er parkeret.



Veje som prioriterer biler tiltrækker biler og skaber ofte et utrygt og uattraktivt miljø for aktiv transport

Hvis oplevelsen af at gå, cykle eller anvende offentlig transport ikke er positiv, er der større chance for at ture under 1 km foretages i bil. Hermed belastes nærområderne unødigt af biltrafik og parkering.



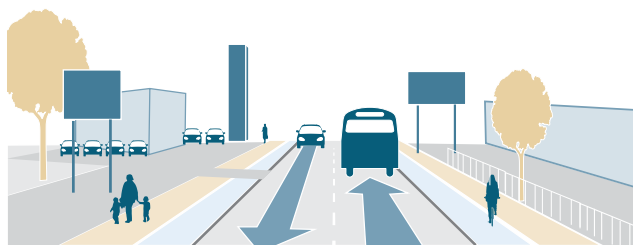
>1 km

Bymiljø og høj hastighed kan i princippet ikke kombineres



Mange sanseindtryk understøtter lavere fart

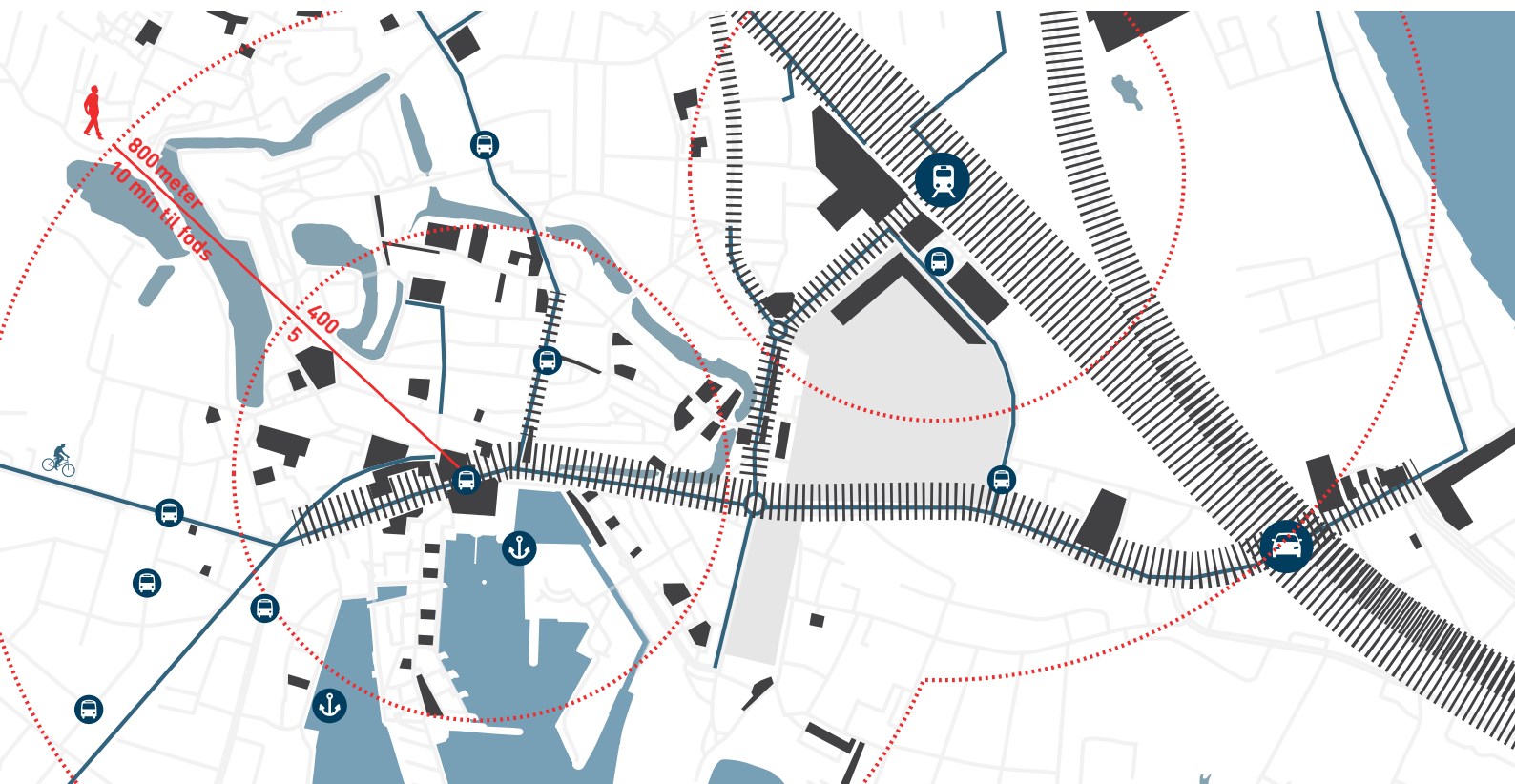
Når byens rum tilbyder detaljerigdom og et sanserigt miljø, sænkes farten på trafikken naturligt - bilisternes sanser skal håndtere mange indtryk.



Få sanseindtryk fremmer en højere fart

Når byens rum ikke rummer detaljer men har en skala som er tilpasset høj fart, kommer bilisterne let til at hæve farten - det er let at få overblik over det hele.

Nyborg har korte afstande til alt - men er svær at komme frem i



Afstandene i Nyborg er relativt korte. Der er blot ca 10 minutters gang fra stationen til Torvet og Havnen, og ca. 10 minutters cykeltur fra bymidten til stranden. Det miljø, som fodgængere og cyklister færdes i udenfor bymidten, er dog præget af store infrastrukturelle barrierer med høj hastighed og utrygge krydsningspunkter, hvilket kan medvirke til, at færre vælger at gå og cykle, og flere tager bilen i hverdagen. Undersøgelser viser, at forældre ikke føler sig trygge ved at lade deres børn gå og cykle til skole. Undersøgelser viser også, at af de 5.000 som pendler til stationen dagligt, kører mange i bil, selvom de fleste bor indenfor gang- og cykelafstand.

Bevægelse og parkering:

- Ankomstpunkt
- Veje med stor skala; 80km/t design
- Parkering
- Uudnyttet areal
- Cykelsti
- Rundkørsler - omvej for gående & cyklister

Potentialer

- Nyborg er en attraktiv by at bo i - og den er nem at komme til og pendle til og fra.
- Mange mennesker som passerer igennem byen dagligt, og som kan inviteres til at anvende byens rum mere/skabe byliv
- Ankomstpunkterne er placeret i udviklingsområder, som har stort potentiale for at blive levende byområder, der bygger på Nyborgs kvaliteter og binder byen sammen

Udfordringer

- Mange mennesker passerer Nyborg hver dag - meget få standser og bruger tid i byen
- Ankomstkorridorerne viser ikke Nyborgs herlighedsværdier frem - det er klart hvor langt der er til centrum
- Arealerne langs ankomstkorridorerne er tomme og uden positive sanselige oplevelser - det er ikke tydeligt hvornår man er ankommet til Nyborg

Parkering trækker biltrafik ind midt i byen og udfordrer de bløde trafikanters færdsel

Hastigheden påvirker bymiljøet og oplevelsen af, hvor byen starter

Hvornår er man ankommet til Nyborg?

Nyborg med 5 km/t

De markerede områder er de steder, som er attraktive for gående at færdes i - hvor sanserne stimuleres positivt, hastigheden er lav, byen er tryk at færdes i og giver mange gode oplevelser med på vejen. De gode oplevelser medvirker til at flere får lyst til at gå og opholde sig i byen.

Nyborgs unikke karakter og skala opleves tydeligst i disse områder, men områderne udgør ikke en sammenhængende by, da de afgrænses af større veje, som er vanskelige at krydse, har høj hastighed og få positive sanseindtryk.



Nyborg med >80 km/t

De markerede områder udgør de steder i Nyborg, som er udformet til at give optimale vilkår for biler - og som understøtter høj hastighed. Her er der få sanseindtryk, som kan forvirre bilisten, og skilte og vejkryds er designet til at kunne aflæses og navigeres med høj fart.

Nyborgs herlighedsværdier er vanskelige at få øje på langs disse ankomskorridorer og gående og cyklister færdes her kun hvis de absolut skal - her opstår intet frivilligt byliv.



Dette er det bymiljø, som Nyborg ønsker at være kendt for

Nyborgs unikke karakter og skala findes i afgrænsede og løsrevne områder



Dette er det miljø, som Nyborgs besøgende mødes af

Nyborgs indfartsvejes design og omgivelser prioriterer biler over andre trafikanter



Forskellige oplevelser af Nyborg



Fodgængereren



Cyklisten

Oplevelsen af de indre byområder

Bymiljøet i bykernen er attraktivt for gående. Afstandene er korte, destinationerne ligger tæt og der er mange positive sanseindtryk. Det føles trygt og interessant af færdes til fods.



I den centrale del af byen har mange gader cykelstier, og bilernes hastighed er relativt lav, hvilket skaber et godt miljø for cykling.



Oplevelsen af de ydre byområder

I de ydre byområder, langs ankomstkorridorerne er der mange steder, hvor fodgængernetværket afbrydes af sideveje, for at optimere biltrafikken. I stedet føler gående sig utrygge og nedprioriterede, og gåturen føles længere end den faktisk er.





Brugeren af offentlig transport

Busstoppestederne er placeret på de mest centrale steder i byen, hvilket gør det nemt at komme til byen med offentlig transport.



Bilisten

Bilisternes ankomstpunkter i centrum er en utryk oplevelse. Selvom man ankommer centralt, ankommer man midt på en asfalt-flade, som alene er indrettet til biltrafik



5000 pendlere bruger Nyborg Station hver dag. Forbindelsen mellem tog og bus er ikke særlig tydelig - det første man ser, som ankommende med tog, er den store mængde parkerede biler. Busserne kommer i anden række.



I de ydre byområder, som ellers er indrettede, for at give let og effektiv adgang for biler, er oplevelsen af at ankomme som bilist lig med ankomsten i de indre byområder; man føler sig utryk og uvelkommen, så snart man forlader bilen.

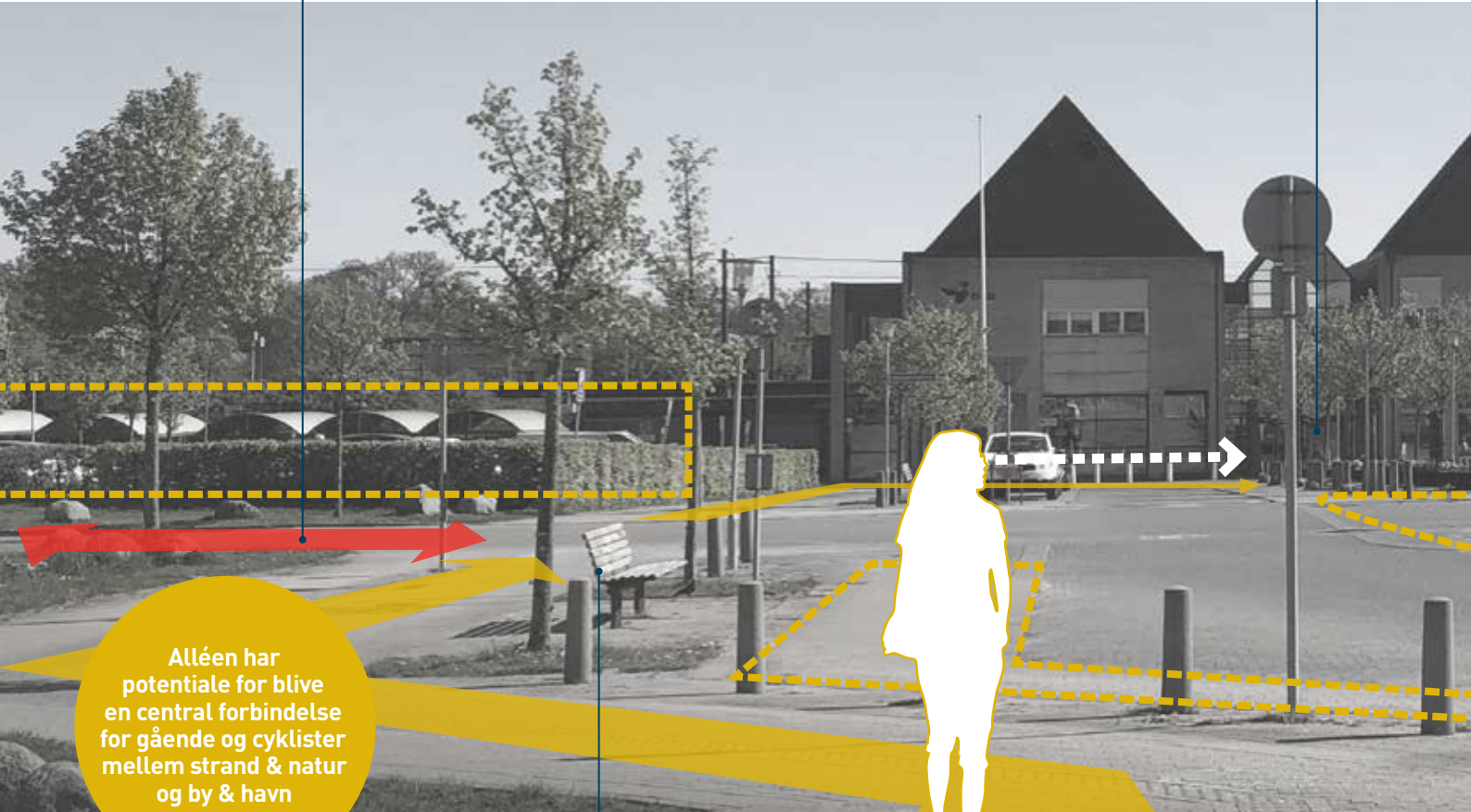


Banegårdsalléen er præget af omveje og manglende forbindelser

Sidegade mangler fortorv og cykelsti

Biltrafik relateret til stationen kommer tæt på skolen og gør skolevejen utryg - dette kan betyde, at flere børn køres i skole, hvilket skaber endnu mere trafik

Stationstunnellen er en central forbindelseslinje for gående mellem strand og by/havn



Alléen har potentiale for blive en central forbindelse for gående og cyklister mellem strand & natur og by & havn

Bænke er placeret forkert. De vender mod vejen og ikke mod fortove og grønne områder

Gående bliver sendt på en omvej i forhold til den vej de ser/ønsker at gå

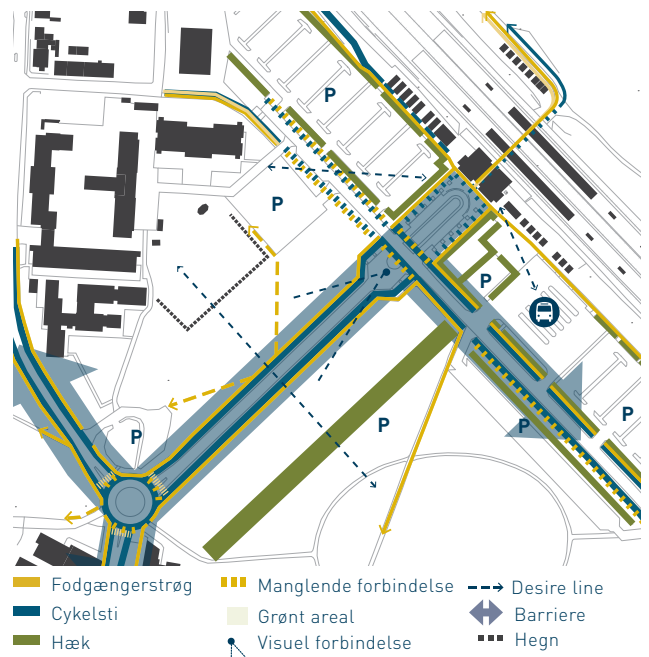
Området ved Nyborg Station har mange forskellige typer trafikanter, hvis spor krydses dagligt og skaber interessekonflikter i området. Stationsområdet er fortrinsvis indrettet til at sikre effektivt flow og parkering for biler samt et drop-off område.

Men langs samme korridorer færdes mange bløde trafikanter - såvel børn og forældre til og fra den nærliggende skole, samt fodgængere til og fra stationen.

Forbindelseslinierne for de bløde trafikanter er generelt uattraktive og utrygge at færdes på pga. den store dominans af biltrafik i området. Der er behov for en bedre trafik balance, så alle kan færdes trygt.

Områdets største potentialer

- Der er en god frekvens på togene til og fra Nyborg og korte rejsetider til andre byer på Fyn og Sjælland. Toget er derfor et attraktivt transportmiddel der bruges af mange dagligt
- Der er kort gang- og cykelafstand til byen
- Stationstunnellen er en af få forbindelser, som kobler byen sammen over jernbanen - for gående og cyklister



Der mangler en attraktiv og direkte forbindelse for gående og cyklister mellem by og station

Hvordan skal Nyborg markedsføres ved ankomstpunkterne?

Utilgængeligt og ubrugeligt areal, som blokerer hoved-aksen og får pladsen til at virke som en rundkørsel for biler

Cykelparkering er ikke forbundet direkte med cykelstierne



Arealer som dette er med til at øge gangafstanden til stationen

Godt med markeret cykelspor over vejen. Manglende fodgængerforbindelse!

Allébeplantning skaber en grøn korridor og forbinder stationen med voldanlægget og den fremtidige havnepark



Uklar forbindelse for gående mellem by og station

Da forbindelsen mellem station og by er både visuelt og fysisk dårlig har Nyborg Kommune markeret centrale ruter igennem byen med forskelligfarvede hjerter på belægningen, suppleret med oversigtsskilte. Behovet for skilte og vejvisning kan reduceres, hvis placering og indretning af byens korridorer er enkle at aflæse, så det fremgår tydeligt, hvilken vej man skal gå.



Utryk forbindelse for gående mellem parkering og station

Bilister, som parkerer ved stationen, færdes langs veje og parkeringsområder, som ikke har nogen fortov. I de samme korridorer færdes også en del skolebørn. Dette medvirker til at stationsområdet opleves som uattraktivt og utrygt for bløde trafikanter og kan få flere til at køre i bil til og fra stationen.



Utryk skolevej i Skolevejsundersøgelsen

Rundkørslen ved Svanedamsgade opleves som det mest utrygge sted i skolevejsundersøgelsen - både når man spørger gående, cyklister og bilister. Rundkørsler signalerer generelt, at bilerne har højst prioritet, da fodgængere og cyklister sendes på en omvej. Flere af gaderne nærmest skolen mangler desuden såvel fortov som cykelsti.

Storebæltsvej præges af stor skala og 'motorvejs-arkitektur' - hvor er Nyborg?

Bygningerne på Lynfrosten er det eneste byggeri i området med bymæssige kvaliteter, historie og menneskelig skala, samt danner kant mod Storebæltsvej

Der er langt imellem krydsningsmulighederne for cyklister og gående

Der er få positive sanseindtryk for fodgængere og cyklister langs vejen - ingen aktive bygninger eller grønne herlighedsværdier



Storebæltsvej har potentiale for at blive en Nyborg-boulevard, afgrænset af aktive bygninger og grønne herligheds-værdier

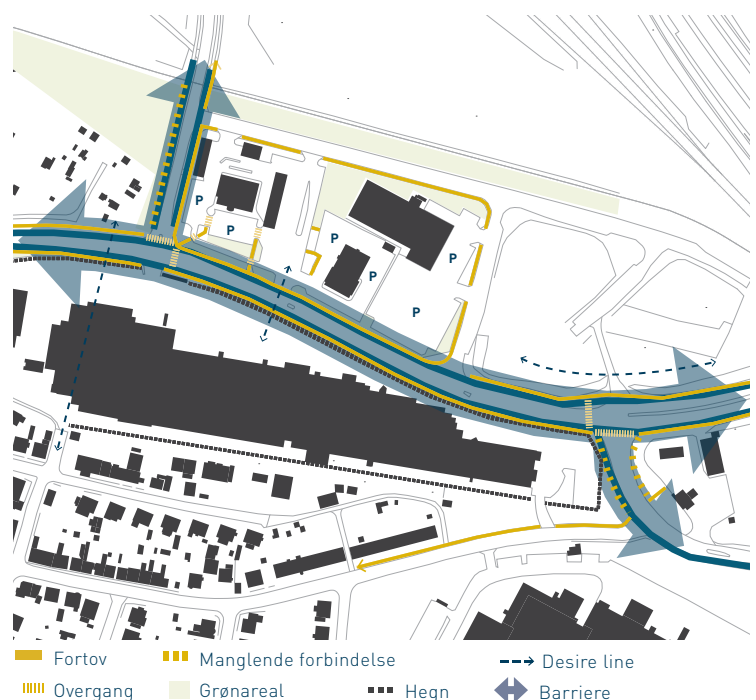
Der er ingen attraktive sidde- eller opholdspladser langs vejen

Godt markeret cykelsti sikrer tryk og tydelig forbindelse for cyklister, som kører langs vejen

Storebæltsvej er en meget central korridor i Nyborg for såvel besøgende som borgere. Storebæltsvej er det første du møder, når du kører fra motorvejen, og er samtidig en af de eneste forbindelser på tværs af motorvej og jernbane mellem idrætsanlæg, strand og by. Området omkring Storebæltsvej er udlagt med overvægt af erhverv, tankstationer og fastfoodkæder. Let adgang for biler er prioriteret, og ingen af Nyborgs herlighedsværdier opleves her. Således efterlades både besøgende og borgere med en oplevelse af, at dette område (og Nyborg) ikke er et sted man skal opholde sig eller færdes, med mindre man har et specifikt ærinde.

Områdets største potentialer

- Mange mennesker passerer igennem området dagligt og kunne blive længere tid i byen
- Store arealer med udviklingspotentiale for at binde bykernen sammen med de rekreative destinationer nord for motorvej og jernbane
- Mange herlighedsværdier meget tæt på, som kan fremhæves og udnyttes i en kommende udvikling af området

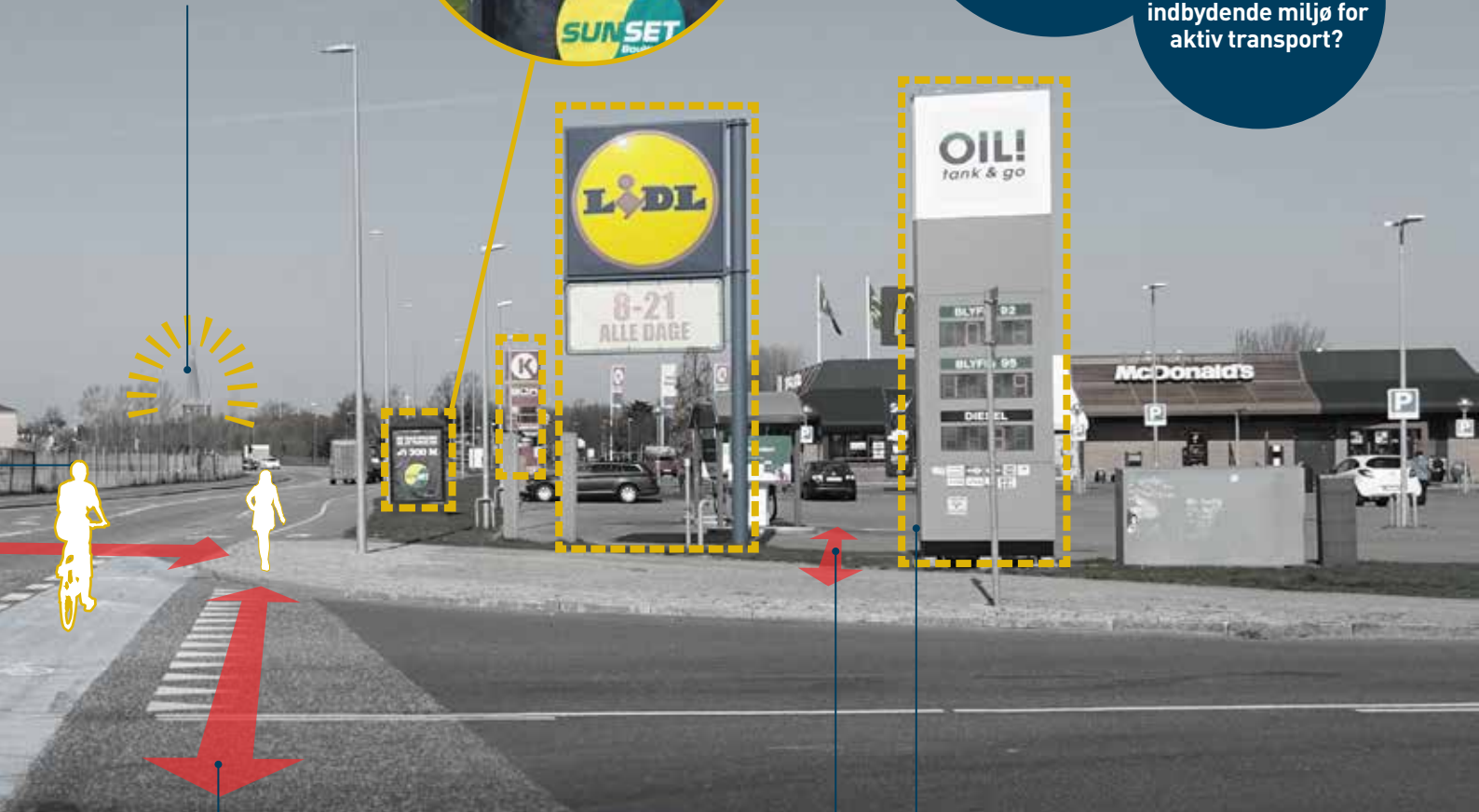


Kirkens tårn er det eneste som indikerer, at byen er tæt på. Tårnet 'drukner' i skilteskoven langs vejen



Storebæltsvej mangler aktive kanter, som kan skabe en bymæssig ramme om ankomsten

Hvordan skaber vi et trygt og indbydende miljø for aktiv transport?



Fodgængerfelt mangler

Ingen fodgængerforbindelser ind i området - hele forarealet mellem vej og bygninger er indrettet med fokus på fremkommelighed for biler

Store skilte som i deres skala henvender sig til bilister i høj fart - de tilbyder ingen sanselige eller visuelle kvaliteter til fodgængermiljøet



Smukke kig og herlighedsværdier er gemt væk

Udsyn til Nyborgs herlighedsværdier, og kig til havet gemmes væk bag Lynfrostens store bygning. Der er et potentiale for at fremtidig udvikling af Lynfrost-området sikrer fysiske og visuelle forbindelser til de store herlighedsværdier, som i dag ligger gemt - på anden række.



Ingen aktive kanter, som skaber gade i stedet for vej

Generelt har områderne langs Storebæltsvej lange afstande ind til de bygninger som ligger langs vejen. De arealer, som ligger imellem vej og bygning har ingen funktion, men anvendes enten til parkering eller er dækket af græs. Således fremstår vejen som tom og uden aktivitet.



Vigtig forbindelse til strand og sport

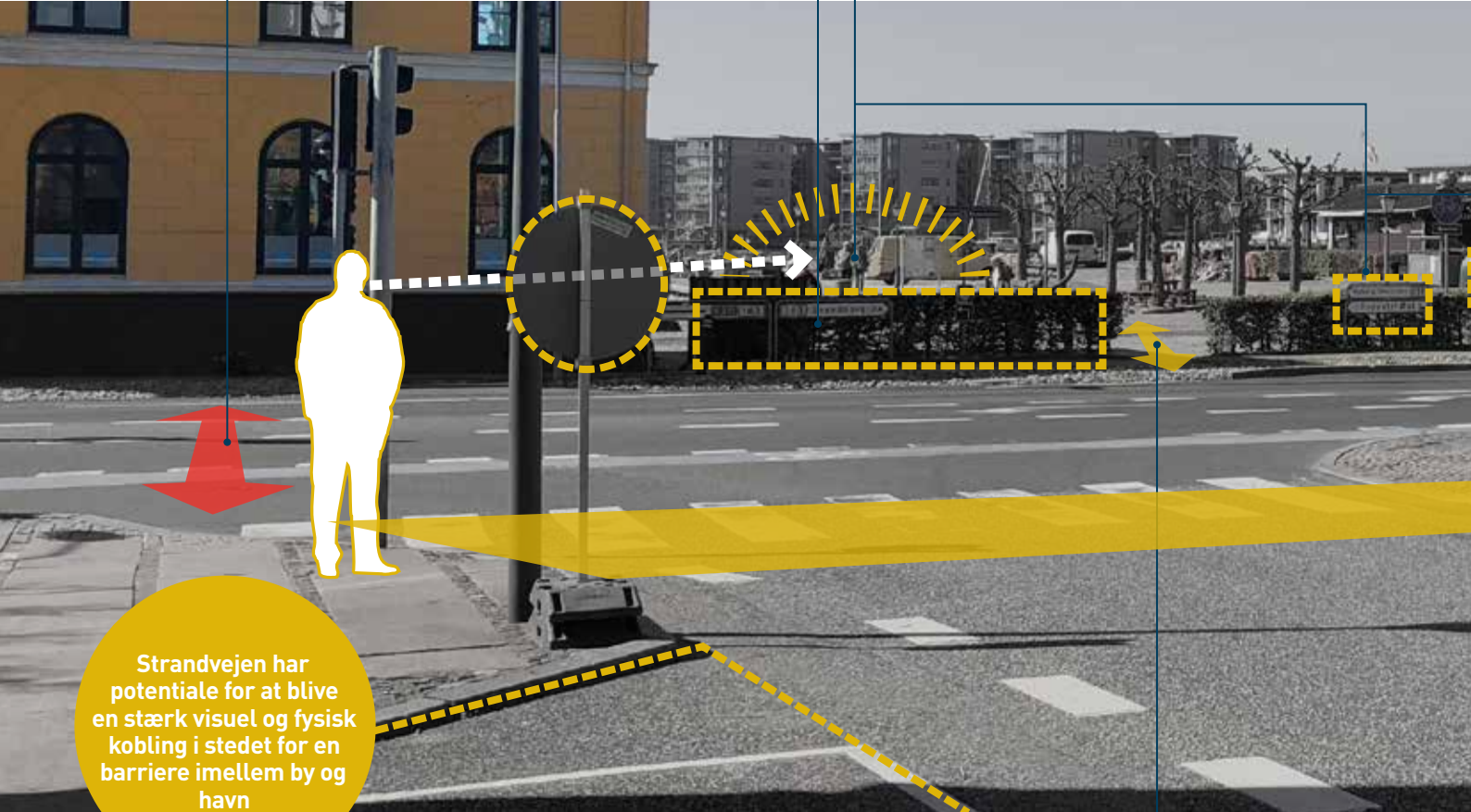
Mange børn og unge færdes til fods og på cykel langs Storebæltsvej for at komme til idræt og strand. Ved flere sidegader er cykelstien gennemkørende, hvorimod gående skal krydse vejarealer uden markering for gående, hvilket kan skabe farlige situationer. Det utrygge fodgængermiljø kan medvirke til at forældre kører deres børn til og fra sport og strand, selvom afstanden er kort nok til, at alle kan gå eller cykle.

Strandvejen er en barriere for fodgængere mellem bymidten og havnen

Fodgængerfelt mangler

Hække lukker for den frie passage for fodgængere langs vejen og havnepladsen

Den smukke udsigt til havnen og den ønskede forbindelseslinje blokeres af infrastruktur og skilte, som alene er indrettet til gavn for biltrafikken



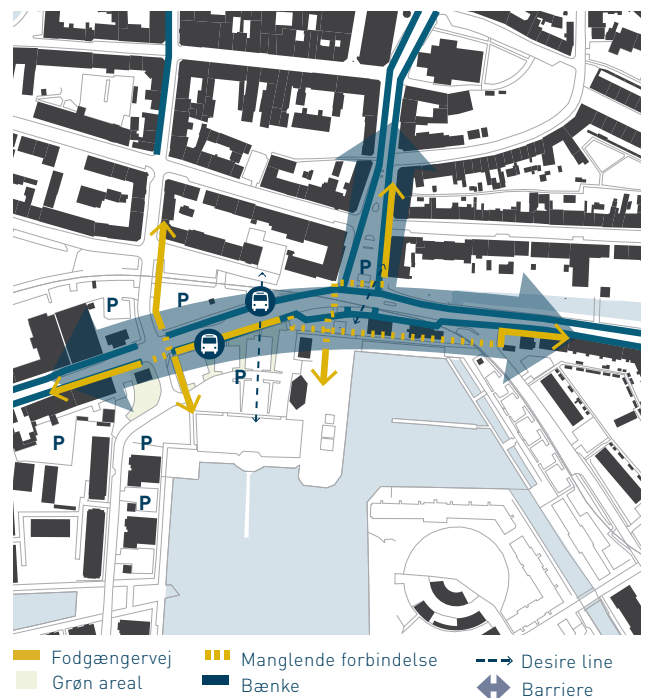
Strandvejen har potentiale for at blive en stærk visuel og fysisk kobling i stedet for en barriere imellem by og havn

Meget smal og ufremkommelig passage mellem fodgængerfelt og havn

Havneområdet er et vigtigt krydsfelt i byen. Strandvejen er en af byens centrale forbindelsesveje, store dele af byens parkering er placeret på havnen og lystsejlere lægger til kaj. Samtidig passerer gående mellem havnegrillen, havnepromenaden og midtbyen også Strandvejen. Krydsene mellem byens flows sker især i 2 korridorer - ved Adelgade og Korsgade. I disse kryds prioriteres biltrafikken over de gående og skaber således både et besværligt og utrygt miljø for fodgængerne.

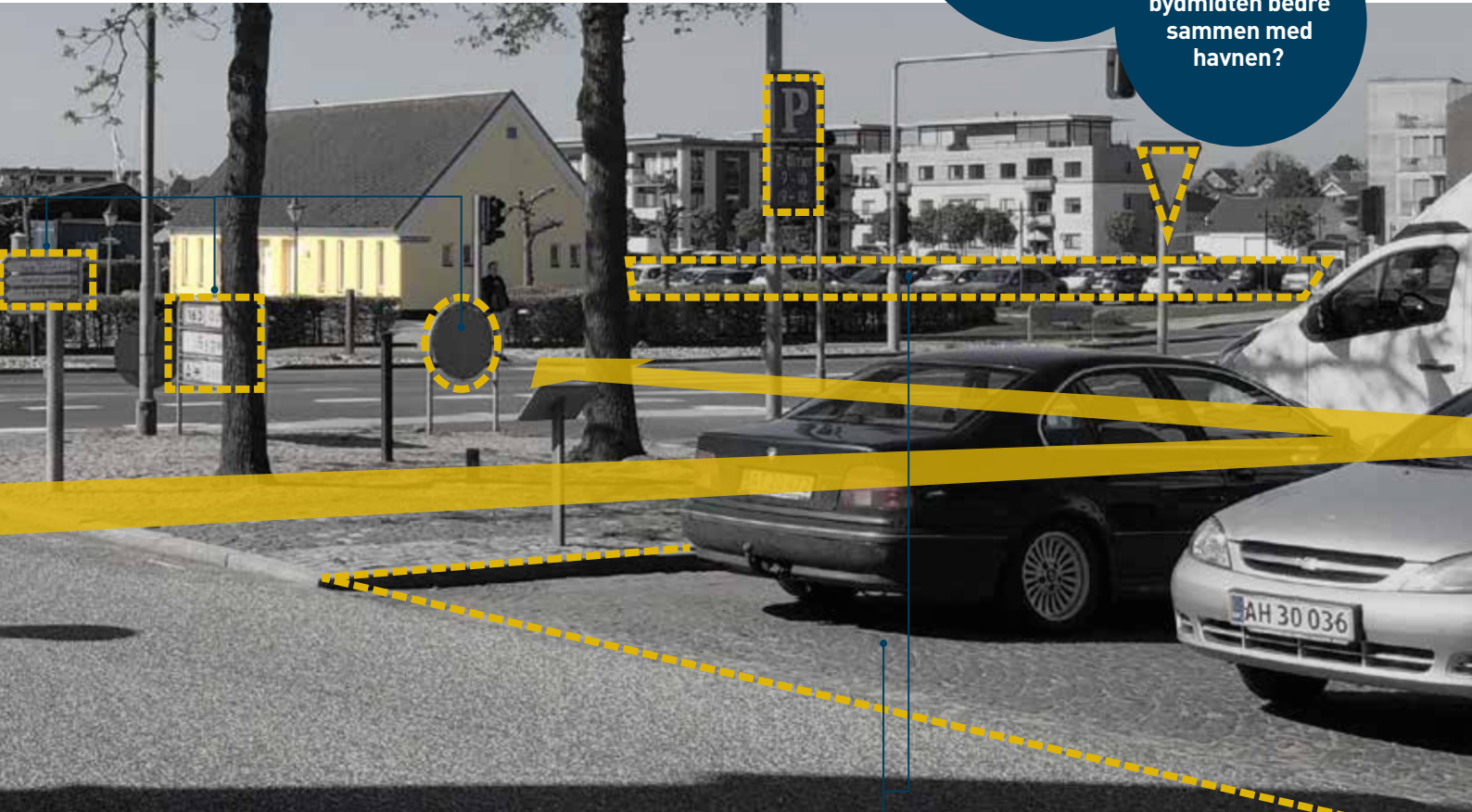
Områdets største potentialer

- Havnen er én af Nyborgs største herlighedsværdier, med en stærk historisk betydning og en attraktiv havnepromenade.
- Det er let at komme til området med alle typer transport
- Adelgade er en historisk vigtig kobling mellem havn og bykerne, som let kan styrkes, så historien tydeligt fortælles i områdets indretning til glæde for de gående.
- Området rummer mange aktive funktioner, som understøtter byliv og aktivitet, og har en god menneskelig skala, hvilket er et godt udgangspunkt for at skabe en levende bydel.



Bilerne har fortrinsret over gående i et centralt knudepunkt mellem by og havn

Hvordan kobles bymidten bedre sammen med havnen?



Parkeringsområderne optager meget centrale pladser af stor historisk og visuel betydning for forbindelsen mellem bymidten og havnen

De mange parkeringspladser genererer mere trafik i området



Kompliceret kryds for gående og cyklister

Fodgængerforbindelserne i området er opdelt med mange lyssignaler. Fodgængere skal trykke på en knap for at få grønt lys til at gå over vejen, selvom de burde få grønt samtidig med de biler, som kører i samme retning. Trykknapperne sender et signal til de gående om, at biltrafikken er vigtigere end gående, og at de gående er lidt til besvær.



Strandporten - et historisk sted, som anvendes til parkering...

De ca. 8 parkeringspladser som er placeret midt i vejen optager ét af Nyborgs mest historiske signifikante områder. Bilerne samt den medførende skiltning overdøver historien som fortælles om Strandporten.



Der er rigelig plads til at udvide fortovet

Forbindelsen til havnen langs Adelgade er afbrudt af sidegader og trafikale restarealer.

Forbindelsen mellem by og havn kan med enkle greb forbedres for gående og cyklister ved at ændre prioriteringen og anvendelsen af pladsen i gaderummet så alle trafikanters tilgængelighed og behov imødekommes.

Oplevelser

Det følgende afsnit vil fokusere på at beskrive de potentialer og udfordringer, som findes i de centrale rum og udviklingsområder langs ankomstkorriderne.

Analysen vil tage udgangspunkt i en evaluering af de fysiske rammer ud fra de parametre, som kan gøre en forskel i forhold til, om mennesker ønsker at bruge tid og tage ophold i byen.

Analysen vil fokusere på byrum i de markerede områder af Nyborg:

1. Stationspladsen
2. Storebæltsvej
3. Havnepladsen





Hverdagslivet fordeler sig rundt i hele byen



Når en by har et velfungerende miljø for hverdagslivet bliver det også attraktivt for besøgende. Turister og besøgende ønsker netop at tilbringe tid i byer, hvor de lokale trives og anvender byens rum til deres aktiviteter og møder. Men hverdagslivet skaber liv på steder, som ofte overses i planlægningen af byrum og turisme - det sker omkring stationen, sportsfaciliteterne, dagligvarebutikkerne, på genbrugsstationen, på stranden osv. Hverdagslivet fordeler sig således over hele byen og er afhængigt af, at alle byens gader og rum er lette og trygge at færdes i - for såvel børn, voksne og ældre.

Hverdagsdestinationer:

- Skole og institutioner
- Idræt, fritid og kultur
- Sæsonbetonet destination
- Handel
- Grønt/rekreativt område

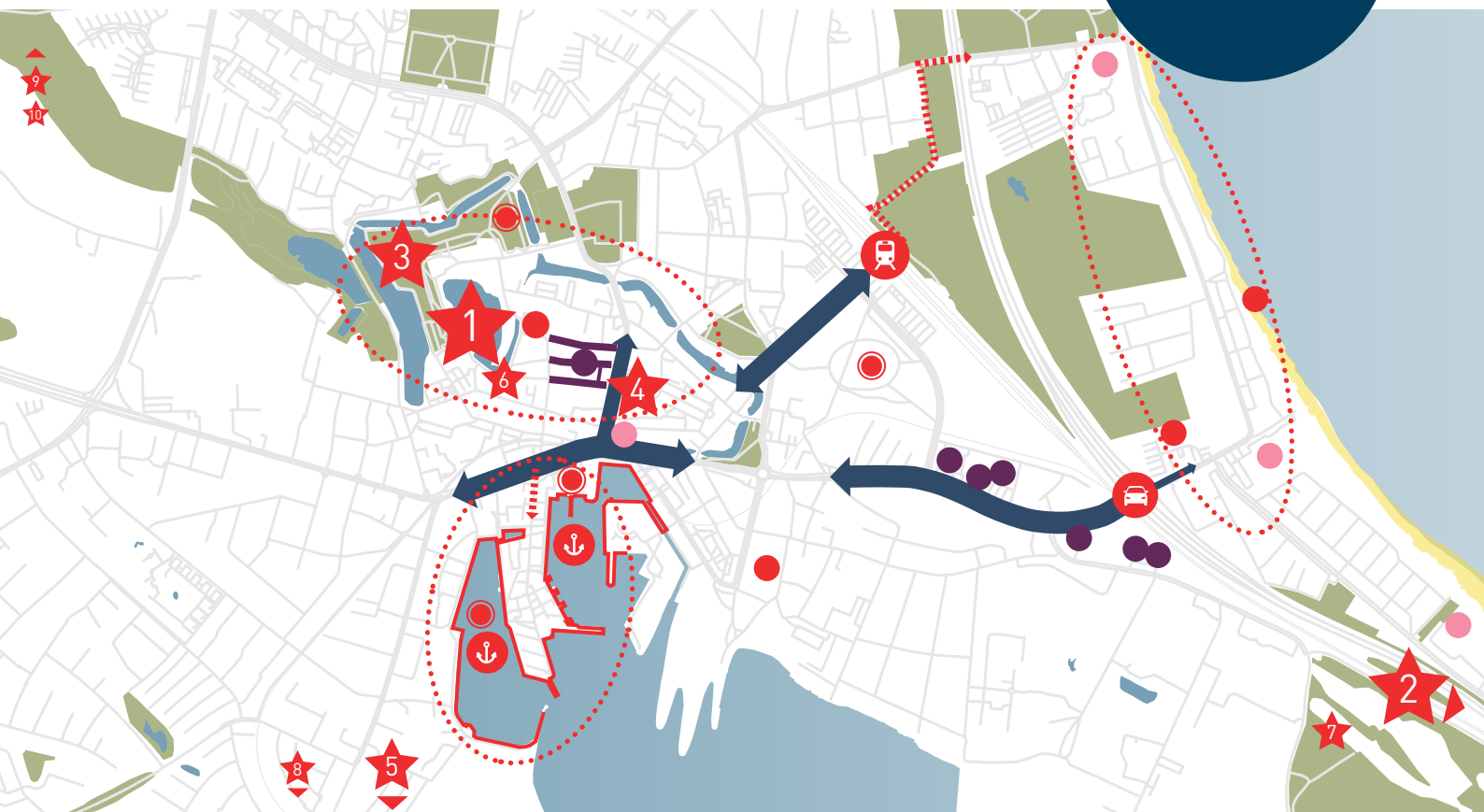
De daglige brugere er i overtal og kan medvirke til at tiltrække besøgende

Hverdagsdestinationerne er de mest aktive og oversete steder og byrum i Nyborg



Besøgsbyen koncentrerer sig på meget få steder

Besøgende til Nyborg oplever mest kun en del af byen pga. uattraktive koblinger



Besøgsbyen koncentrerer sig især i enkelte områder af byen - Bykernen, Stranden med Konferencehotellerne og Havnen med Marinaen. Desuden ligger en del af Nyborgs top 10 destinationer iflg. Tripadvisor udenfor bymidten.

De forbindelser, som der er imellem de attraktive besøgsmaal, 'sælger' dog ikke Nyborgs herlighedsværdier særlig godt. Storebæltsvej, Banegårdsalléen og Strandvejen fremstår som tomme og 'døde' zoner og binder således ikke destinationerne sammen; de besøgende inviteres ikke til at se mere af byen, end den ene ting de er kommet for at se.

Besøgsbyen:

- Hotel og konference
- Destination
- Sæsonbetonet destination
- Handel

★ Tripadvisor Top10:

1. Nyborg Slot
2. Storebæltsbroen
3. Nyborg Fæstning
4. Vor Frue Kirke
5. Holckenhavn Slot
6. Borgmestergården
7. Knudshovedhalvøen
8. Dyrehaven Møllen
9. Aunslev Kirke
10. Juelsberg Slot



Louisiana Kunstmuseum er Danmarks 10e største turistdestination

Udformningen af byens rum er afgørende for bylivet

Byliv er både bevægelse og ophold - samt tiden folk er til stede

Byliv skabes af mennesker - af menneskers tilstedeværelse i byens rum, både når de er fodgængere, og når byen bruges til ophold og aktivitet. Jo længere tid folk bruger i byens rum, jo mere levende opleves byen.



Den oplevede kvalitet af byens rum er afgørende for bylivets omfang

Nødvendige aktiviteter

- vil forekomme uanset byens kvalitet



Hverdagsliv

Folk som bor og studerer eller arbejder i området



Forbipasserende

Folk som passerer gennem området på vej til noget andet

Valgfrie aktiviteter

- vil kun forekomme når byens rum er attraktive for mennesker



Rekreativt liv

Besøgende som opsøger stedet pga. rekreative værdier



Kunde/turist

Besøgende til butikker og destinationer



Event-besøgende

Folk som kommer pga. en aktivitet f.eks. koncert og marked

Kvalitetskriterier for byrum

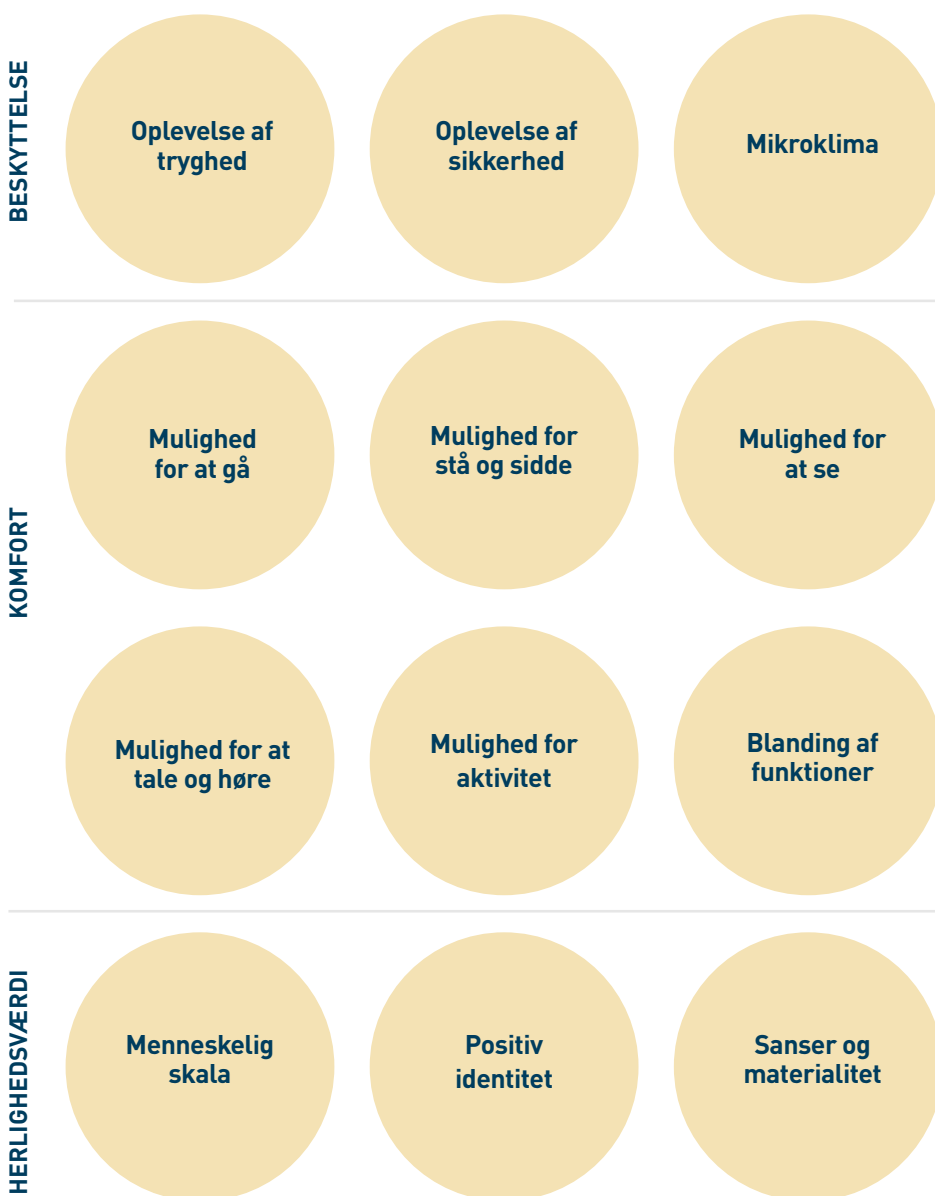
De 12 kvalitetskriterier omhandler væsentlige kvalitetskriterier for menneskers brug af byens rum.

Før alle andre overvejelser er det væsentligt at sikre rimelig beskyttelse mod risici, fysisk overlast, utryghed samt ubehagelige sansepåvirkninger, især negative aspekter ved klimaet. Hvis blot et enkelt større problem vedrørende beskyttelse er uløst, kan det vise sig meningsløst at sikre kvaliteter i øvrigt.

Næste trin vil være at sikre, at rummene byder på god komfort og inviterer til de væsentligste aktiviteter, der udgør grundlaget

for menneskers brug af byens rum: gå, stå, sidde, se, tale, høre og udfoldelse.

Arbejdet med herlighedsværdier omfatter primært sikring af en god menneskelig skala, muligheder for at kunne nyde de positive aspekter ved regionens klima samt tilbud om æstetiske oplevelser og dejlige sanseindtryk. God arkitektur og design indgår i denne tolvte og sidste rubrik. Alle kvaliteterne skal indgå i og samles til en smukt gennemarbejdet arkitektonisk helhed. *



Evaluering af byens rum

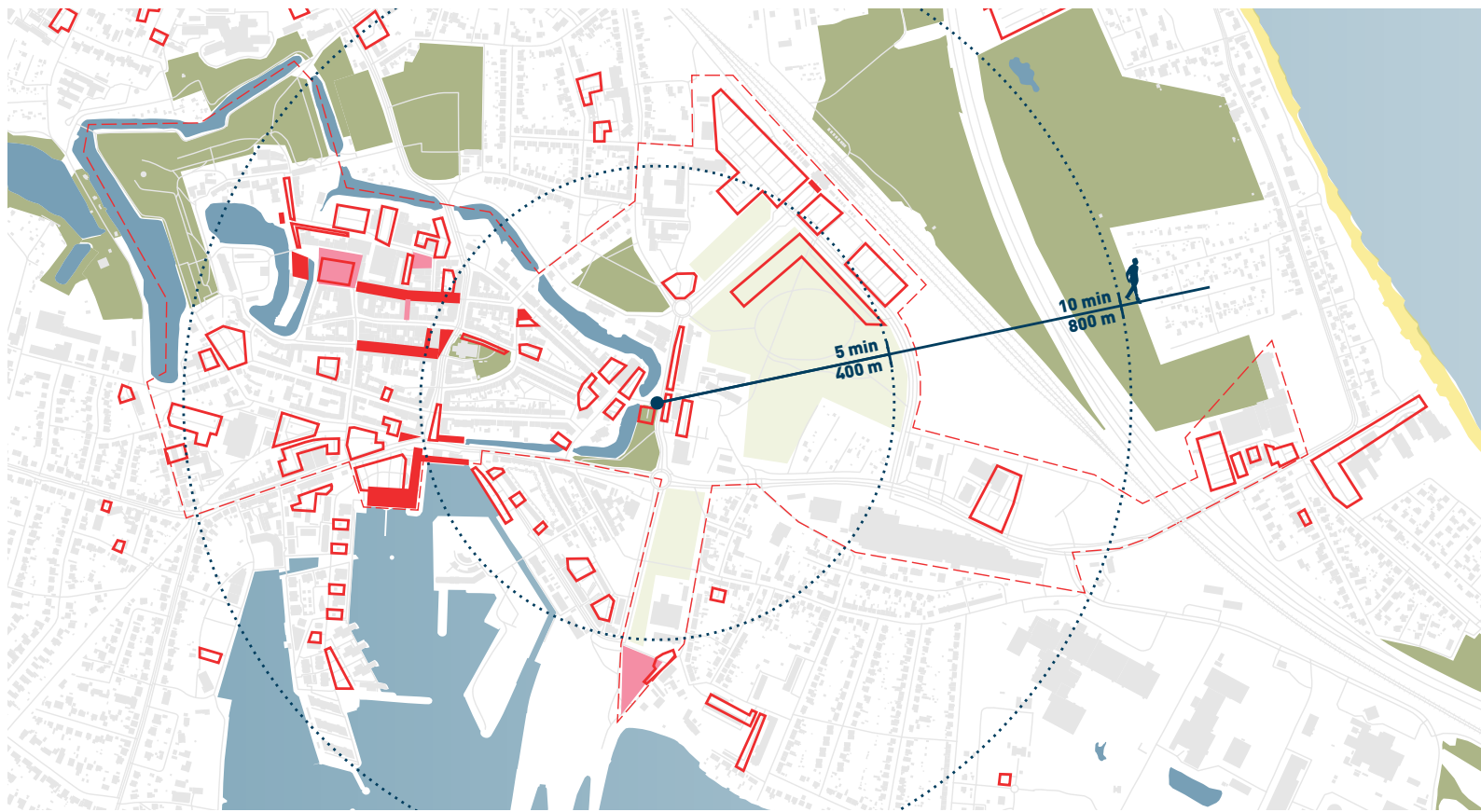
Byrum kan vurderes i forhold til, om det lever op til hver enkelt af de 12 punkter ift. tre kategorier:



I de følgende eksempler på byrum i Nyborg er byrummene evalueret ved brug af denne metode.





* Metode og beskrivelse jfr. bogen 'Byer for mennesker' ved Jan Gehl

Centrale områder udnytter ikke deres fulde potentiale



Nyborg har meget få rum, som er indrettet til ophold og aktivitet. De fleste af byens rum - på meget centrale placeringer - er udlagt til parkering. Hovedparten af byens rum udgøres af volderænet samt gågaderne. Planerne for Torvet og Byparken vil tilføre Nyborg nogle flere byrum, som kan skabe rammen om mere byliv, men mange andre rum og 'lommer' i byen har lignende potentiale for at blive aktive og attraktive rammer for byens liv at udfolde sig i.

Byrum og parkering:

-  Parkeringsområde
-  Grønt/rekreativt
-  Byrum
-  Planlagt park/byrum

Potentialer

- Mange centralt placerede byrum, som kan transformeres til aktive og rekreative områder i bykernen
- De fleste rum ligger indenfor gangafstand
- Byens rum ligger indenfor gå og cykelafstand af såvel boligområder og destinationer, og der er derfor mange forskellige brugergrupper, som kan få glæde af, og anvende, rummene

Udfordringer

- Størstedelen af byens centralt beliggende byrum anvendes til parkering og udgør utrygge og uattraktive barrierer i byens fodgængernetværk
- Korte afstande opleves som lange, fordi byens rum ikke skaber gode oplevelser
- Det visuelle landskab langs ankomstkorridorerne er fyldt med skilte og infrastruktur, som ikke relaterer sig til den menneskelige skala

**Mange byrum
anvendes til
parkering eller
mangler funktion/
program**

Der er mangel på invitationer til at opholde sig i de centrale ankomstrum

Nyborgs byområder

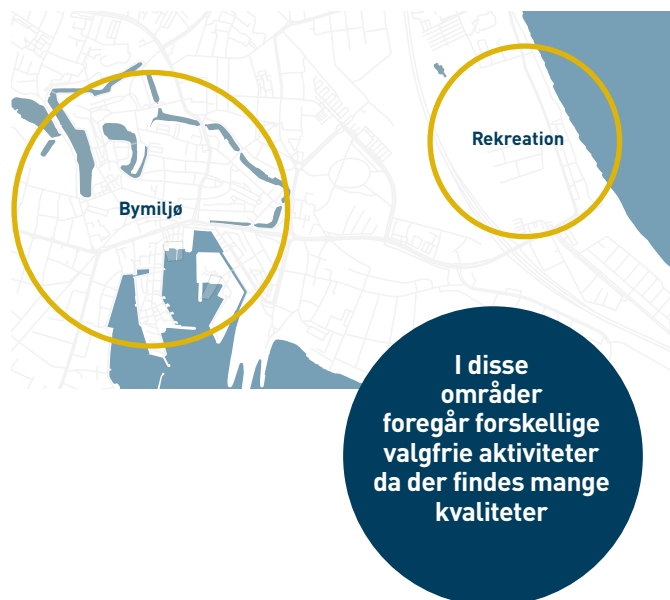
Nyborgs bykerne og rekreative områder har en menneskelig skala og leverer gode forudsætninger for byliv og aktivitet



Mange mennesker færdes til fods i områderne



Mange mennesker vælger at opholde sig i områderne



Nyborgs ankomstpunkter

Ankomstpunkterne i Nyborg har stor skala og inviterer ikke til ophold og aktivitet



Folk færdes kun til fods i dette område, hvis de ikke har andre alternativer



Meget få vælger at opholde sig i dette område



Byrum som understøtter byliv

Generelt trives bylivet i disse områder. Samme områder vurderes til at have gode forhold jfr. samtlige 12 kvalitetskriterier for byrum.



Byrum som ikke inviterer til ophold

Generelt er der ikke meget byliv i disse områder. De vurderes ikke til at have gode forhold jfr. de 12 kvalitetskriterier - kun i forhold til muligheden for at gå og se, har nogenlunde forhold.

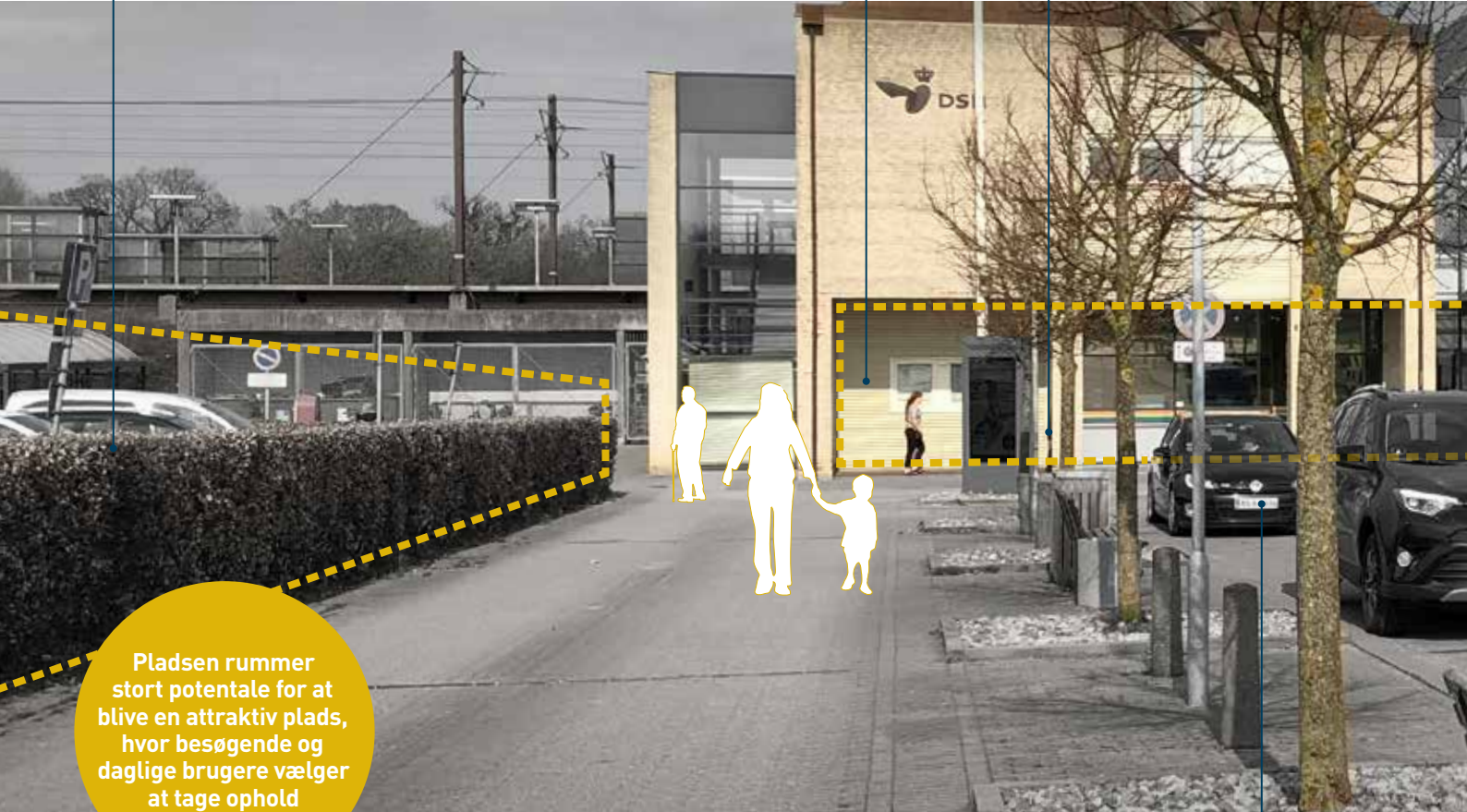


Stationspladsen prioriterer biler over offentlig transport og byliv

Trods at hækken til dels dækker parkeringen, optager den en meget central plads lige udenfor stationen

Billetsalg og kiosk har potentiale for at åbne sig mod pladsen og medvirke til at aktivere området

Der er ingen bænke og ikke meget plads til ophold foran stationens indgang

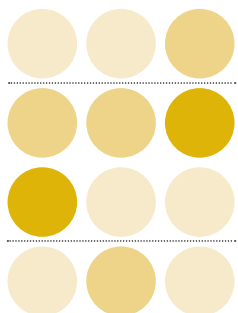


Pladsen rummer stort potentiale for at blive en attraktiv plads, hvor besøgende og daglige brugere vælger at tage ophold

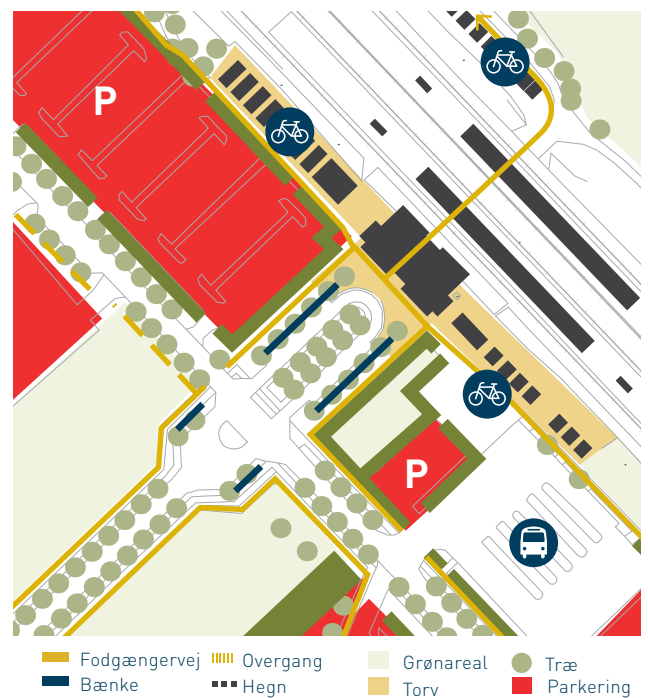
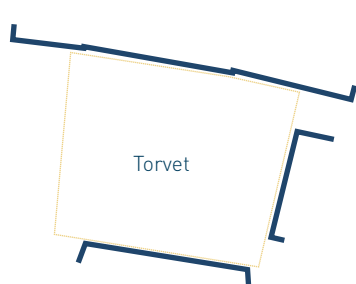
Godt med taxaparkering og kiss and ride tæt på hovedindgangen

Stationsområdet er et sted hvor mange gående færdes imellem deres forskellige transportmidler. Nogen har travlt og ønsker at komme frem uden omveje, andre har ventetid og ønsker gode opholdsmuligheder og tidsfordriv. Lige meget hvor meget tid og hvilket formål man har i området, har stationspladsen meget plads til rådighed, men relativt lidt plads dedikeret til at skabe gode rammer for ophold og passage.

Evaluerings af byrums kvalitet



Torvets størrelse til sammeligning



Man skal gå længere til bussen end til sin parkerede bil, hvilket ikke styrker oplevelsen af at bruge offentlig transport

Pullerter signalerer at biltrafikken på pladsen har høj prioritet og det kan være farligt at gå her

Bilerne har fortrinsret over gående i et centralt knudepunkt mellem by og strand

Hvordan kobles bymidten bedre sammen med havnen?



Bænke er dårligt placerede - henvendt mod trafik og uden herlighedsværdier i nærheden

Midterareal fungerer som en rundkørsel og er vanskeligt at anvende - ligger øde hen, men optager den mest attraktive og centrale plads

Trods hækken til dels dækker parkeringen, optager den en meget central plads lige udenfor stationen



Ventende og rejsende har få gode udendørssteder at opholde sig

Stationspladsen er ikke attraktiv som venteplass for de rejsende - bænke står midt i rummet, eksponeret for vind og vejr, og de vender front mod parkering og vejareal, i stedet for mod pladsen og evt. herlighedsværdier. Der er ingen alternative tilbud til ophold eller aktivitet på pladsen.



Cirkuspladsen ligger tom størstedelen af året

De par gange om året, hvor der er cirkus på pladsen er ikke nok til at få pladsen til at blive oplevet som et attraktivt og aktivt sted i byen. I stedet er pladsen gemt væk bag volde og opleves som et mellemrum - ikke et sted. Om aftenen er pladsen utryg at passere pga. dårlig belysning og manglende aktivitet, hvilket er en udfordring for et stationsområde som i udgangspunktet føles som et utrygt område i alle byer.



Parkeringen optager den mest centrale plads

Skiftet mellem bus og tog er nedprioriteret i forhold til pendlerne som kommer i bil. De mest centrale arealer tættest på stationen anvendes til parkering. De fleste bilister vil forsøge at finde parkering tættest på stationen hvilket skaber ekstra trafik tæt på stationen med parkeringssøgende bilister.

Havnepladsen har få zoner, hvor valgfrie aktiviteter kan finde sted

Parkering på begge sider af vejen optager størstedelen af havnepladsen

Korsgade er den eneste direkte forbindelse mellem Torvet og Havnen, men 'ender blindt' i dette punkt

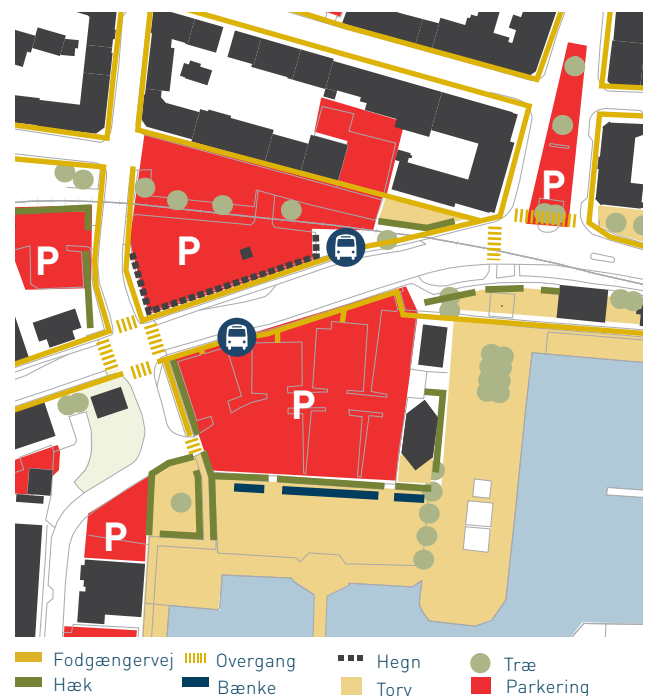


Området rummer stort potentiale for at blive et aktivt og attraktivt byrum, som er godt forbundet til Nyborgs øvrige byrum

Strandvejen opleves som en barriere mellem by og havn - den mangler krydsningsmuligheder for ankomende bilister og gående

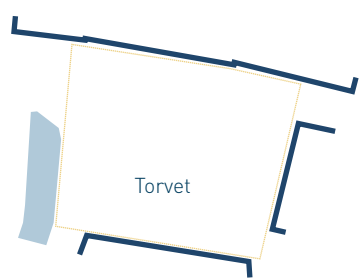
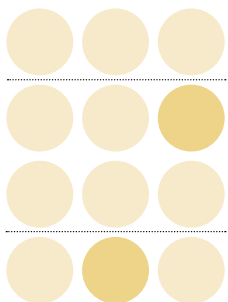
Her er der ingen tegn på, at havnepladsen er et byrum - alt areal anvendes til håndtering af biler

På Havnepladsen ankommer mange mennesker dagligt til bykernen, enten til busstoppestederne, parkeringspladserne - og om sommeren desuden med båd. De store parkeringsområder på havnen tiltrækker mange bilister - her er der god plads til at stille bilen. Men parkeringsområdet er indrettet alene på bilernes præmisser og opleves derfor som et ufremkommeligt og utrygt område for gående, og bliver en stor barriere i byen. Forbindelsen mellem Havnepladsen og Torvet er utydelig og ufremkommelig.



Evaluering af byrums kvalitet

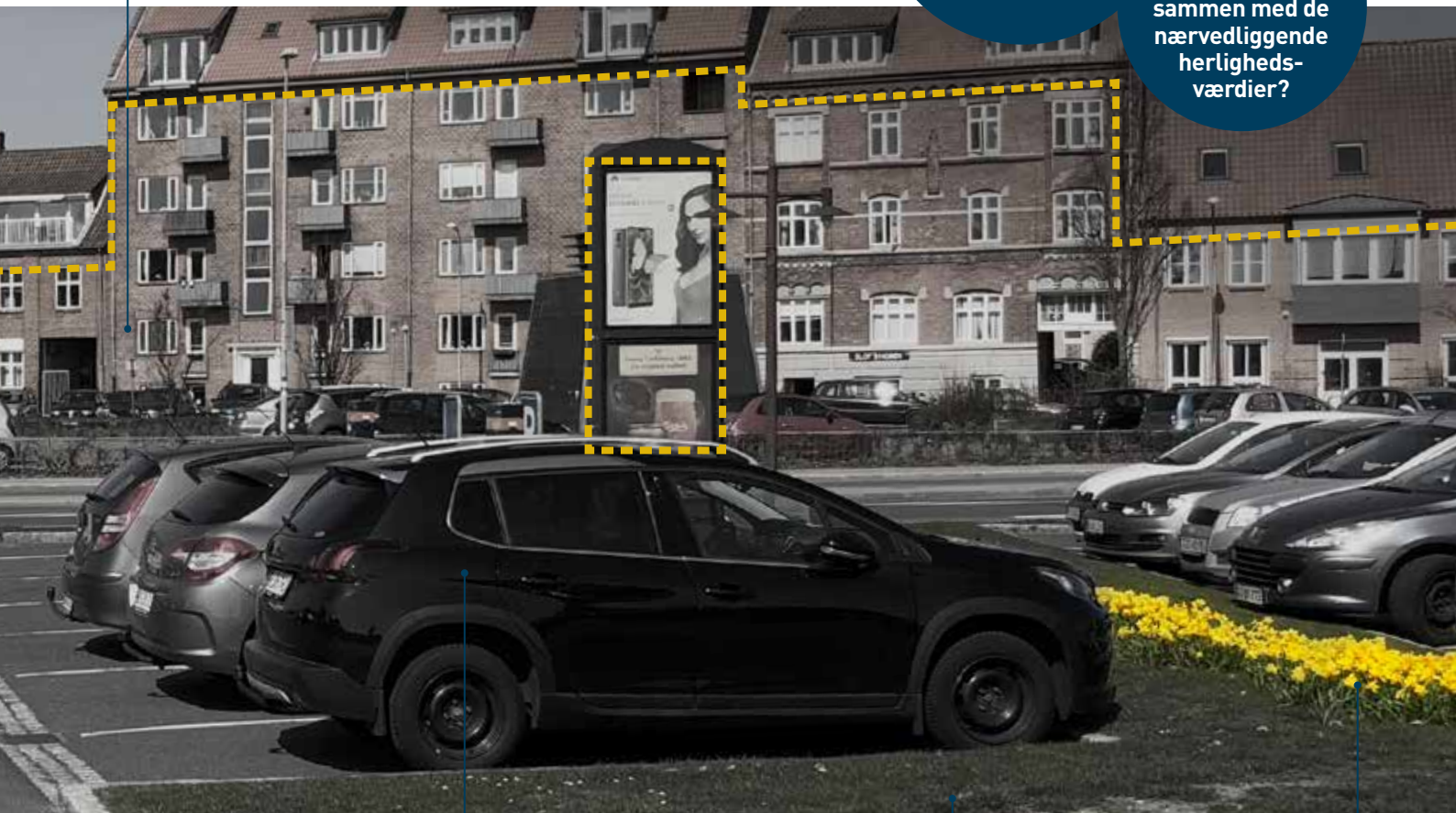
Torvets størrelse til sammeligning



Den bymæssige kant mod havnen opfattes ikke som en del af havnerummet

Parkering på pladsen skaber en barriere for fodgængere mellem by og havn - og til og fra ankomstpunkterne

Hvordan kobles bymidten bedre sammen med de nærvædliggende herlighedsværdier?



Bilister, som ankommer her, modtages ikke af et trykt fodgængermiljø

Tydelige spor som indikerer, at gående over pladsen er utrygge og mangler fortov

Det grønne forskønner området for folk som passerer men er ikke etableret som en herlighedsværdi, der genererer opholdsaktivitet



Én af byens smukkeste udsigter - men relativt få siddepladser

Havnepladsen er et af Nyborgs eneste byrum og har en spektakulær udsigt og en stærk historie. Men der er meget få muligheder for at tage længere ophold langs vandkanten.



Havnepladsen kan rumme en fest, men har ingen rammer eller hverdagslivet

Havnepladsen er udlagt som en stor flade, for at give plads til markeder og events o.lign. Dette eksponerer dog også pladsen for vinden og gør den kold at opholde sig på. Pladsen mangler den lille skala langs kanterne, hvor daglige brugere kan søge læ og nyde udsigten og livet i området.



Grillen er en af byens store destinationer og tiltrækker mennesker og aktivitet til pladsen

Aktive butikker i stueetagen langs Strandvejen skaber en aktiv kant til bykernen, men Strandvejen afskærer den fra at opleves som en del af havnen. Grillen på havnepladsen tiltrækker derimod mange mennesker til at tage ophold på havnen. Hække rundt om udeserveringen skaber læ, men også begrænset udsyn. Desuden begrænser parkeringen langs grillen oplevelsen af områdets herlighedsværdier og forbindelsen til byen.

Mange stopper langs Storebæltssvej men få bliver hængende

De grønne og rolige arealer bag bygningen er ikke indtænkt som opholdsareal for dem som ønsker at holde pause i området

Der er størst aktivitet ved bænkerne langs kanten af bygningen, hvor skala og klima er bedre - og der er afstand til trafikken

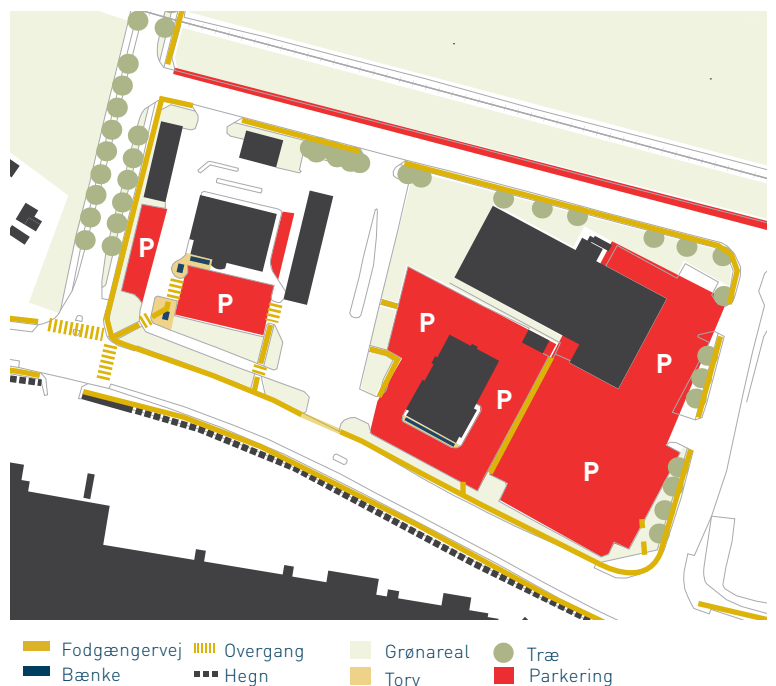


Området rummer stort potentiale for at vække interessen hos de gennemrejsende for at komme igen eller fortsætte til byen

Skilte henvender sig til biler og deres størrelse og placering hindrer udsyn mellem vej og bygning i øjenhøjde

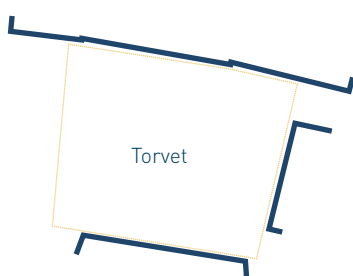
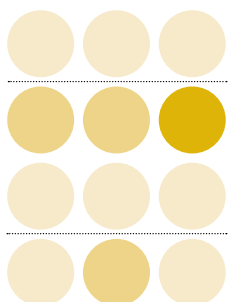
Fodgængerfelt og belægning sikrer adgang for gående mellem fortove og butik - dog ikke direkte til hoveddøren

Handelsområdet langs Storebæltssvej er som udgangspunkt disponeret efter at give bilerne bedst mulig adgang. Den gode tilgængelighed for biler sker dog på bekostning af de bløde trafikanter. Gående og cyklister langs Storebæltssvej har svært ved at komme trygt frem til butikkerne, da de skal igennem store asfalterede og trafikerede arealer.



Evaluering af byrums kvalitet

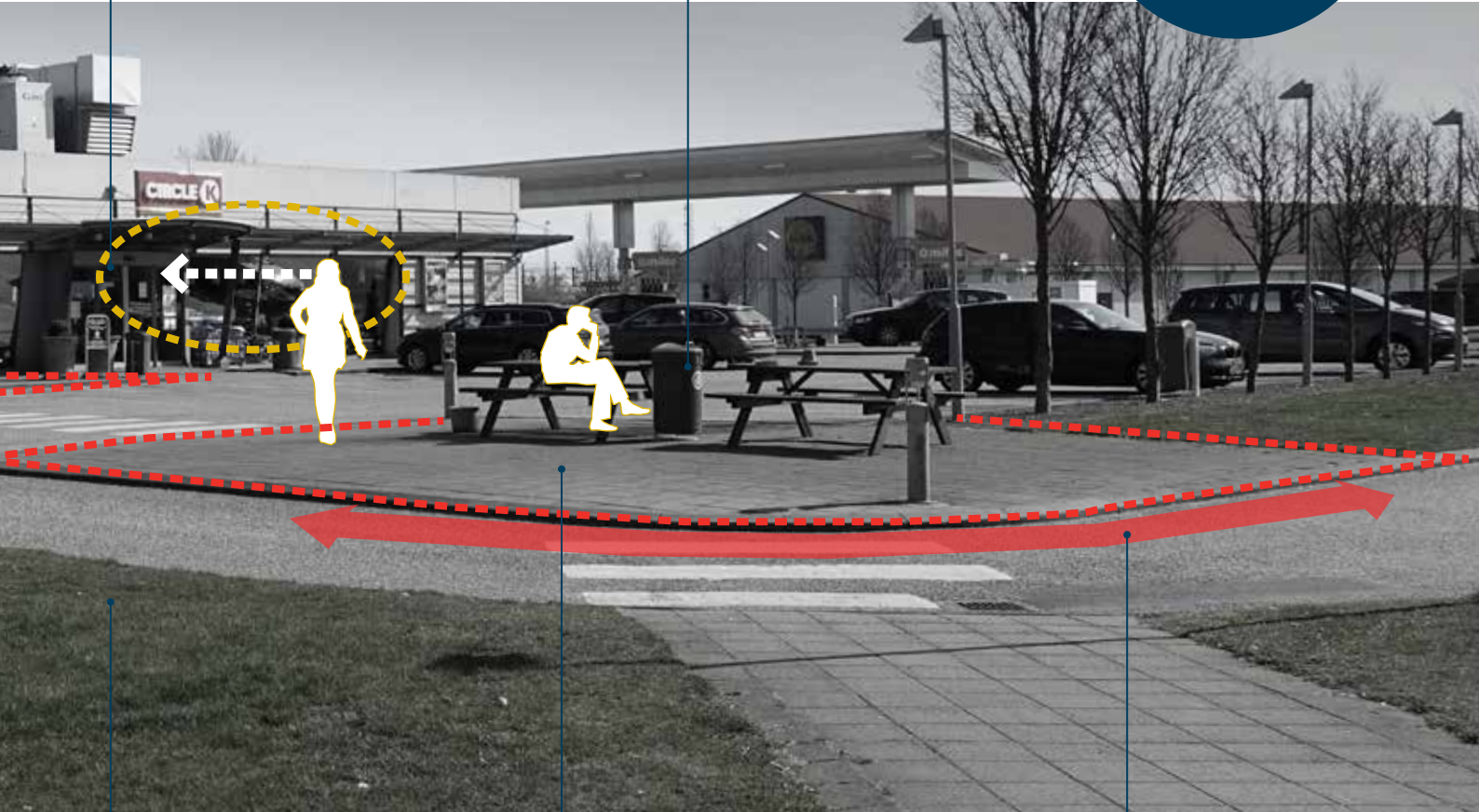
Torvets størrelse til sammeligning



Hvordan nedbrydes de store mellemrum til attraktive opholdsrum i Nyborg?

Butikken har gjort sig umage med at skabe grønt og opholdszoner langs facaden, men området er meget smalt, og opholdet sker ud imod de parkerede biler

Disse siddepladser er meget eksponerede for vind og trafikstøj - man sidder omkranset af trafik



Det grønne ligger omgivet af trafik, og er ikke anvendeligt som herlighedsværdi eller til ophold

Mange forbipasserende lokkes til at standse for at få en forfriskning, men miljøet som tilbydes 'pausen' er ikke attraktivt for længere ophold

Dette er en ekstra kørebane som deler kantzonen op i smalle og ubrugelige zoner



Der er ingen forbindelse eller reference til Nyborgs herligheder

I dette område kan ingen af Nyborgs herlighedsværdier opleves. Desuden er der ingen attraktive steder, hvor de besøgende kan nyde deres mad, samtidig med de oplever nogen af de skønne sider af Nyborg - og dermed får lyst til at fortsætte/forlænge deres ophold i byen.



Rummet flyder ud - mangler kant og interaktion fra bygninger

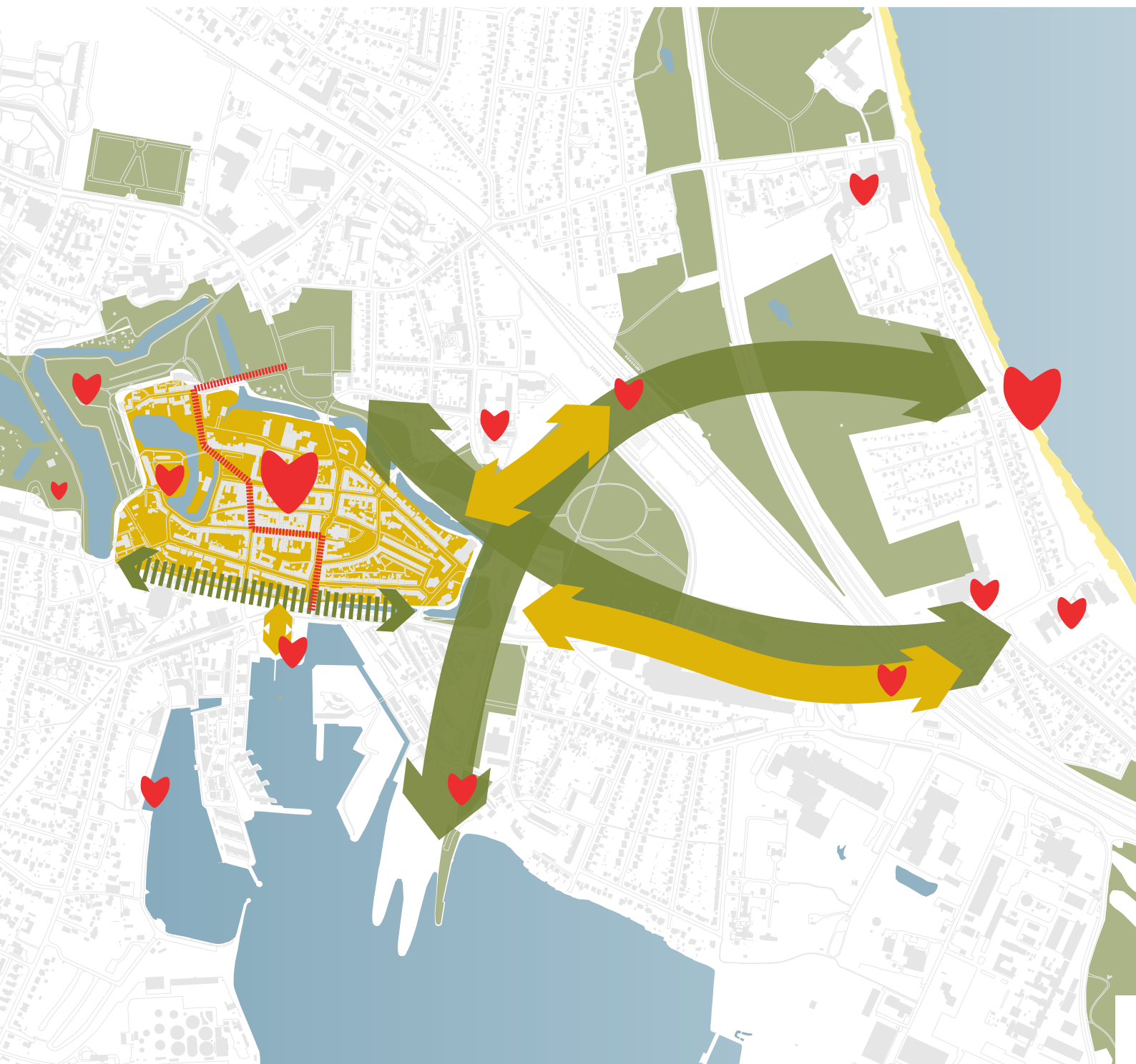
De store parkeringsarealer og tilbagetrukne bygninger skaber et tomt og godt miljø langs Storebæltsvej. Storebæltsvej mangler en bygningskant som kan definere og medvirke til at aktivere og definere gaderummet. De få mennesker som ses gå i området er spredt ud over et stort areal og området opleves derfor ikke som levende.







Plads anvendes skødesløst - fodgænger- og opholdsmiljøet er opdelt i små bidder

De arealer som ikke anvendes af og til biler, henligger som ubrugelige grønne flader, som er for små eller for eksponerede til at kunne anvendes til ophold.

Konklusion

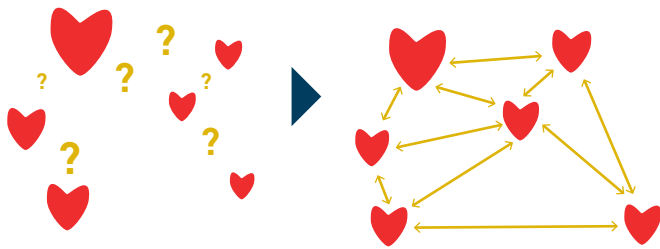


Potentielle strategiske hovedgreb - baseret på analysen

-  Bymæssig kobling/udvikling
-  Grøn/rekreativ kobling
-  Hjerte/destination
-  Grønt område (eksisterende + planlagt)

Introduktion og identitet

Fra mange adskilte hjerter til én samlet by



Potentialer

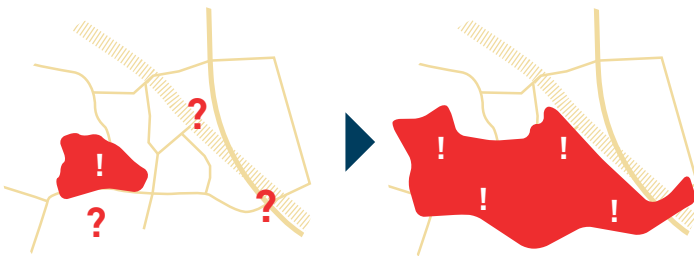
- Stærk identitet - Danmarks hjerte
- Hav og natur tæt på
- Populær bolig-, konference- og handelsby
- Centralt placerede udviklingsområder

Udfordringer

- Mange destinationer udenfor bykernen
- Besøgende oplever kun fragmenter af byen
- Herlighedsværdier er skjulte
- Motorvej og jernbane er store barrierer
- Ankomstpunkter er ikke bymæssige - hvor og hvad er Nyborg?
- Utrygge forbindelser skaber unødigt biltrafik
- Hverdagsdestinationerne er oversete bylivsgeneratorer

Forbindelser

Fra ankomst til velkomst



Potentialer

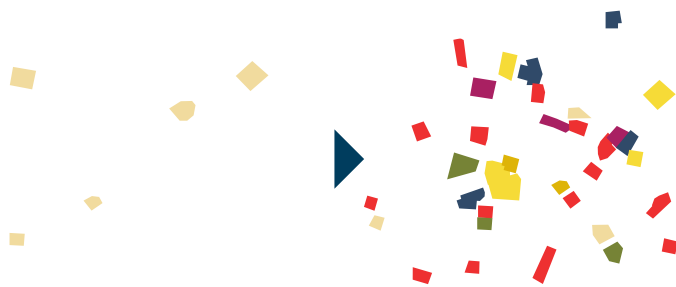
- Mange mennesker rejser gennem Nyborg
- Korte afstande til alt = gå- og cykelby
- God offentlig transport inden for gå- og cykelafstand
- Bykerne som er let at komme til med alle typer transport

Udfordringer

- Afstande opleves som lange for de bløde trafikanter
- Vanskeligt at finde vej
- Ankomstkorridorer domineres af '80km/t design'
- Parkering trækker biltrafik ind midt i byen og udfordrer de bløde trafikanters færdsel
- Gående prioriteres ikke ved større vejkrud

Oplevelser

Fra oaser for de få til flere steder for alle



Potentialer

- Tomme arealer, som kan blive til attraktive steder for besøgende og beboere
- Mange forskellige typer funktioner og brugere, som kan aktivere byens rum

Udfordringer

- Mange attraktive byrum anvendes til parkering eller mangler funktion/program
- Indretning udnytter ikke stedets herlighedsværdier
- Ankomstområdene inviterer ikke til valgfrie aktiviteter

KLIENT



Nyborg
KOMMUNE

Projektleder:
Mikkel Ibsen, Planlægger

Projektansvalig:
Charlotte Markvardsen, Gruppetleder

RÅDGIVER

Gehl

Projektleder:
Solvejg Reigstad, Arkitekt MAA, solvejg@gehlpeople.com

Projekt team:
Jonna Ekholm, Arkitekt MSA, jonna@gehlpeople.com
Nina Otrén, Arkitekt MSA, nina@gehlpeople.com

Projektansvarlig:
Henriette Vamberg, Arkitekt, henriette@gehlpeople.com

