



Helhedsplan for Svanedamsparken og stationsområdet i Nyborg

Gehl

RAWMOBILITY

Dato: 2023.04.26

Udgangspunktet

En robust og fleksibel plan

Denne helhedsplan er udviklet i samarbejde mellem Nyborg Kommune og DSB. Den skal sætte rammen for den videre udvikling af området omkring Nyborg station samt Svanedams-parken - den nuværende Cirkusplads.

Projektet skal med udgangspunkt i den strategiske udviklingsplan "En Samlet By" levere et helhedsgreb, som er robust og fleksibelt, så det kommende udviklings- og lokalplansarbejde har tydelige rammer at styre efter, samtidig med at planen skal kunne optage forandringer i behov over tid - f.eks. et forandret behov for parkering eller udvikling af byggeri.

Området ved Nyborg Station og Svanedamsparken indgår som en vigtig brik i udviklingen af hele Nyborgs bymidte. Herunder er der især to væsentlige overliggende visioner for Nyborg by, som i særlig grad sætter rammen for en helhedsplan ved Nyborg Station og Svanedammen.

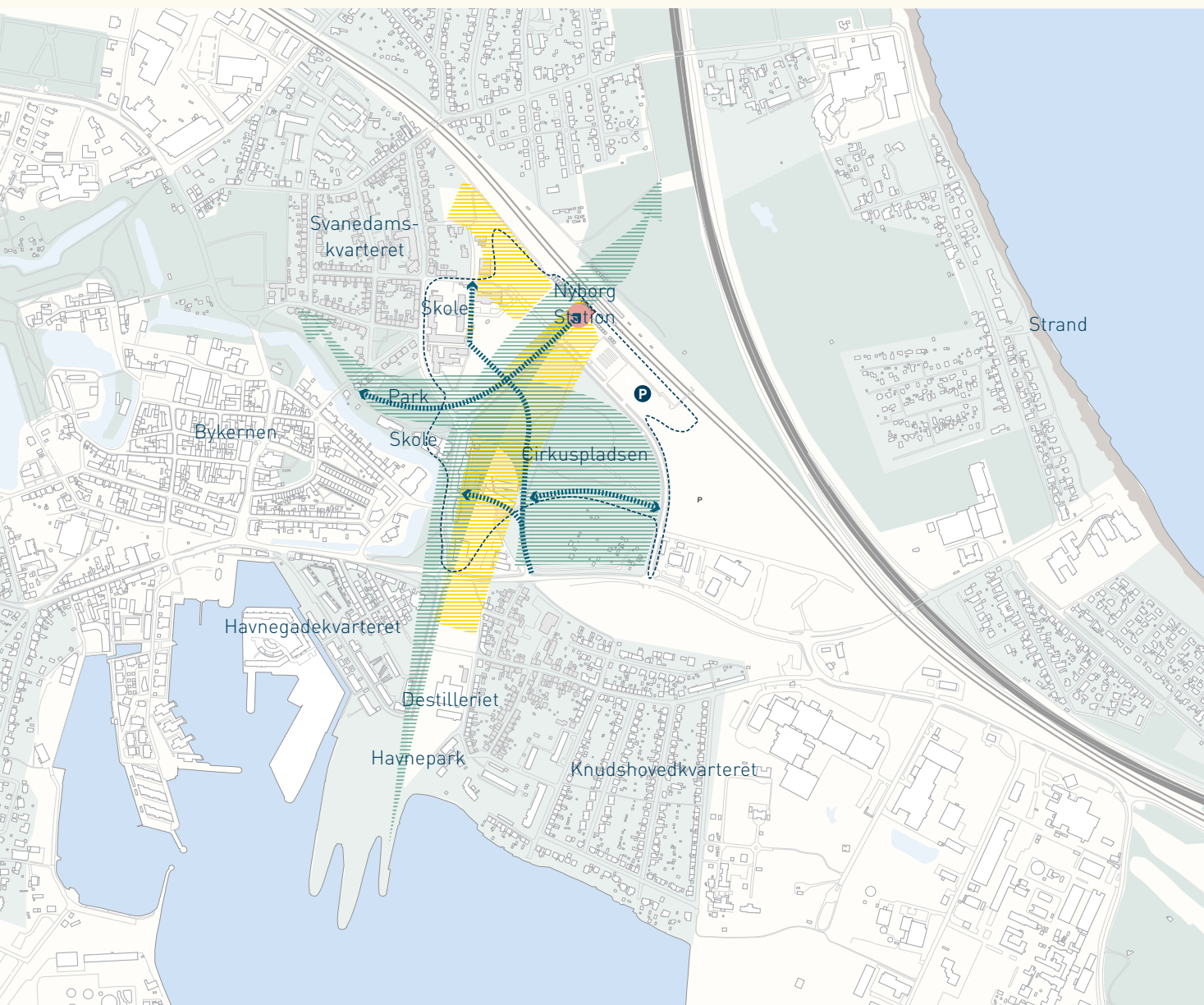
Det første er Slotsprojektet og byens satsning på at blive hjemsted for UNESCO verdensarv. Det andet er byens rolle som central pendlerby for hele det syd- og østfynske område. Stationsområdet er et vigtigt trafikalt knudepunkt og ankomststed til byen for rejsende via Nyborg Station.

Den overordnede opgave for helhedsplanen er at anviser, hvordan dette område bindes sammen med byen og forbedrer det indtryk, man får af Nyborg ved ankomsten, uanset om man er besøgende, pendler eller bosat.

Målsætninger for projektet

- Der skal skabes en mere grøn og attraktiv sammenbinding af stationsområdet og byen, både visuelt og æstetisk.
- DSB Ejendomsudvikling A/S byggemuligheder langs Banegårdsalléen skal integreres arkitektonisk i området under hensyntagen til trafikale løsninger, parkeringsbehov samt ønsket om at området, i kraft af beplantning m.v. opnår en parklignende karakter.
- Der skal indrettes en bypark for alle i Svanedammen (med cirkusplads) - et rekreativt byrum, der binder byen sammen med området ved stationen.
- Stationsforpladsen skal indrettes, så den bliver optimeret i forhold til trafikafvikling, afsætning og afhentning af passagerer, ophold og øvrige stationsnære funktioner.
- Jf. Politisk aftale om Budget 2018 skal der udarbejdes en plan for udearealerne ved Birkhovedskolens. Dette indarbejdes og koordineres i projektet.
- DSB's forventede parkeringsbehov på op til 350 nye p-pladser i tillæg til de 619 eksisterende p-pladser skal anvises i helhedsplanen.
- Helhedsplanen skal anviser, hvor der etapevis kan anlægges yderligere terrænparkeringspladser i takt med behovet for parkeringspladser. Planen skal anviser en samlet løsning. Andre løsninger kan undersøges som alternativ.
- Det trafikale flow skal optimeres for alle trafiktyper i området, så trafikken afvikles logisk, sikkert og let opfattet.
- En hensigtsmæssig lokalisering af skolernes parkering og adgangsforhold skal fastlægges i samarbejde med skolerne, så trafikikkerheden for skoleeleverne optimeres.
- Forholdene for cyklister og fodgængere til/fra stationen skal forbedres, og løsninger skal tilgodeses og inspirere til en adfærdændring hen imod flere cyklende pendlere og skolebørn.
- Der skal generelt være fokus på byplanmæssige kvaliteter, kreative - og æstetiske løsninger og tilpasning til intentionerne i Slotsprojektet.






Projektets successkriterier:


- Det er altid muligt at finde ledige p-pladser inden for en radius af 300 m fra stationen
- Besøgende vurderer, at turen til byen er attraktiv og spændende
- Skolerne og forældre oplever klart forbedret trafik-sikkerhed for børnene
- Togrejsende fra Nyborg station oplever en klar forbedring af mulighederne for parkering ved stationen
- Forholdene for cyklister og fodgængere til/fra stationen er forbedret markant og dokumenteret af brugerne
- DSB Ejendomsudvikling A/S byggemuligheder kan realiseres, samtidigt med at der tages fornyet hensyn til trafikale løsninger, parkeringsbehov, klimatilpasningsbehov, samt ønsket om at området i kraft af beplantning mm.v. opnår en parklignende karakter.

Denne illustration viser, hvor projektområdet er placeret i forhold til Nyborgs Bykerne og Nyborgs øvrige bebyggelse og hertighedsværdier. Illustrationen medtager de strategiske hovedgreb for projektområdet, som er beskrevet i den strategiske udviklingsplan "En Samlet By"

Bymæssig bebyggelse 

Grønt landskab 

Ny cykelforbindelse 

Afgrænsning af helhedsplanens projektområde 

Udgangspunktet

Sammenhæng med Nyborgs byplanlægning

Denne oversigt summerer de dokumenter, som danner grundlag for dette projekt. Dokumenterne sætter enten den planlægningsmæssige ramme, den strategiske ramme eller rummer information og analyser, der er relevante for projektets udvikling.

Uddrag af visionen for Nyborg Kommune:

“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.”



Kommuneplan for Nyborg 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.

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.



Strategisk Udviklingsplan

Udviklingsplanen sætter den overordnede strategiske ramme - vision, mål og retningslinier - for den fremtidige udvikling af Nyborgs bymidte; fra bykernen til station og motorvej.

De strategiske retningslinier for projektområdet er følgende:

- Skab aktive byrum på centrale knudepunkter
- Understøt let skifte mellem transportformer
- Skab trygge gang- og cykelforbindelser
- Understøt synslinier til Bykernen
- Skab en attraktiv grøn byudvikling
- Skab varieret bebyggelse



Kulturarvsmasterplan "Danmarks riges hjerte"

Kulturarvsmasterplanen er en langsigtet forvaltnings- og udviklingsplan for Nyborgs bymidte. Projektet "Nyborg Danmarks Riges Hjerter" har højeste prioritet og betragtes som en væsentlig faktor for udviklingen og profileringen af Nyborg og har som mål at informere byplanlægningen i forbindelse med bymidtefornyelse, kommuneplansarbejdet og udviklingsplanen for Volden.

Mission:

- Find den gode fortælling
- Tænk i helheder frem for enkeltelementer
- Find, visualisér 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



Smart City strategi

Den overordnede vision for Smart City strategien er at skabe et smart Nyborg for borgere, erhvervsliv og besøgende - med et særligt fokus på at:

- Dele data med borgere og erhvervsliv
- Mindske ressourceforbruget, bl.a. gennem brugen af sensorer
- Optimere trafik- og parkeringssystemer
- Skabe interaktive byrum
- Understøtte Digitaliseringsstrategiens mål, herunder ved mere digital inddragelse.

Strategien skal virke i sammenspil med de store udviklingsprojekter i Nyborg, og der fokuseres derfor især geografisk omkring Nyborg Slot, Rigets Hovedstrøg, museumsfærgen "Broen", Marinaen, Nyborg Station og Storebæltsvej.



Befolkningsprognose

Prognosen for Nyborgs befolkningsudvikling viser, at Nyborg fortsat vil vokse. Væksten forventes dog fortrinsvis at ske i gruppen over 65 år.

Der er pt. en stor byggeaktivitet på Nyborg havn. Boligerne på havnen er i stor grad attraktive for seniorer og er forholdsvis dyre.

Ønsket med denne plan er at tiltrække flere unge og børnefamilier til byen og at tilbyde billige boliger, som kan supplere byens øvrige bolig-tilbud.



Skolevejsanalyse

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 at køre børnene i skole - og således skabes en selvforstærkende effekt



Projektets hovedgreb



Fra strategi til plan

På de følgende sider beskrives projektets hovedgreb ud fra de fire strategier, som den strategiske udviklingsplan "En samlet by" beskriver:

1

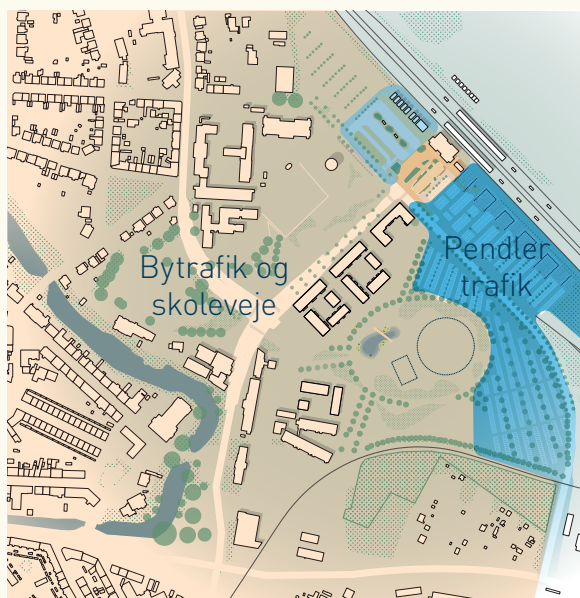
Mere af Nyborg i Nyborg



Historien og landskabet skaber identitet og kvalitet

2

Forbindelser, som skaber nærhed



Bymæssige trafikmønstre sætter tryghed i fokus

3

Mødesteder for alle i hele byen



Aktiviteter tager udgangspunkt i hverdagens liv og brugere

4

Aktive funktioner, som styrker bylivet



Ny bebyggelse fletter byen med landskabet

1. Historien og landskabet skaber identitet og kvalitet

De grønne og blå herlighedsværdier skal bringes mere i spil og gøre Svanedammen til et attraktivt område at ankomme, opholde og bosætte sig i.

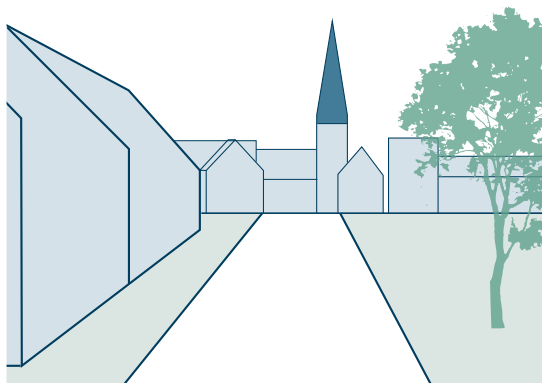
Vand og skov er indenfor 5 min's gang fra stationen. Det fredede areal med græssende dyr, mellem jernbane og motorvej, bringer naturen helt ind til byen.

Med denne helhedsplan skal de grønne herlighedsværdier kobles sammen ved at skabe grønne parkrum med så store herlighedsværdier, at attraktiviteten ift. beboelse og anvendelse af området bliver så stor som mulig og minimum svarende til andre attraktive steder i byen, f.eks. havnefronten.

1

Styrke den visuelle forbindelse til bykernen og middelalderbyen

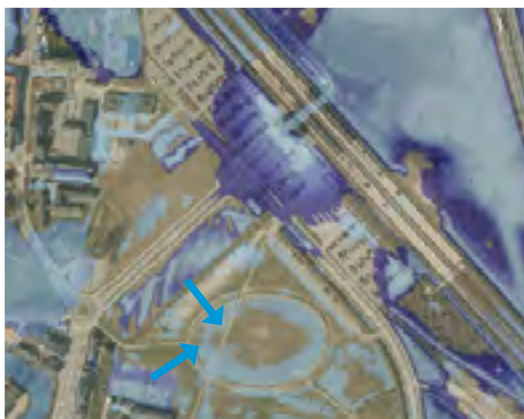
Udsyn til Vor Frues kirketårn fra stationen skal bevares ved at holde en synskorridor åben. En ny bebyggelse samles langs den østlige side af banegårdsalléen, som skal bringe byen frem til stationen og medvirke til at vise vej til bykernen.



2

Genetablere historien om oversvømmelsesarealet

Området med Cirkuspladsen er et tidligere oversvømmelsesareal og skal i fremtiden stadig kunne fungere i forbindelse med klimatiltag og regnvandshåndtering af området regnvand. Overskudsvand samles i en sø, som tilfører ny herlighedsværdi for beboere og besøgende i området.





3

Sammenbinde voldene med mere grønt

Det grønne voldanlæg omkring Bykernen rummer en stor herlighedsværdi, som skal styrkes i alle arealer langs Enghavevej, dvs. også ved parkeringen ved Nørrevoldgade og arealerne foran den tidligere station og posthus. Voldområdet forbindes videre sammen med Lysningen og Sansehaven (Cirkuspladsen) ved at trække den grønne karakter så tæt på krydsningen af Banegårdsalléen/Enghavevej som muligt.



4

Fortælle om jernbanen

Jernbanen har i mange år påvirket områdets brug og disponering. Den gamle stationsbygning og posthusets placering viser, hvor den gamle jernbane løb - en del af historien som skal indgå i design og programmering af de offentlige rum og grønne arealer i området.



2. Bymæssige trafikmønstre sætter tryghed i fokus

Gøre det trygt at færdes i området for alle trafikanter, ved at sikre en god balance mellem trafikant-typer med udgangspunkt i gående og cyklister.

Området er allerede i dag fuldt af bløde trafikanter. Skolebørn til fods og på cykel krydser flittigt igennem området og gående færdes mellem offentlig transport og til og fra parkering.

Der skal derfor være ekstra fokus på at skabe trygge krydsninger på de steder, hvor flowet af cyklister og gående er størst.

Folk, som ankommer til og forlader området, skal modtages, hvor de ankommer - ved cykelparkeringen, parkeringen, busstoppestedet, taxaholdepladsen og afsætningspladsen - med fodgængerprioriterede og tilgængelige fortove eller pladser der forbinder direkte til områdets destinationer.

Udgangspunkt i det eksisterende

Den nuværende overordnede vejstruktur foreslås generelt set opretholdt, men med en række ændringer i forhold til krydsudformning, vejadgange, placering af afsætningsarealer, busterminal mv. Der etableres 40 km/t hastighedszone i det meste af området.

De befæstede arealer, som ikke længere skal anvendes til afvikling af trafik, forsøges at blive anvendt til aktiviteter.



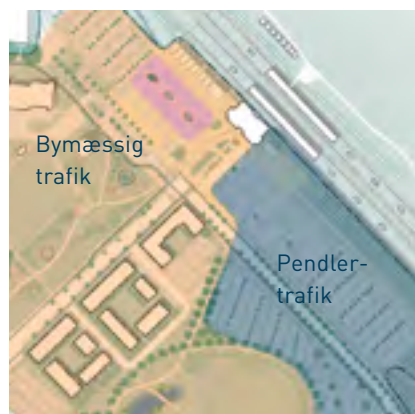
Trygge forbindelser for bløde trafikanter

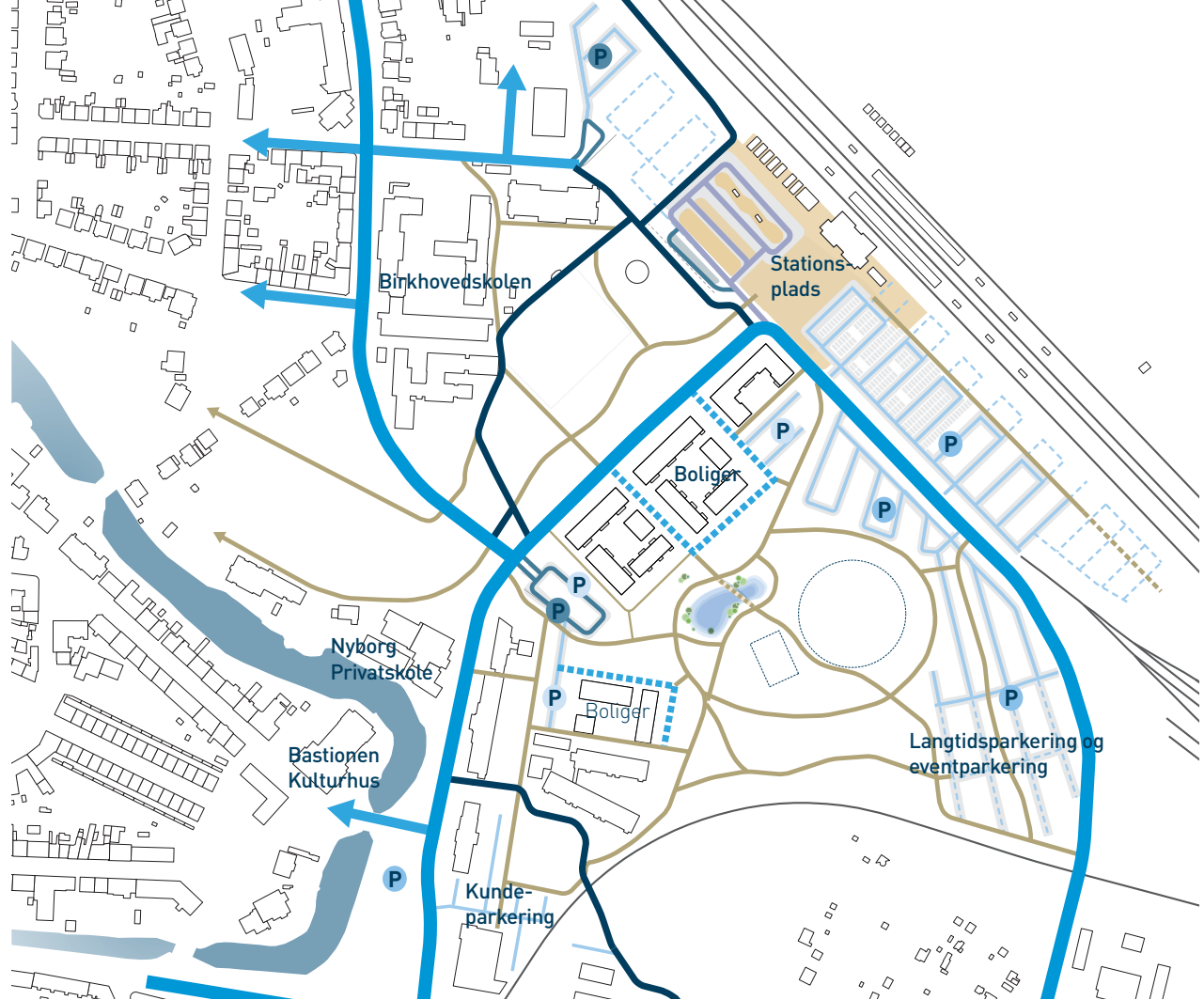
Stistrukturen opgraderes bl.a. ved:

- Nye direkte stiforbindelser gennem området mellem nøglelokaliteter som stationen, skolerne, by-midten, afsætningspladserne mv.
- Længs de større stier og fortove skabes steder for aktiv og passiv rekreation, leg og ophold, som kan invitere de forbipasserende til at bruge tid i området og dermed understøtte oplevelsen af liv, tryghed og aktivitet
- Der opretholdes eller etableres separate stifaciliteter langs større veje som Banegårdsalléen, Svanedamsgade og Enghavevej.
- Bløde trafikanter får forbedrede muligheder for at krydse i signalregulerede kryds eller i sikrede stikrydsninger med støttepunkter.
- Der etableres belysning langs alle større stiforbindelser

Skille pendlertrafik fra by- og skolevejstrafik

- Pendlertrafik og parkeringssøgende trafik afvikles ad den østlige del af Banegårdsalléen (det blå område) og føres ikke længere ind i området foran stationen og skolerne.
- Arealer og forbindelser mellem station og Bykerne fredeliggøres (i det røde område) - biltrafikken her vedrører alene stedets bymæssige funktioner og skolerne.





Prioritere gående og et let skifte mellem transport

1. Forplads med gode vente- og opholdsmuligheder tættest på stationen
2. Cykelparkering helt tæt på stationens indgang
3. Busterminal meget tæt på
4. Afsætning ligger tæt på indgang
5. Taxaparkering tæt på
6. Parkering under 300 m fra indgang
7. Togbus
8. Særbus/svømmebus o. lign



Attraktiv pendlerparkering

Omlægningen af pendlerparkering samler den parkeringssøgende trafik og de store parkeringsflader på ét sted. Parkeringen skal fremstå grøn og velbelyst og placeres i nærheden af bebyggelse for at øge trygheden/den passive overvågning.

- Gangforbindelser fra parkering til station belyses og placeres i den mest direkte linje og markeres tydeligt hen over kørefelter
- Træer skal medvirke til at skabe skygge over parkeringen
- Øvrig beplantning skal være lav og varieret/sanselig



- Dobbeltrettet cykelsti med gangsti
- Grussti til gående og cyklister
- Stationsplads (shared cykel og gående)
- Bus-Taxa cirkulation
- Bilvej med adskilt fortovej og cykelsti i begge retninger
- Sekundære bilveje
- Ny boliggade (kun ærindekørsel)
- Afsætning til skole
- Parkeringscirkulation
- Offentlig parkering P
- Beboerparkering P
- Lærerparkering P

3. Aktiviteter tager udgangspunkt i hverdagens liv og brugere

Skabe de bedst mulige rammer for hverdagslivet, så de nødvendige aktiviteter naturligt bliver en del af bylivet.

Alle skal føle sig velkomne og trygge i området. De offentlige arealer og byrum skal favne forskellige funktioner, der kobler sig på områdets lokale liv, behov og brugere. Gaderummene indrettes som byrum, så de også kan rumme opholdsaktivitet.

Alle rum skal have en grøn karakter, så Nyborgs grønne herlighedsværdier styrkes og bliver destinationer i sig selv. Sansehaven kan f.eks. blive en destination for såvel lokale som byens borgere, og med dyrehold af eksempelvis vagtler og kaniner, kan der skabes møder mellem beboerne i seniorboligerne og børnene fra områdets skoler, SFO og institutioner. Stederne skal favne det aktive og det stille - det store og det individuelle i en god synergi.

1

Byde velkommen med en tryk plads, som leder videre

Stationspladsen rummer opholdselementer, som skal medvirke til at gøre ventetid til en positiv oplevelse. Pladsen er velbelyst og kobler sig på forbindelser og rumforløb, som gør det let at finde vej videre enten til andre transportmidler eller til byens institutioner.



2

Muliggøre forskellige events og aktiviteter

Aktiviteter flyttes fra Den Grønne til cirkuspladsens "Lysning". Mindre hverdagsaktiviteter f.eks. dans og børneteater kan ske på scenen, som skal indgå i landskabsplanen, f.eks. i forbindelse med et landskabeligt amfi.

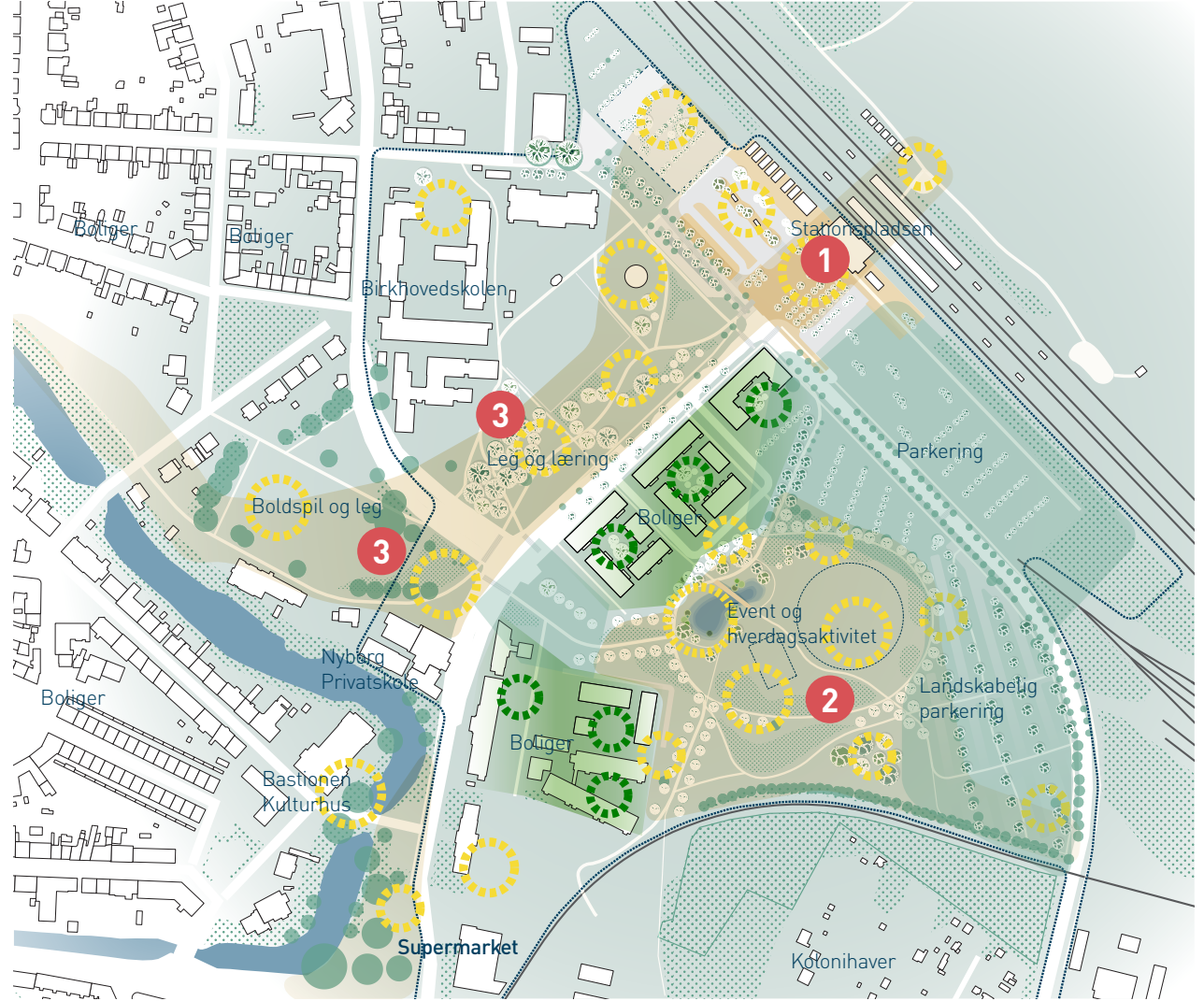


3

Byde skolerne udenfor

Parken langs Birkhovedskolen og Volden anvendes af begge skoler og de lokale brugere, som skrånere igennem området mellem station og bykerne. Arealerne tilføres elementer som supplerer skolernes eksisterende rammer, med f.eks. udendørs læringsplatforme, aktivitetsbaner og planter og dyr, som kan anvendes i undervisningen.





Skabe uformelle mødesteder i det grønne

Gøre det let, trygt og attraktivt at opholde sig og holde korte eller lange pauser i de grønne parkrum - både for den enkelte og for mindre og større grupper.
Gøre større krydsningspunkter for gående til steder, hvor det er let at stoppe og sætte sig; mødes eller holde pause.

Små mødesteder - som minimum en bæk placeret langs sti/vej, med godt mikroklima og noget smukt at kigge på



Beboeraktiviteter og -haver



4. Ny bebyggelse fletter byen med landskabet

Skabe en attraktiv, varieret og levende bebyggelse i tæt samspil med det grønne

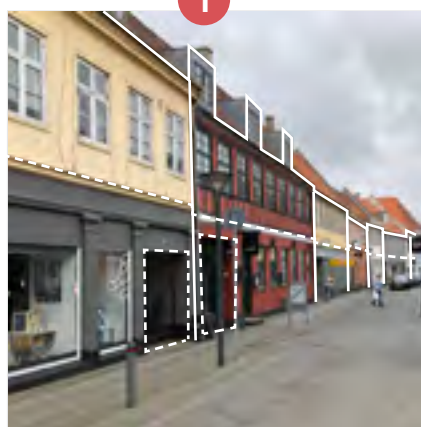
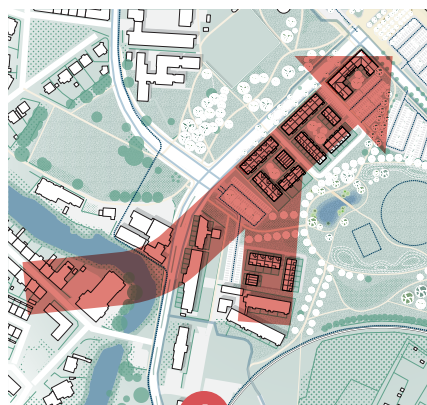
Den nye bebyggelse skal medvirke til at styrke de grønne herlighedsværdier og samtidig drage nytte af parkens grønne kvaliteter, så nye boliger og funktioner bliver attraktive for nye beboere og brugere. Bebyggelsen skal tage udgangspunkt i karakteren og skalaen af bykernens bebyggelse, hvor mange forskellige bygninger på 2-3 etager tilsammen indrammer og aktiverer gaderummet samtidig med, at bebyggelsen åbner og fletter sig mod det grønne på bagsiden. Med udgangspunkt i Nyborgs demografiske profil og de eksisterende boligtilbud foreslåes det, at der opføres billige familieboliger - kombineret med seniorboliger. Desuden skal muligheden for mindre stueetagelokaler på centrale hjørner afsøges. Som supplement til Bykernen kan der skabes mulighed for mindre butikker/kiosker, kontorfællesskaber, fitness, værksted service erhverv og lign.

1

Ny bebyggelse kobler sig på byen og skaber bymæssig forbindelse mellem stationen og bykernen

Den nye bebyggelse placeres i forlængelse af den eksisterende bebyggelse langs Enghavevej. Således medvirker den nye bebyggelse til at skabe en aktiv kant langs hele Banegårdsalléen, som binder byen sammen med stationen fysisk, men også visuelt og mentalt.

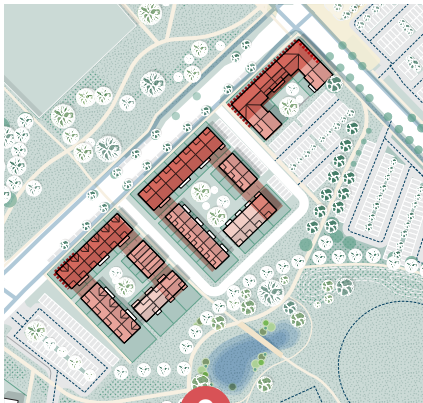
Den nye boligbebyggelse vil medvirke til at skabe liv og tryghed langs Banegårdsalléen hele døgnet og ejerskab til arealernes anvendelse og vedligeholdelse.



2

Skala og disponering reflekterer byens typologi

Den nye boligbebyggelse disponeres, så den fortolker og følger Bykernens skala og karakter. Med karéen som forbillede, hvor de indre semi-offentlige gårdum skaber gode rammer for fællesskabet, skaber bebyggelsen en tydelig og aktiv kant mod gaden og opløses og nedtrappes mod parken. Stueetagens facader skal enten åbne sig med fælles- eller offentlige aktiviteter og service, eller disponeres med mindre forhaver med direkte forbindelse til boligerne i stueetagen.



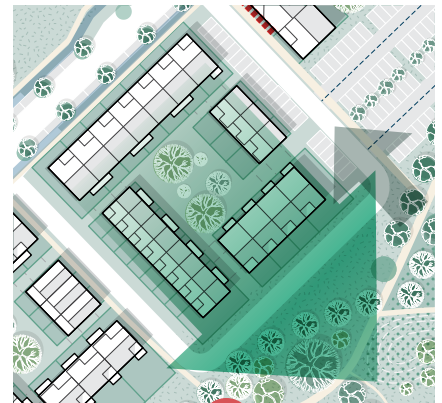
3

Grønne kanter, som fletter sig med landskabet

Den nye bebyggelses grønne for- og baghaver skaber en visuel forbindelse og sammenhæng med parken og områdets øvrige grønne arealer.

Der skal sikres tydelige overgange mellem offentlige, semi-offentlige og private zoner, så ingen er i tvivl om, hvor de er velkomne til at opholde sig.







Til højre vises eksempler på bebyggelse i bykernen som både er varieret, skaber en klar definition og aktivering af gaden og åbner sig og trappes ned mod en grøn bagside med store grønne og blå herlighedsværdier.



Hovedgreb

Svanedamsparken og Nyborg station

Planen viser den samlede disponering af arealerne. Udlægget af infrastruktur og landskab skal fungere fra med det samme og samtidig være i stand til modtage fremtidig udvikling, uanset hvornår og hvad der sættes i gang efterfølgende.

- Stationsplads (Prioritering af gående) 
- Cykelsti 
- Sti til gående 
- Aktive stueetager 
- Helhedsplanens afgrænsning 
- Fleksibelt område 





Lærerparkering

Drop-off

street sport
(udviklings-
mulighed)

Cykel P

Cykel P

Busterminal

Depot

Taxa

Afsætning skole

Cykel P og flex

Evt. udsigtstårn

Tryk og komfortabel
ventetid

Cykel P

Cykel P

Kys og kø

Boldspil
og leg

Leg og
læring

Afsætning Svømmebus for bus

Boliger

Boliger

Landskabelig
parkering

Parkering

Boliger

Aktivitetsplads
til små og store
aktiviteter &
events

Drop-off

Parkering

Svanedam
LAR

Event og koncert

Cirkus

Små hverdagsrum med
bænke og evt. borde til
pauser og træf

Scene

300 m radius

Boliger

Sansehøve

Parkering med
tydelig landskabelig
karakter

Kolonihaver

1:2000

Hovedgreb

Skala og karakter af planen



Zoom ind i snit

1:500

Evt. udsigts-
tårn

Leg og læring

Banegårds
Allén

Urban
kantzone

Bolig
Fællesgård



Birkhovedskole

Birkhovedskole
boldareal

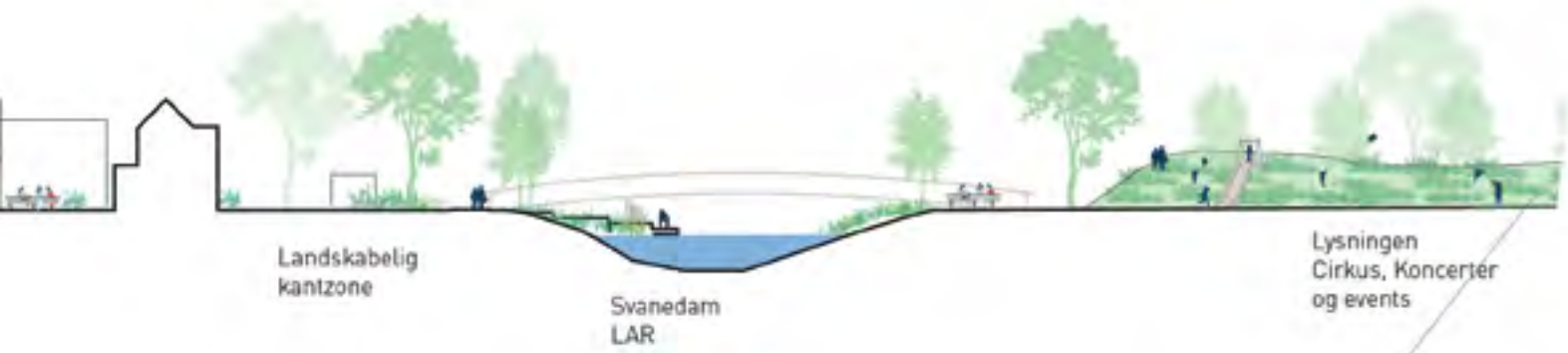
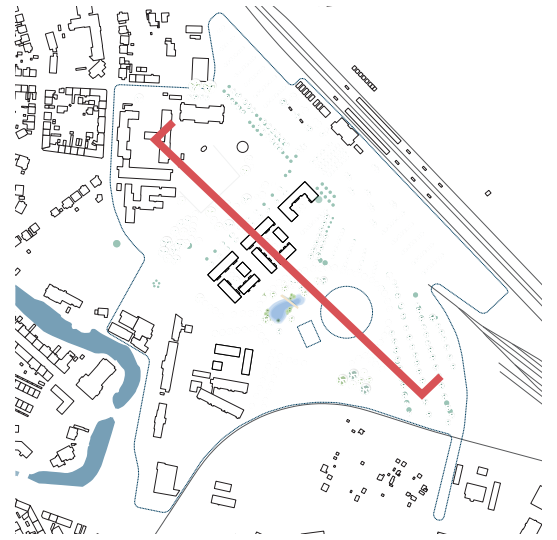
Leg og læring

Banegårds Allén

Urban
kantzone

Snit øst-vest gennem projektområdet

1:1000





Fleksibel plan

Tryg skolevej

Kompaktbus-
terminalen

Stationspladsen

Afsætning

Leg og Lær

Parkeringen

Bebyggelse langs
Banegårdsalléen

Tryg skolevej

Parkeringen

Lysningen

Banegårdsalléen

Sansehaven

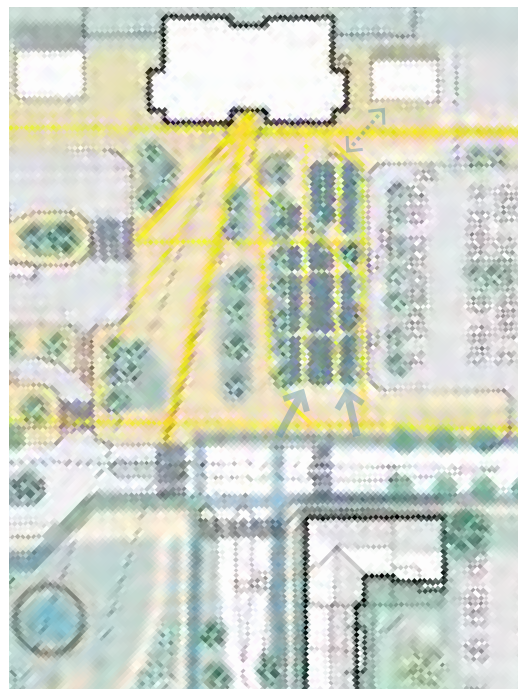
Gennemgang af delområder



Stationspladsen

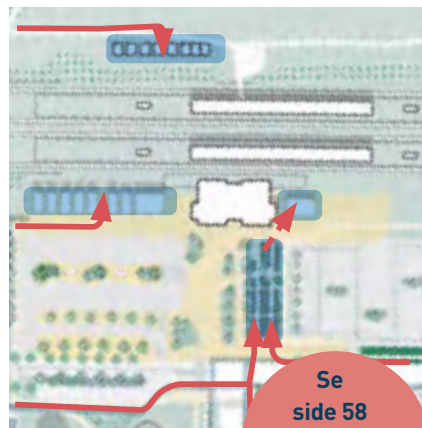
Design, som understøtter ganglinjerne

- Bænke, cykelstativer og beplantning placeres så de leder og understøtter de direkte forbindelseslinjer for gående og cyklister over pladsen og frem til deres destination
- Belysning leder den gående og understøtter tryk færdsel over pladsen til både by, parkering og busterminal ved at belyse ganglinjer og elementer med tilstækkeligt lys, men uden at blænde eller sætte spot på de gående



Attraktive opholdszoner med udsyn og udsigt

- Bænke og siddeelementer designes til at give bedst mulige komfort (ryg- og armlæn)
- Gode muligheder for ophold, så ventetiden kan tilbringes i grønne og attraktive omgivelser med et godt mikroklima
- Bænke og grønne elementer kombineres for at skabe et sanseligt opholdsmiljø og reducere antallet af elementer på pladsen. Elementerne anvendes til at 'indkapsle/skærme for' udsynet til cykelparkeringen.



Se
side 58
for mere
informa-
tion

Integreret og intuitiv cykelparkering

- Cykelparkering placeres i direkte forbindelse med de mest befærtede cykelstier.
- Cykelparkering placeres samlet i større enheder hhv. vest og syd for indgangen til stationsbygningen.
- Cykelstativer på stationspladsen placeres og integreres i pladsens design og landskab, så de ikke fremstår som barrierer hverken for fodgængere eller de visuelle forbindelser.
- Det skal undersøges om multifunktionel cykelparkering kan integrere landskab og LAR løsninger.



En grøn velkomst til et attraktivt bymiljø

- Stationspladsen skal vise det bedste frem af Nyborg - de grønne herlighedsværdier, den menneskelige skala og variation i bebyggelse og attraktive rum for ophold og møder mellem mennesker
- Beplantning flettes med belægningen på en måde som tydeligt viser de ankommende til Nyborg vej mod bymidten
- Udsynet til bymidtens grønne volde og historiske pejlemærker skal sikres i planen



Idag



Vision

Lysningen (Cirkuspladsen)

Rum til hverdag og events

- Hverdagslivet understøttes ved, at alle elementer inviterer til rekreation og aktiv fritid
- Cirkuspladsen indrettes, så eventlivet får bedre rammer til flere events og evt. koncerter fra 'den grønne'; installationer med strøm og vand bevares/suppleres til dette formål; f.eks. kan enkelte lysmaster fastmonteres og give såvel lettere og hurtigere tilgængelighed til at anvende arealet som et stærkere design, som kan styrke områdets identitet/karakter.



Bakker med formål

- Håndtering af overskudsjord skal ske på stedet
- Mere dynamisk og legende landskab; f.eks. kælkebakke og leg
- Amfiscene til publikum ved events og til træning og leg i hverdagen
- Bakker som både definerer og afgrænser rummet/Lysningen og samtidig åbner sig mod omgivelserne og giver indblik og sammenhæng til de omkransende bebyggelser og funktioner (parkering mm)



Grønne herlighedsværdier

- Eksisterende træer bevares så vidt muligt
- De store vidder/lysningen omkranses af rum med opholdsmuligheder og landskabelige elementer med beplantning, som stimulerer sanserne
- Supplerende beplantning medvirker til at skabe større biologisk mangfoldighed og bedre grønne korridorer

Blå herlighedsværdier

- LAR - vandhåndtering og sø - linker til historien om oversvømmelsesarealet
- Optimering af nedbør for forsinkelse, større biologisk mangfoldighed og rekreativ værdi,
- muligheder for dobbelt/multianvendelse af arealer ifht vandhåndtering og programmering



I dag

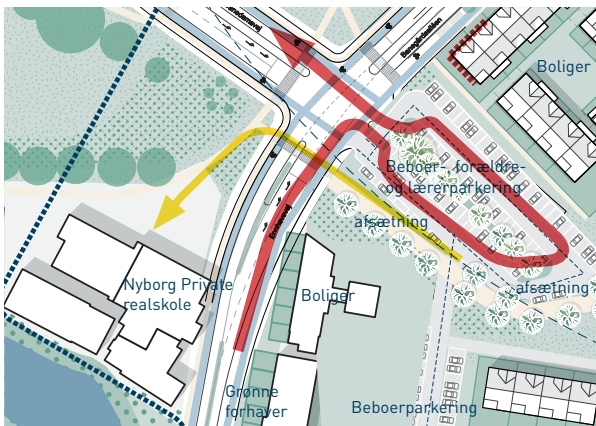


Vision

Trygge skoleveje

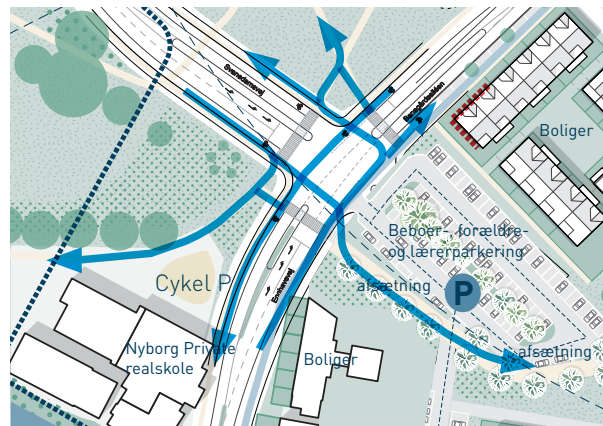
Nyborg Private Realskole

I dag er parkering og afsætning til Nyborg Private Realskole kompliceret, idet der ikke findes plads til aktiviteten på skolens egne områder. Denne helhedsplan sikrer bedre oversigt og tryggere færdsel for skolebørnene i området. Afsætningsaktivitet placeres på den anden side af Banegårdsalléen, så skolebørnene sættes af direkte til fortovskant og forbundet til det lysreguleret overgang på Banegårdsalléen - hvorefter børnene ankommer i et bilfrit grønt område/forareal til skolen. Cyklisterne ledes af et forbundet netværk af cykelstier via et nyt signalreguleret kryds direkte hen til cykelparkeringen foran skolen.



Princip for trygge afsætningsforhold

- Ny afsætningsplads øst for krydset Svanedamsgade/ Enghavevej/Banegårdsalléen mellem Enghavevej og den nye sydøstlige adgangsvej.
- Forbedrede til- og frakørselsforhold og separering af hårde og bløde trafikanter, og krydsning af Enghavevej sker i nyt signalreguleret kryds.



Forhold for cyklister (adgangsveje og parkering)

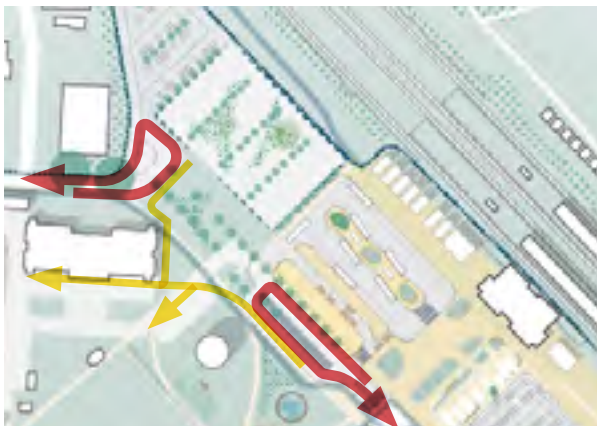
- Cykelbaner langs Enghavevej, Banegårdsalléen og Svanedamsvej
- Stisystem gennem rekreative områder som er forbundet direkte til cykelsti-netværket
- Cykelparkering til skolen placeres foran skolen med direkte adgang til cykelstierne og tæt ved indgange.

Princip for lærer- og forældreparkering

- Nuværende parkering overfor skolen nedlægges, idet Birkhovedvejs forløb ændres/flyttes hen i den placering.
- Der etableres 15 nye lærerparkeringspladser på den østlige side af Banegårdsalléen - sammen med beboerparkering og afsætningsplads til skolen

Birkhovedskolen

I dag opleves skolevejene i områderne omkring Birkhovedskolen utrygge og der mangler vigtige forbindelsesled i stier og cykelbaner på centrale og trafikerede krydsninger. Denne helhedsplan vil forbinde og tydeliggøre for alle trafikanttyper, hvor hhv. gående og cyklister færdes, og sikre at skolebørn får en direkte og sikker skolevej. Afsætningsaktiviteten placeres på to sider af skolen så unødige færdsler gennem området reduceres. Afsætningen sker ind mod fortovet, med direkte forbindelse til gangstier og skolens bilfri områder. Cykelparkering er ligeledes koblet direkte til et byens samlede cykelnetværk.



Princip for trygge afsætningsforhold

- Ny afsætningsplads (sløjfe) sydvest for stationen med vejadgang fra Banegårdsalléen for de biler som kommer fra øst/motorvejen (indkørsel fælles med adgang til taxa og busterminal)
- Ny afsætningsplads (sløjfe) nord for skolen med vejadgang fra Wørishøffersgade for de biler som kommer fra nord og vest
- Al afsætning sker ind mod skolen, direkte til fortov/gangsti, så krydsning med veje undgås
- Det skal være en præmis, at parkering og vendeaktivitet for biler ikke er tilladt på Wørishøffersgade, men sendes frem til afsætnings- og parkeringspladsen i enden af gaden



Forhold for cyklister (adgangsveje og parkering)

- Cykelbaner langs Svanedamsvej og Banegårdsalléen
- Eksisterende stinetwork forbindes direkte til nye cykelbaner og -stier
- Cykelparkering til skolen placeres foran skolen med direkte adgang til cykelstierne og tæt ved indgange.

Princip for lærer- og forældreparkering

- Der etableres ny lærerparkering på den vestligste del af stationsparkeringen (ca. 80-90 pladser) med vejadgang via Wørishøffersgade.
- Nuværende vej- og parkeringsarealer mellem Banegårdsalléen og Wørishøffersgade nedlægges og udnyttes til andre formål, bl.a. en stiforbindelse til stien under banen.

Leg og lær

Central placering - tæt på alt

Placeringen i direkte forbindelse med skolerne indbyder til, at elever (og deres familier og undervisere) anvender områdets faciliteter både før og efter skoletid, som et led i undervisningen, i frikvartererne, samt i weekenderne enten som familieaktivitet eller blot på vej til og fra stationen eller bykernen.

Legende landskab

- Indretning af mindre delområder, som f.eks. formidler Nyborgs historie i formgivning eller indhold, på en tilgængelig og legende måde
- Elementer som indbyder til aktivitet, sport og leg for folk i alle aldre - en aktiv hverdag



Lærende landskab

- Områder med vild beplantning, hvor biodiversiteten er stor, og skolerne kan gå på opdagelse efter dyr og insekter, blomster og plantearter i forbindelse med undervisningen
- Formidlingen af Nyborgs historie målrettes til såvel børn og unge som de besøgende, som færdes gennem byen og til og fra stationen

Klimaløsninger

- LAR - vandhåndtering kan implementeres for optimering af nedbør for forsinkelse, større biologisk mangfoldighed og rekreativ værdi
- Muligheder for dobbelt/multianvendelse af arealer ifht vandhåndtering og programmering



I dag



Vision

Sansehaven

Et pause-rum for alle

- Placeres langs/forbundet til de centrale stier gennem området - både øst-vest og nord-syd
- Formidler overgangen mellem de private haver og den store 'Lysning', hvor events og større offentlige aktiviteter finder sted
- Skaber rammen for pauser - i forbifarten, på gåturen med hunden, når man møder en bekendt, fra aktiviteter i Lysningen osv.
- Det rolige og sanselige miljø bliver en destination for såvel beboerne i området som byens borgere generelt



Klimaløsninger

- LAR - vandhåndtering kan implementeres for optimering af nedbør for forsinkelse, større biologisk mangfoldighed og rekreativ værdi
- Muligheder for dobbelt/ multianvendelse af arealer ifht vandhåndtering og programmering



Noget for alle sanser

- Beplantning som dufter gennem flere sæsoner
- Planter og frugter som kan spises
- Beplantning og evt. vandelementer som skaber varierede og behagelige lyde
- Beplantning og inventar som skaber et mindre rum der relaterer sig til den menneskelige skala og skaber varierede oplevelser og overraskelser



Møder mellem mennesker

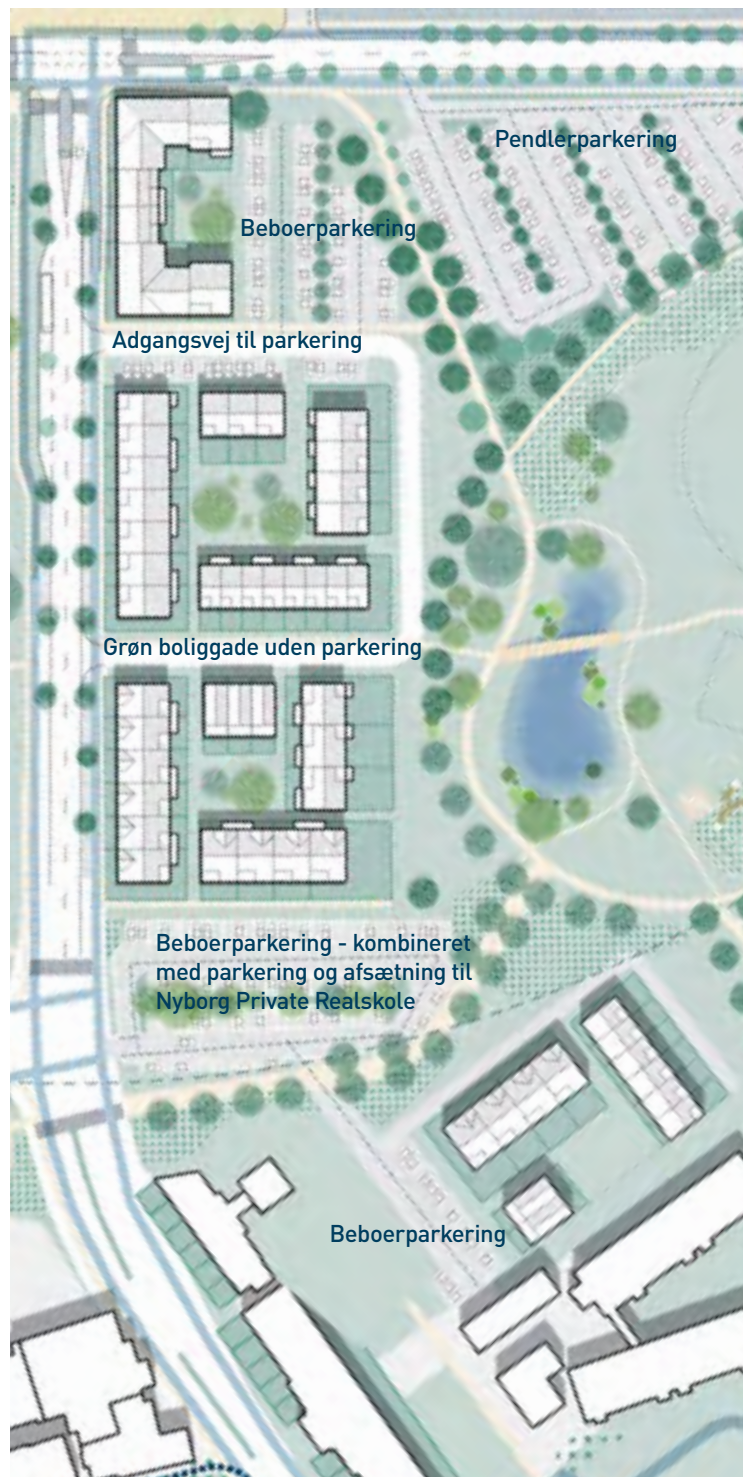
- Mange forskellige typer af komfortable siddemuligheder, som både favner at man kan sidde alene og at man kan mødes i mindre grupper
- Variation af møbler, både stole, lounge- og liggemøbler, og bord-bænke sæt til f.eks. udendørs arbejde eller spising
- Evt. dyrehold af f.eks. geder, kaniner, høns, ænder mm. som kan drives/ passeres af SFO'ens børn, men samtidig skabe glæde og møder på tværs af generationer når f.eks. beboerne fra de nærvedliggende seniorboliger går ture



Ny bebyggelse langs Banegårdsalléen

Skala og variation

- Bebyggelsen i hvert byggefelt skaber kant med 2-4 etager mod Banegårdsalléen og stationen. Bygningshøjder nedtrappes til 1½ etager mod Svanedammen.
- Saddeltag refererer både til Nyborgs historiske bebyggelse og er samtidigt med til at bringe bebyggelsen ned i skala og kan give spændende boligkvaliteter.
- Mindre spring i stueetager kan skabe behagelige kanter og mikroklima der inviterer til ophold.



Kant mod gaden/ stueetagen

Hver bolig i stueetagen har direkte udgang til et privat kantzone.



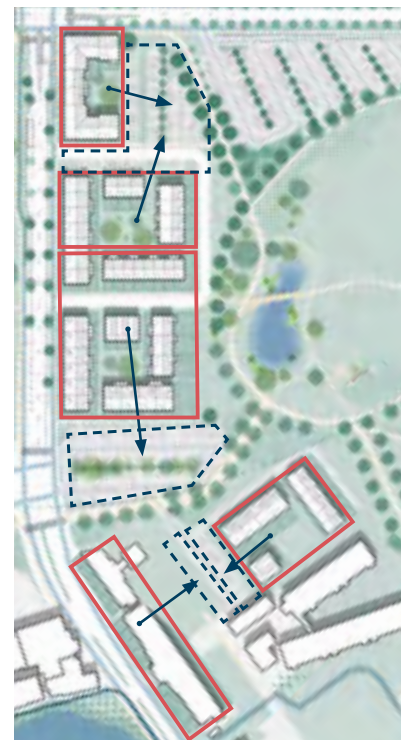
Bygge med landskabet

Bebyggelsen skaber gode boligkvalitet forholdet til Svanedammens landskab.



Princip for parkering

Parkering placeres i større parkeringsfelter med høj grad af grønne kvaliteter i umiddelbar nærhed til bolgierne. Ved at samle parkeringen i felter gives der plads til herlighedsværdier i gader, gårdrum og ud mod Svaneddammen samt mere liv omkring bebyggelsen - naboer har større chance for at møde hinanden på vejen til og fra hjemmet.



Fællesarealer og mødesteder

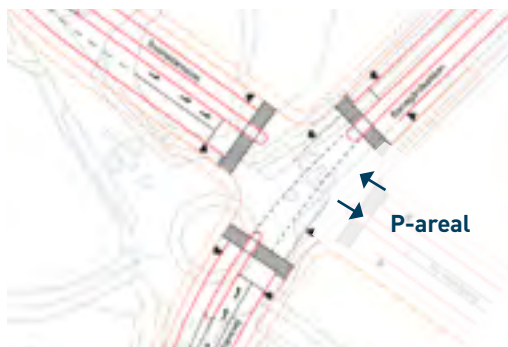
Gode gårdrum og kantzoner inviterer til små hverdagsmøder og godt naboskab.



Banegårdsalléen

Fra rundkørsel til gadekryds

- Ændres fra nuværende rundkørsel til signalreguleret F-kryds for at forbedre oversigten og sikkerheden for de bløde trafikanter og sikkerheden i forbindelse med afsætningsaktivitet til skolerne i spidsperioder
- Primærretningen er Enghavevej-Banegårdsp-ladsen.
- Krydset flyttes ca. 25 m mod nordøst, og Svanedamsgade drejes således tilsvarende.
- Der etableres en ny vejadgang overfor Svanedamsgade mod sydøst. Vejadgangen skal udover en ny parkerings- og afsætningsplads syd for krydset betjene en bebyggelse sydøst for Banegårdsalléen. Der etableres en "vejbøjle" igennem området, som har tilslutning ca. midt på Banegårdsalléen på delstrækningen mellem Enghavevej og stationen.



Styrkede grønne forbindelser

Omorganiseringen af gadeforløb og fjernelse af rundkørsler sker fortrinsvis for at sikre oversigten, sikkerheden og tilgængeligheden i området.

Flytningen af Svanedamsgades møde med Enghavevej/Banegårdsalléen åbner for etableringen af en grøn korridor mellem Svanedamsparken (mellem skolerne) og Cirkuspladsen. Den grønne korridor vil således forbinde centrale grønne og rekreative områder for såvel cyklister og gående som dyrelivet.

Bussen dæmper farten

Det foreslås at omprofilere Enghavevej og forarealer foran den tidligere stationsbygning/andelsforening inddrages delvist. Nedenfor er vist forslag til tværsnit, hvor busstoppestedet er etableret langs vejsiden, så busserne spærrer for bagvedkommende biltrafik, når de stopper for at tage passagerer af og på. Det foreslås at der etableres en midterhelle/rabat, så biler ikke kan køre forbi. Løsningen er til gavn for bussens fremkommelighed, og når der holder en bus ved stoppestedet, er løsningen hastighedsdæmpende for biltrafikken.



Når bussen holder stille, fungerer den som hastighedsregulerende foranstaltning - pga. midterrabatten kan bagvedkørende biler ikke overhale, men må vente på, at bussen kører videre.

Omorganiseret beboer-parkering

Beboerparkering for boligerne i AB Holmegården foreslås flyttes til nord for bygningen, og samles med afsætning til privatskolens afsætnings-/afhentningspladser og evt. lærerparkering.

Generelt søges parkering til nye byggerier i området at blive integreret i samlede zoner og/eller langs de mindre bolig-gader. Desuden kan gæster til beboere anvende de parkeringspladser, som er placeret op ad Svanedamsparken..



Området er i dag præget af asfalt, parkering, dårlig busstop og utrygge situationer i forbindelse med afsætning af skolebørn

Grønne kanter skaber en grøn bygade

- Forbedret busstop med busstur og platform
- Enkelt vejprofil med cykelsti og fortov der er placeret langs vejen, i den direkte færdselslinie
- Ny attraktiv grøn kant/forhavezone mod beboelse som kan fungere som buffer mellem beboelsesrum og forbipasserende, og skaber øget boligkvalitet for beboerne



I dag

Vision



Kompaktbusterminalen

Kompakt med plads til grønt

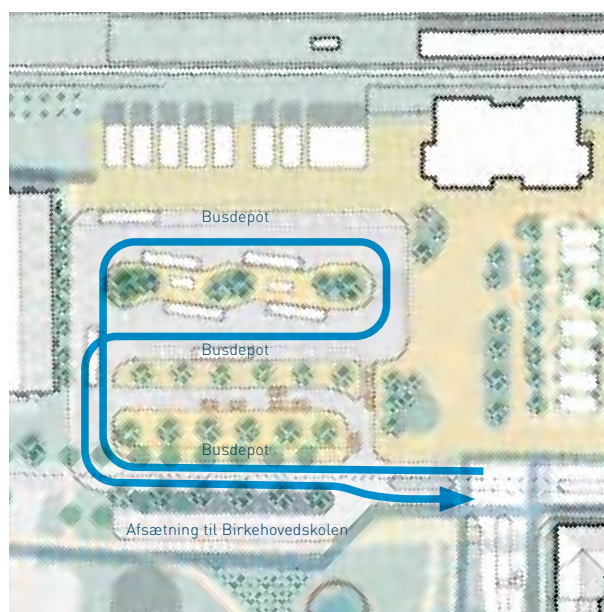
Omorganisering af busserne ved Nyborg Station skal medvirke til at komprimere den plads som busserne anvender, så der sikres en bedre udnyttelse af de stationsnære arealer og samtidig skabes trygge og attraktive forhold for gående og ventende til busserne.

Bus-øen tilføres grønt, overdækninger og gode siddepladser for at skabe attraktive forhold ved evt. ventetid



Adskillelse af trafikant-typer

- Busterminalen flyttes til vest for stationen og indrettes med savtandsopstilling (Ø-opstilling).
- Der er plads til fire busser i rute, to delvis med front mod udgangen fra stationen. Derudover er der plads til to-fire busser i depot (længdeparkering)
- Der er mulighed for dynamisk terminal med skiftende holdepladser.
- Ind og udkørsel sker længst mod vest, hvilket fjerner behovet for etablering af et signalreguleret kryds ved banegårdsalleen.
- Kort gangafstand til stationens ind- og udgang gør det nemt at skifte mellem bus og tog foran stationen.

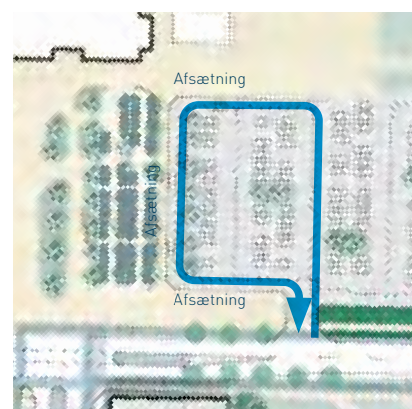


→ Bus

Afsætning ved station

Princip for kys og kø

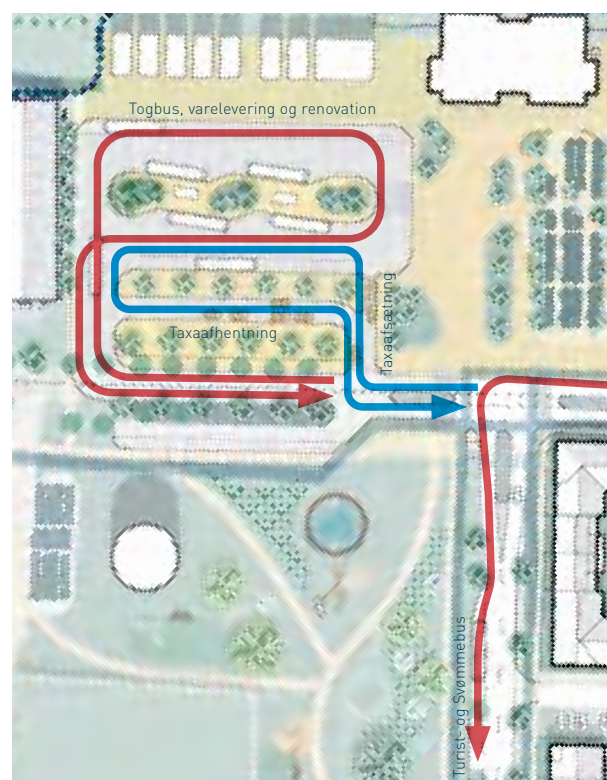
- Der etableres afsætningspladser øst for stationen med kortest mulige gangafstand og god visuel forbindelse mellem afsætningspladser og stationens ind- og udgang (og ventesalen).
- Afsætningspladserne for 'kys & kø' er placeret i en bane med direkte forbindelse til forpladsen, så bagage let kan læses af og på
- Mulighed for at supplere med korttidsparkering i parkeringsbåsene tættest på stationen (f.eks. 30 min)
- Vejadgang sker fra Banegårdsalléen, sammen med indkørslen til stationens øvrige parkeringspladser.
- Der etableres gode siddepladser som en del af forpladsens design, mellem afsætningspladserne og cykelparkeringen, så ventende tilbydes gode forhold for ophold i ventetiden



→ Afsætning

Princip for taxa

- Der etableres taxapladser vest for stationen med kort gangafstand og god visuel forbindelse mellem disse og stationens ind- og udgang (samt ventesalen).
- Taxa-afsætning placeres i direkte forbindelse med forpladsen, så bagage let kan læses af og sker hurtigst muligt efter ankomst til stationen
- Taxa-afhentning placeres mod selvstændig grøn 'opholds-ø' med god synlighed til hovedindgangen og plads til påstigning og bagagehåndtering
- Der etableres gode siddepladser langs taxapladsene, så ventende tilbydes gode forhold



→ Taxa

→ Øvrig afsætning

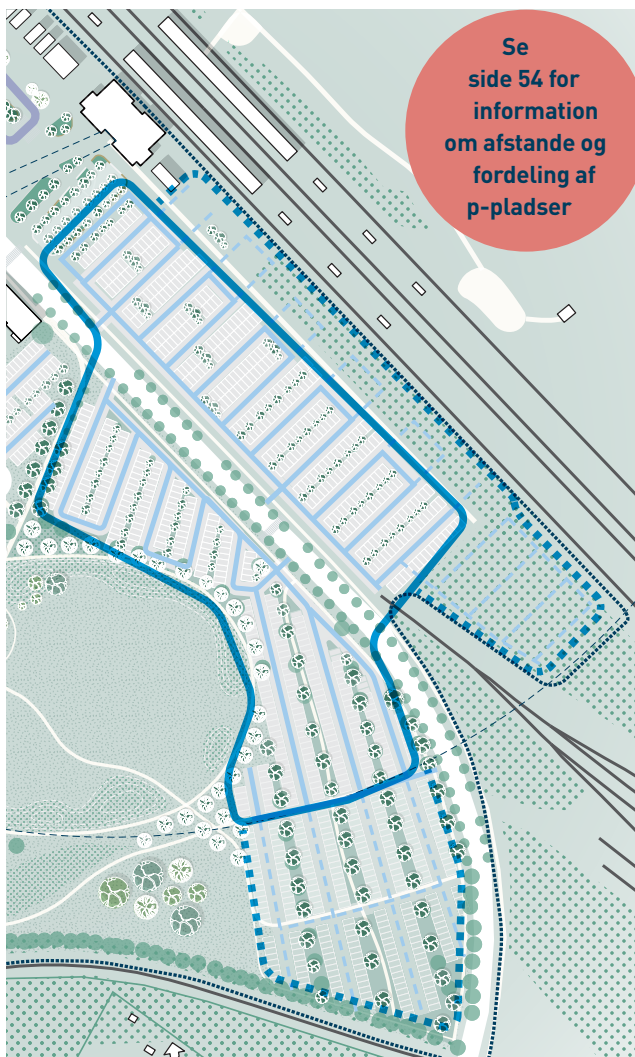
Princip for øvrig afsætning mm.

- Togbusser benytter sig af busdepot langs pladsens nordside og/eller langs Banegårdsalléen ved taxa-afhentningen
- Dagrenovation og varelevering til stationen sker ligeledes fra depot-banen langs pladsens nordside
- Svømmebusser til skolen, turist- og eventbusser holder langs Banegårdsalléens vestside, langs det grønne parkstrøg

Pendlerparkering

Disponering af stationsparkering mod syd og øst medfører generelt en bedre opdeling af trafik til henholdsvis parkering, afsætning (ved station og skoler), busterminal, bløde trafikanter etc.

Formålet med pendlerparkeringen er, at der maksimalt må være 300 m gangafstand til stationen fra de yderste p-pladser, samtidig med at adgangsvejene mellem station og parkering skal opleves trygge og attraktive for brugerne.



— Pendlerparkering ■■■■ Mulig parkeringsområde

Princip for organisering af parkeringsrestriktioner

- Al parkering til stationen samles på områder syd og øst for Banegårdsalléen (ca. 739 P pladser, dog op til 1000 P hvis behovet opstår). Dels på nuværende parkeringsarealer og busterminal øst for stationen og dels på de eksisterende grønne arealer mellem Banegårdsalléen og Cirkuspladsen.
- Parkering opdeles i områder med henholdsvis kort- og langtidsparkering.
- Der etableres vejadgange til stationens parkeringsarealer fra Banegårdsalléen på delstrækningen mellem stationen og Storebæltsvej. Vejadgangene etableres som vigepligtsregulerede T-kryds.
- Der etableres variabel 'smart' parkeringshenvisning, så afsøgning af ledige p-pladser kan ske så effektivt som muligt og omfanget af p-søgende trafik reduceres



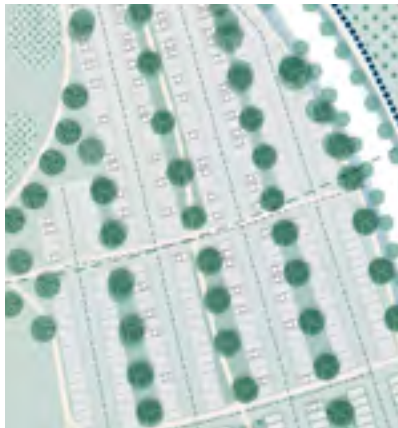
Robust parkering med stor daglig udnyttelse

- De eksisterende befæstede arealer til hhv. busstation og parkering øst for stationen bevares med den nuværende robustebelægning (asfalt) og beplantning
- I det eksisterende busareal etableres dog træbeplantning i spor, i en takt og type som på den øvrige parkering - til skyggedannelse og håndtering af overfladevand
- Parkeringsarealet kan evt. udvides ind mod baneskråningen for at opnå det ønskede antal pladser.



Landskabelig parkering med lav udnyttelse

- De grønne lommer skaber herlighedsværdi for parkanter samt når parkeringen er tom
- De grønne områder kan på sigt etableres til rene landskabsrum, hvis parkeringsbehovet reduceres over tid.
- LAR anlæg og forsinkelse af nedbør kan etableres under forudsætning af forhold er hertil (nedsivning-smulighed, forurening m.m.). Nedbør vil endvidere kunne ledes til beplantning under forudsætning af miljømæssige aspekter vurderes yderligere.



Tryk parkering

- God belysning af parkeringsområderne
- Ny beboelse langs banegård-salléen skaber mere liv og oversigt i området og kan medvirke til at reducere utryghed og tyveri fra biler
- Beplantning må ikke blokere den visuelle forbindelse mellem bebyggelse, vejadgange og stier - gode oversigtsforhold skal skabe tryggere miljø i parkeringszoner
- Stiforbindelser gennem parkeringsområdet samler færdslen af gående gennem og mellem parkering og station/by, og skaber bedre synlighed og sikkerhed for gående i parkeringsarealerne



Flexibilitet for fremtiden

Arealet mellem busterminalen og lærerparkeringen til Birkhovedskolen er befæstet i dag, med trærækker der bryder fladen. Det anbefales at bevare disse anlæg indtil der evt. opstår mulighed for at anvende arealet til et byggeri/projekt, som kan tilføre området en bedre anvendelse og udnytte den utrolig centrale placering ved siden af stationen (optimal adgang for pendlere og rejsende) og nær bymidten, til et formål som kan være til glæde for offentligheden og som skaber ekstra liv og aktivitet til området hele døgnet.

(0) Midlertidig Parkering



Anvendelse til parkering kan ske midletidigt indtil behovet for udviklingen finder sted. Denne parkering skal dog helst for være anvist eller være for særlige brugere, og tilknyttet systemet med smart parkeringshenvisning, så det undgås at få parkeringssøgende trafik op i området.

1. Flade eller lethal til aktivt ungdomsliv



Når området ikke længere anvendes til parkering, kan det i stedet anvendes til diverse aktiviteter for børn, unge og ældre til fods og 'med hjul' f.eks. cykellegebane, løbebane, parkourbane, skaterbane osv.

Denne type aktivitet vil skabe en aktiv kant mod stationen der er med til at definere rummet omkring stationspladsen og busterminalen, og samtidig sammenbinde leg og lær forløbet med stien langs banen. Den mere aktive anvendelse og sammenbinding vil skabe mere liv i området og dermed også større tryghed for områdets brugere og forbipasserende.

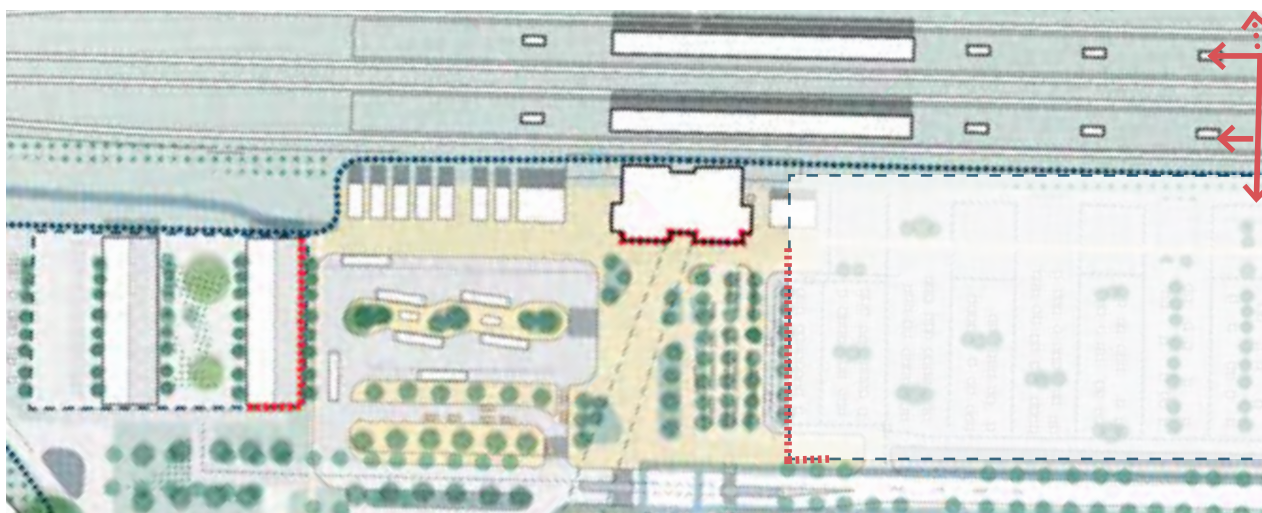
Evt. kan en lethal skabes i kombination med parkeringskonstruktion - mål og lofthøjde som på sigt kan ændres til kontorer eller lign

Referencefotos ovenfor:

Øverst: Årstiderne arkitekter: Legehaven køge kyst

Nederst: Ja-Ja Architects: Lethal, Hårboøre; Boldbane, Parkour, Streetbasket

2. Fremtidig udviklingsmulighed



I fremtiden kan der opstå interesse for at udvikle nye byggerier i området, som udnytter den centrale placering tæt på offentlig transport og bykernen. Nye bygninger kan medvirke til at styrke livet og tryghed hele døgnet på stationsplads og de omkringliggende stier.

Stationsområdet kan med fordel indgå i disse planer, så erhvervsbyggeri eller en offentlig institution kan medvirke til at skabe mere liv, anvendelse og tryghed hele døgnet og samtidig udnytte de centrale arealer optimalt. Et byggeri på den vestlige side af pladsen bør løse sit eget behov for parkering - det anbefales dog at reducere parkeringsnormen for denne bygning, pga. den stationsnære placering (biladgang kan evt. ledes via Wørishøffersgade).

I fremtiden kan den østlige side af stationspladsen ligeledes rumme et erhvervsbyggeri eller offentlig institution, som desuden skal integrere et parkeringshus der samler pendlerparkeringen. En sådan konstruktion kan:

- Samle pendler-parkeringen endnu mere, utrolig stationsnært, og evt. med direkte forbindelse mellem parkeringen og perroner via ny bro over skinnerne
- Give muligheder for nye byggeretter/funktioner i området
- Være fleksibelt, så det i fremtiden, hvis parkeringsbehovet svinder, vil kunne transformeres til andre anvendelser
- Frigøre parkeringsarealer for pendlerparkering, så de kan anvendes til andre formål/indgå i parken





Proces og økonomi

Faser og prisoverslag

Stationsområdet - procesplan:

1. Etablering af nyt parkeringsareal på område a.
2. Når område a er færdigt kan parkering flyttes hertil fra område b
3. Kompakt-busterminal og taxaparkering etableres i område b
4. Når område b er færdigt flyttes busserne hertil fra område c
5. Parkerings- og afsætningspladser etableres i område c
6. Område c åbnes for parkering og muliggør nedlægelse af afsætning i område d, så stationspladsen kan etableres
7. Områderne e kan etableres efter eller sideløbende med område c alt efter behov

Prisoverslag

Delområder	Prisoverslag (ex. moms)
a. parkering & landskab	16 mio. dkr.
b. kompaktbus og taxa	9 mio. dkr.
c. parkering og afsætning	6 mio. dkr.
d. Stationsplads inkl. nyt kryds	11 mio. dkr.

I alt 42 mio. dkr.

Øvrig parkering:

rød c. parkering langs bane:	7 mio. dkr.
(uden evt. spund/støttemur; evt. indgå i klimaplan)	
rød d. parkering mellem baner:	7 mio. dkr.
rød e. supplerende parkering	7 mio. dkr.
rød f. landskabsparkering	6,5 mio. dkr.



Prisoverslaget er vejledende og omfatter:

Arbejdsplads, rydning & jordarbejder, afvandings- og belægningsarbejder (kanter, opbygning mm.), inventar, beplantning, belysning, honorarer til rådgivere, ledelse og tilsyn, samt 15% uforudsete omkostninger.

Priserne er regnet ud fra følgende forudsætninger:

Eksisterende P-pladsarealer med asfalt der fastholdes som parkering, renoveres ikke.
 Øvrige belægningsarealer optages og retableres med nye belægningsmaterialer. Opbygninger er forudsat genanvendt hvor der er faste belægningsmaterialer idag.
 Eksisterende afvandning af eksisterende P-pladser forudsættes fastholdt, (tilstand er dog ukendt).
 Priser fra Molio prisbog/referencepriser

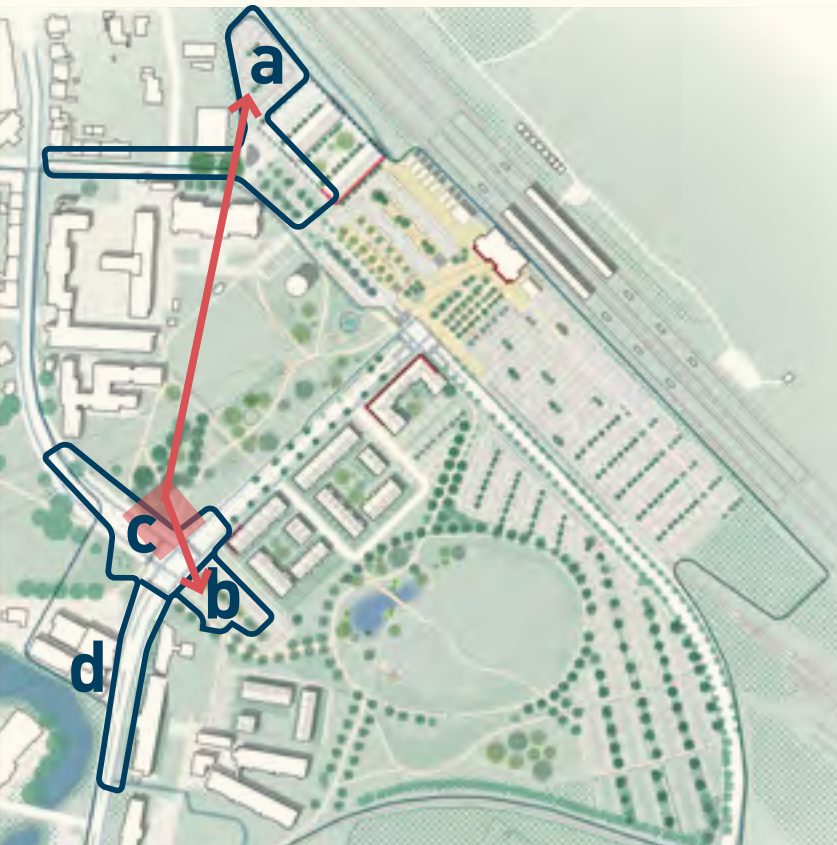
Priserne er med følgende forbehold:

Diverse afvandning er baseret på en samlet vurdering med 1stk brønd pr 150 m². Overslag på afvandingsprojekt er ikke vurderet af afløbsingeniør.
 Endvidere er indeholdt en sammenhængende afløbsledning gennem de enkelte delområder.
 Prisen medtager ikke evt. store ledningsomlægninger og håndtering af meget forurenede jord.

Faserne vil som udgangspunktet sikre behovet for parkering for pendlere, lærere, og beboere opfyldes gennem hele udviklingsfasen. Overslagspriserne er overordnede estimater inkl. uforudset - forbehold mm under hvert punkt.

Skoleveje - procesplan

1. Område a (lærerparkering, afsætningslomme og Wørishøffersgade) etableres
2. Birkhoveds lærerparkering flyttes fra p-arealet foran Nyborg Private Realskole (forsænkningen nordvest for rundkørslen) til område a
3. Område b (lærerparkering og afsætningslomme til Nyborg Private Realskole) samt tilkørselsvej etableres - inkl grønne anlæg og stier ind til cirkuspladsen
4. Lærerparkering og afsætningsaktivitet relateret til Nyborg Private Realskole flyttes til område b
5. Område c etableres (omlægning af vej; fjerne rundkørsel og etablere signal-kryds) - herunder opretning af Enghavevej



Prisoverslag

Delområder	Prisoverslag (ex. moms)
a. LærerP, afsætn. og Wørish.gade	2 mio. dkr.
b. LærerP og afsætning NPRskole	5 mio. dkr.
c. Nyt kryds -signal (rundkørsel væk)	4,5 mio. dkr.
d. Omlægning Enghavevej	3 mio. dkr.

I alt

14,5 mio. dkr.

Prisoverslaget er vejledende og omfatter:

Arbejdsplads, rydning & jordarbejder, afvanding- og belægningsarbejder (kanter, opbygning mm.), inventar, beplantning, belysning, honorarer til rådgivere, ledelse og tilsyn, samt 15% uforudsete omkostninger.

Priserne er regnet ud fra følgende forudsætninger:

Flytning af beboerparkering fra Enghavevej, foran boligerne, til bagved boligerne er ikke medregnet. Etablering af forhaver langs Enghavevej, foran boligerne, er ikke medregnet.

For vejarealet i området mellem afsætning ved Birkhovedskolen og tilkørslen til busterminalen er ikke indregnet økonomi til større ændringer af eksisterende forhold - minimum anlæg til forbindelse af stier indgår. Nye stier, belysning og adgangsveje i dette område indgår i parken 'Leg og Lær'. Priser fra Molio prisbog/referencepriser

Priserne er med følgende forbehold:

Diverse afvanding er baseret på en samlet vurdering med 1stk brønd pr 150 m². Overslag på afvandingsprojekt er ikke vurderet af afløbsingeniør. Endvidere er indeholdt en sammenhængende afløbsledning gennem de enkelte delområder. Prisen medtager ikke evt. store ledningsomlægninger og håndtering af meget forurennet jord.

Banegårdsalléen (i forb. m. byggeri)

Projektet kan vælges at blive gennemført enten i forbindelse med nyt byggeri, i forbindelse med skolevejenes omlægning af den øvrige gadeføring i området eller i forbindelse med etablering af Stationspladsen. Synergi mellem dette og andre projekter kan medvirke til en lavere projektøkonomi (samordning af byggeplads, byggeledelse, rådgivere mm.)

Prisoverslag

Delområder	Prisoverslag (ex. moms)
a. Banegårdsalléen	1 mio. dkr.

Prisoverslaget er vejledende og omfatter:

Arbejdsplads, rydning & jordarbejder, afvanding- og belægningsarbejder (kanter, opbygning mm.), inventar, beplantning, belysning, honorarer til rådgivere, ledelse og tilsyn, samt 15% uforudsete omkostninger.

Priserne er regnet ud fra følgende forudsætninger:

Priser fra Molio prisbog/referencepriser.

Priserne er med følgende forbehold:

Diverse afvanding er baseret på en samlet vurdering med 1stk brønd pr 150 m². Overslag på afvandingsprojekt er ikke vurderet af afløbsingeniør. Endvidere er indeholdt en sammenhængende afløbsledning gennem de enkelte delområder. Prisen medtager ikke evt. store ledningsomlægninger og håndtering af meget forurenede jord.



Parkerne

- Park-projekterne skal betragtes som uafhængige dele, som kan etableres når momentum eller økonomi vurderes at være til stede.
- Det anbefales dog at etablere 'Lysningen' i forbindelse med byggeriet af boliger i området, så boligerne får glæde af de herlighedsværdier som den nye park tilfører hele området, og den nye park får glæde af beboernes hverdagsliv og tryghedsskabende tilstedeværelse

Prisoverslag

Delområder	Prisoverslag (ex. moms)
a. Lysningen	9,5 mio. dkr.
b. Leg & Lær	10,5 mio. dkr.
c. Sanseshaven	2,5 mio. dkr.

Prisoverslaget er vejledende og omfatter:

Arbejdsplads, rydning & jordarbejder, afvanding- og belægningsarbejder (kanter, opbygning mm.), inventar, beplantning, belysning, honorarer til rådgivere, ledelse og tilsyn, samt 15% uforudsete omkostninger.

Priserne er regnet ud fra følgende forudsætninger:

Det forudsættes at alt jord kan flyttes og genindbygges lokalt om 'cirkuspladsen'

Det forudsættes at jord er kl 2. det forudsættes at ca 50 % af alt jord kan genindbygges i vold omkring cirkuspladsen.

Stier etableres i hvert område uafhængigt af hinanden - bevarer/kobler sig til de nuværende ankomstpunkter

Belysning, 1 stk parkarmatur pr 100 M2

Priser fra Molio prisbog/referencepriser

Priserne er med følgende forbehold:

Diverse afvanding er baseret på en samlet vurdering med 1stk brønd pr 150 m2. Overslag på afvandingsprojekt er ikke vurderet af afløbsingeniør. Endvidere er indeholdt en sammenhængende afløbsledning gennem de enkelte delområder.



rundkørsel
er dårlig at
løbe i

BYGGE
familier - unge
80-90 m²

IDE
"Generationshus"
unge
ældre
fælles pladsrum

+ Cirkusplads
Grønt & natur
"teaterby"

liv i parken
der skal ske
noget

lys på stier
i Svaneåen

Skolebørn
afvikles på
foran sk. bygn

FLOTTEST
vidt areal / havn

Skolebørn
2

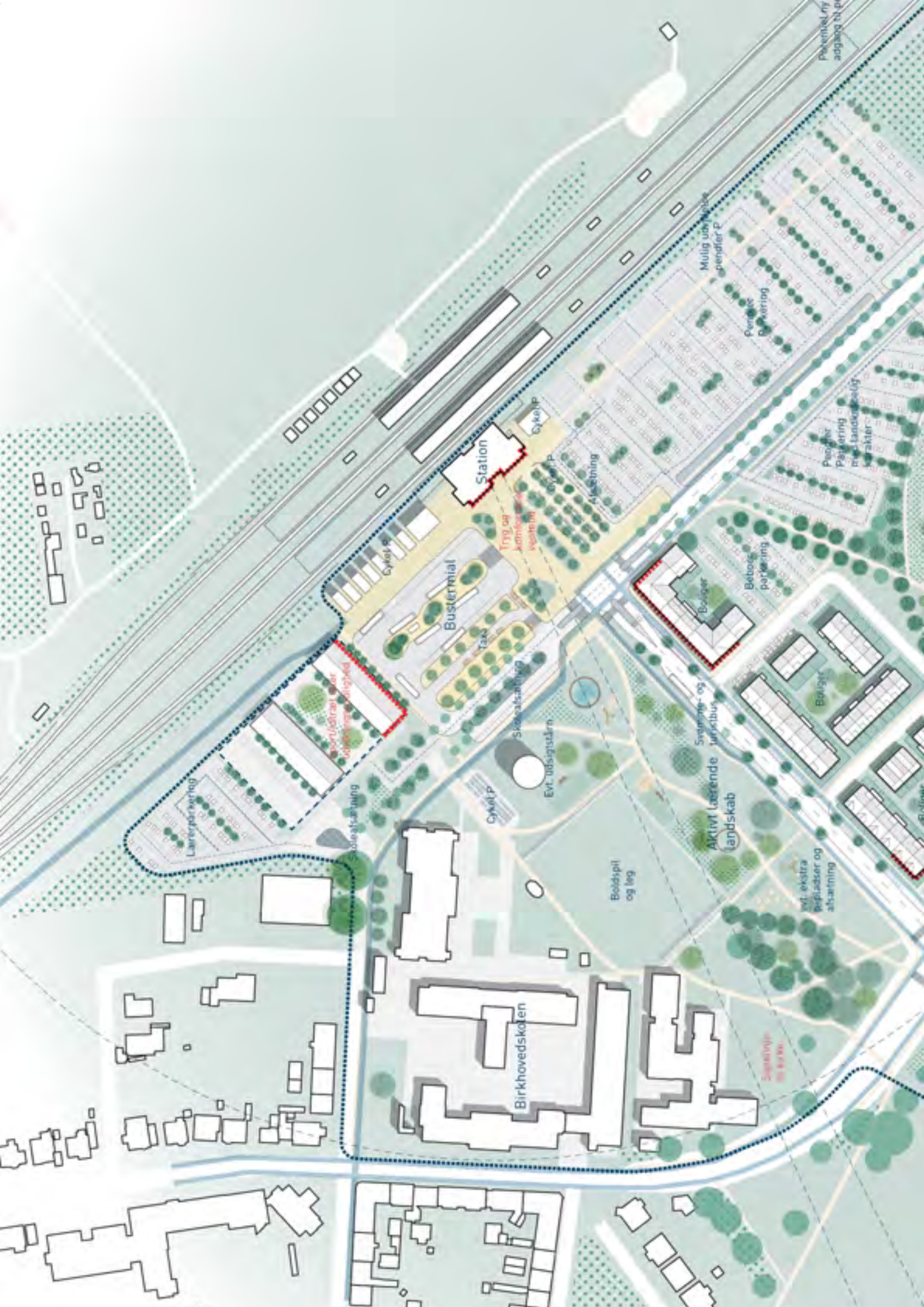
dårlige
overvågningsmuligheder

ere trafike
rundkørsel
ikke afvikle





Appendix



Perennial ny adgang til p...

Mulig udnyttelse pendler P

Perennial Børn

Perennial Pårøring med landskabelig karakter

Bebuds parkering

Boliger

Boliger

Boliger

Boliger

Boliger

Station

Busterminal

Svømmehal og Jernbane

Evt. udsigtstårn

Boldspil og leg

Aktivt Løbende landskab

evt. ekstra pladser og afsærmning

Tryk og kommission vækstlinje

Skoleafslutning

Solcelleanlæg

evt. ekstra pladser og afsærmning

Solcelleanlæg

Lærerparkering

evt. ekstra pladser og afsærmning

Solcelleanlæg

evt. ekstra pladser og afsærmning

Solcelleanlæg



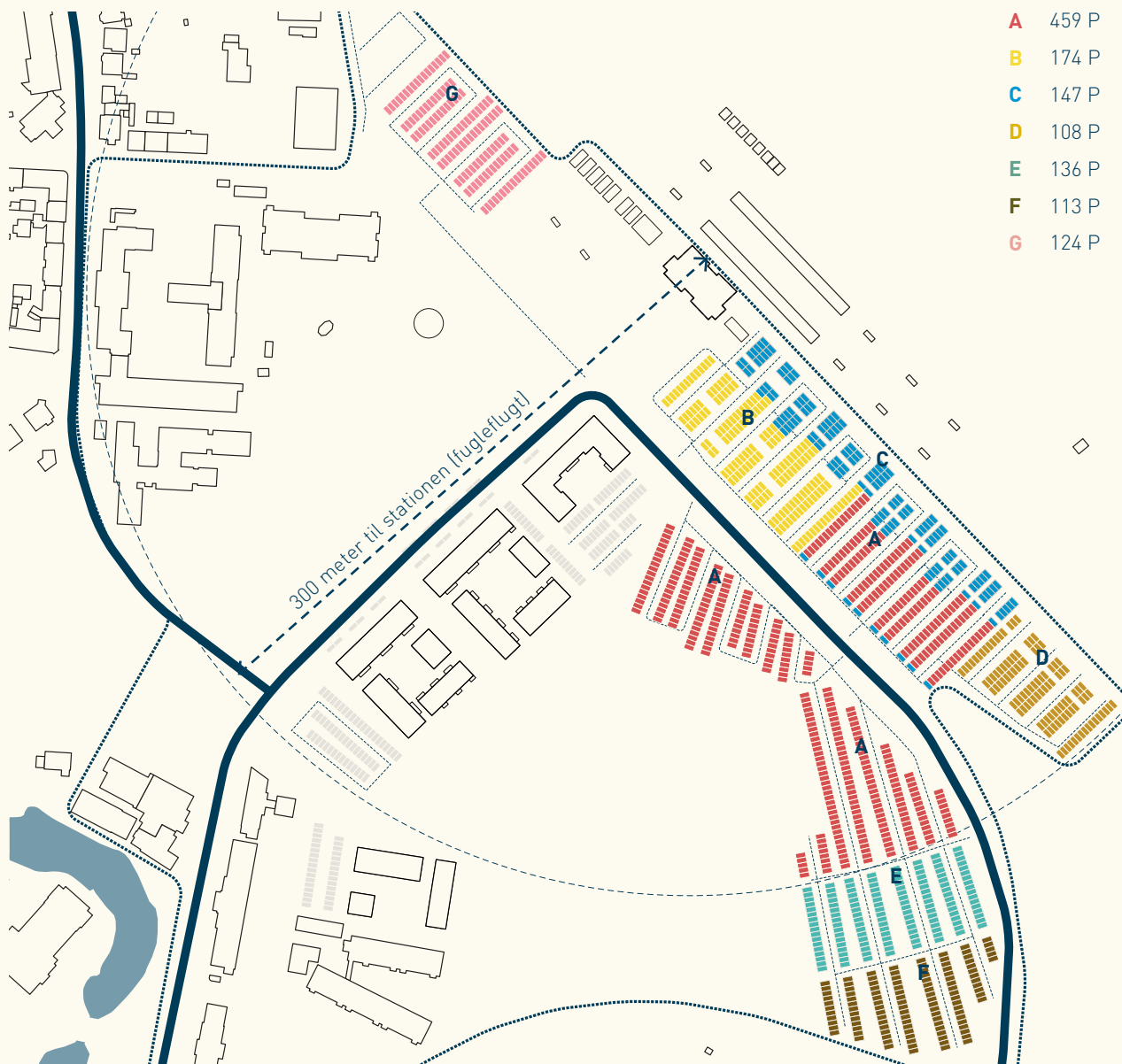
Svanedammen

1:2000 (A3)

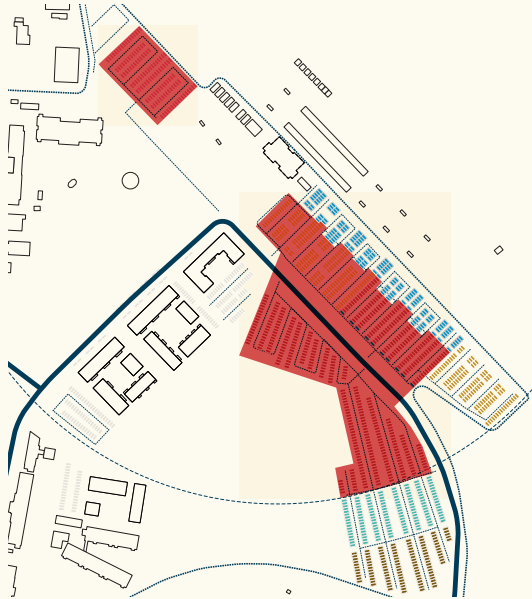
Parkeringsscenarier

Pendlerparkering rykkes øst og syd for stationsområdet. Udgangspunktet har været at beholde det nuværende antal pladser på 739 P indenfor 300 m af stationen + arealreservation op til ca. 1000 pladser. Nedenfor er pladserne opdelt i potentielle etaper der kan udvikles uafhængigt.

Diagrammerne til højre illustrerer forskellige måder, hvorpå man kan opnå de cirka 739 P pladser. Anvendes alle arealer (A, B, C, D, E, F) kan ca. 1.173 P pladser opnåes.

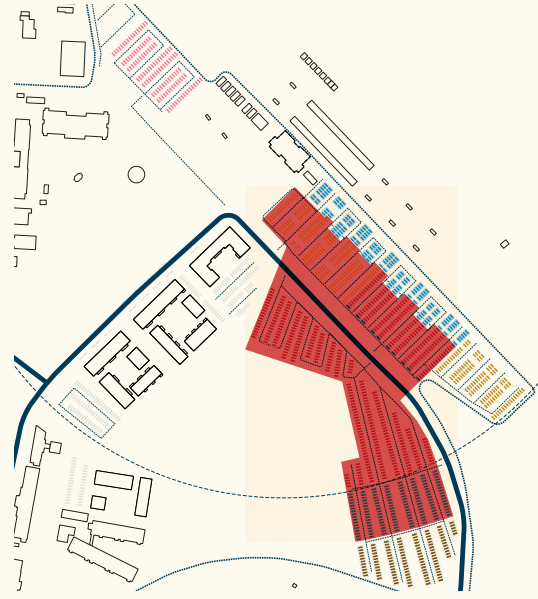


Scenarie 1; midlertidig løsning



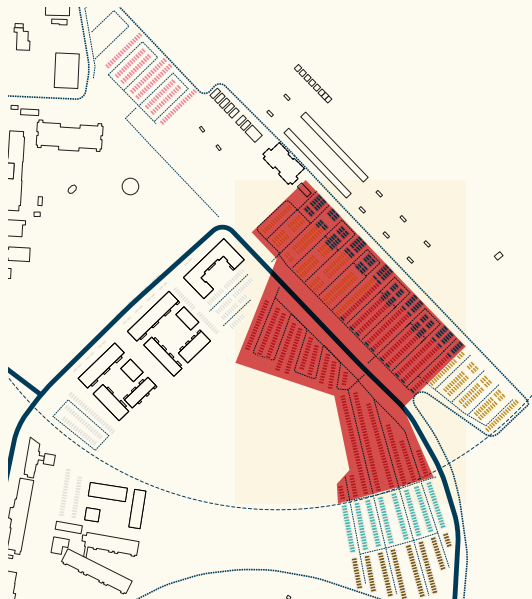
Inkluderer områderne **A B G**
757 P pladser markeret.

Scenarie 2; udvidelse i grønt område



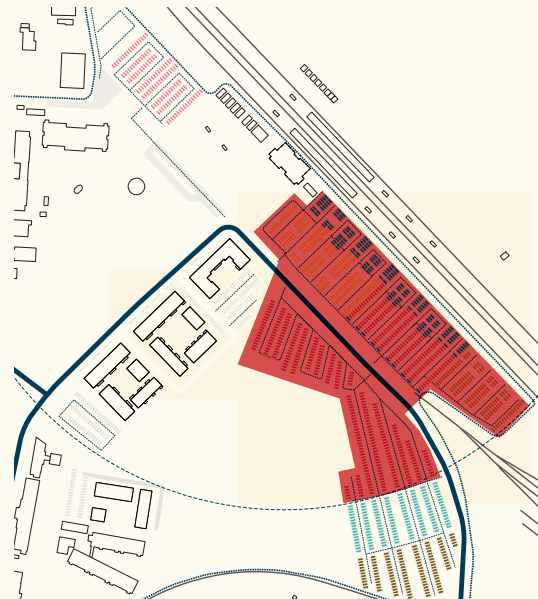
Inkluderer områderne **A B E**
769 P pladser markeret (indenfor 350 m)

Scenarie 3; udvidelse mod banevold



Inkluderer områderne **A B C D**
780 P pladser markeret (indenfor 300 m)

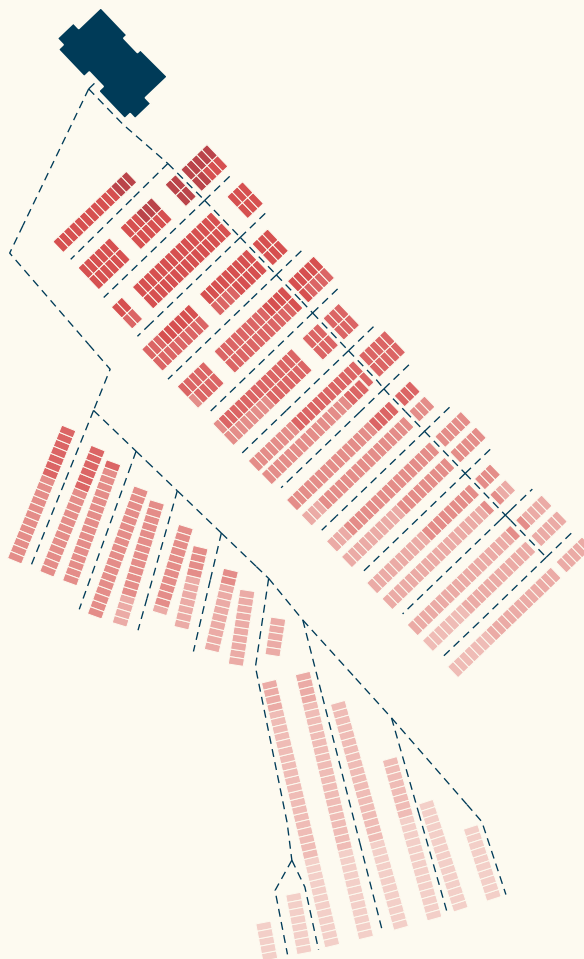
Scenarie 4; scenarie 3 + mellem skinner



Inkluderer områderne **A B D**
888 P markeret (indenfor 300 m)

Gangafstande mellem parkering og station

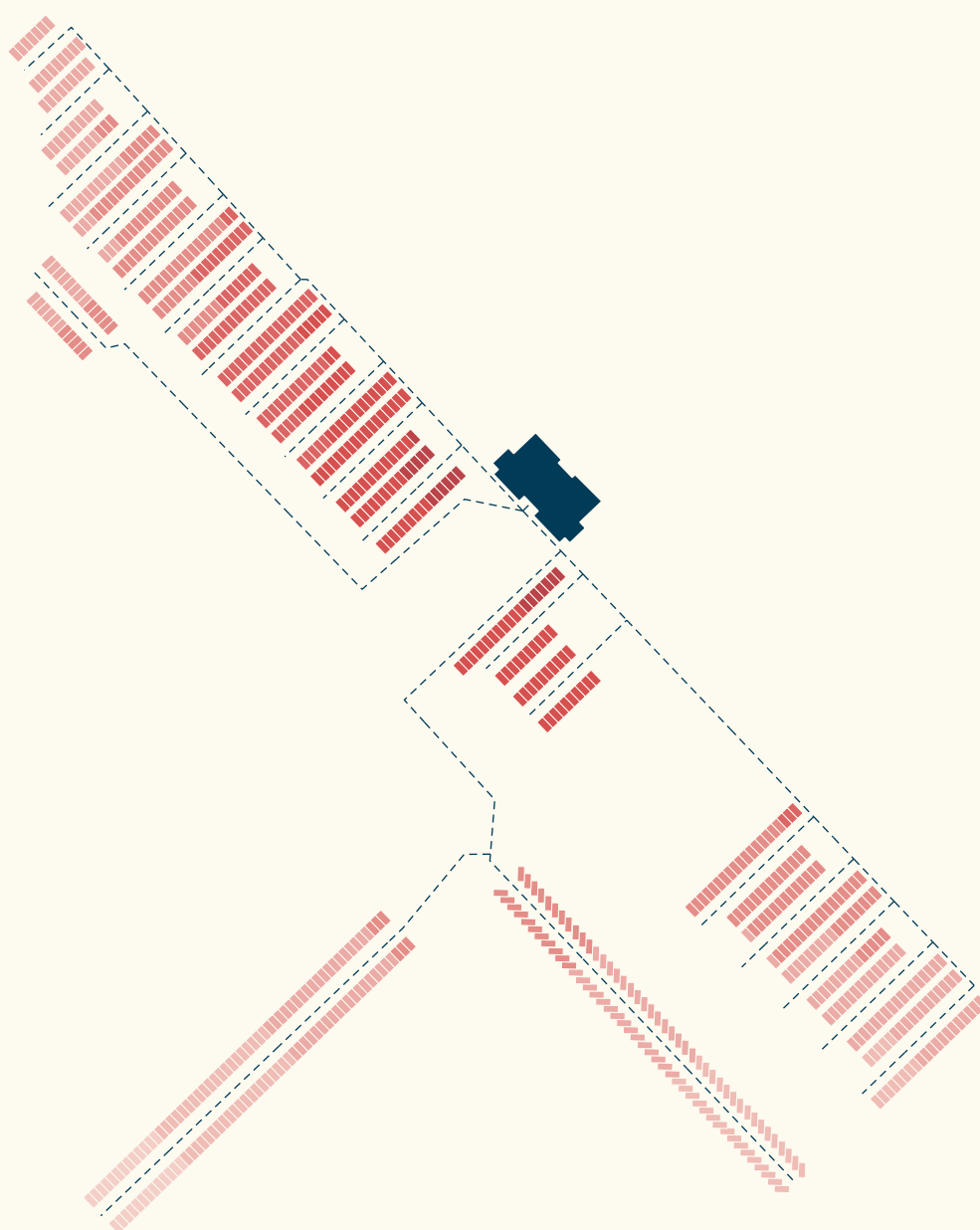
De stiplede linjer indikerer ganglinjer fra P pladserne til og fra stationen. I forslaget forbedres parkeringen indenfor 200 m gangafstand af stationen, men generelt er projektets antal af P pladser i forhold til gangafstanden fra stationen meget sammenligneligt med den eksisterende situation.



1: 2500

Eksempel på ny parkering (scenarie 3, s. 55)

Gangafstand	50 m	100 m	150 m	200 m	250 m	300 m	350 m
P pladser	17 P	111 P	131 P	206 P	146 P	81 P	88 P
Akkumuleret	17 P	128 P	259 P	465 P	611 P	692 P	780 P



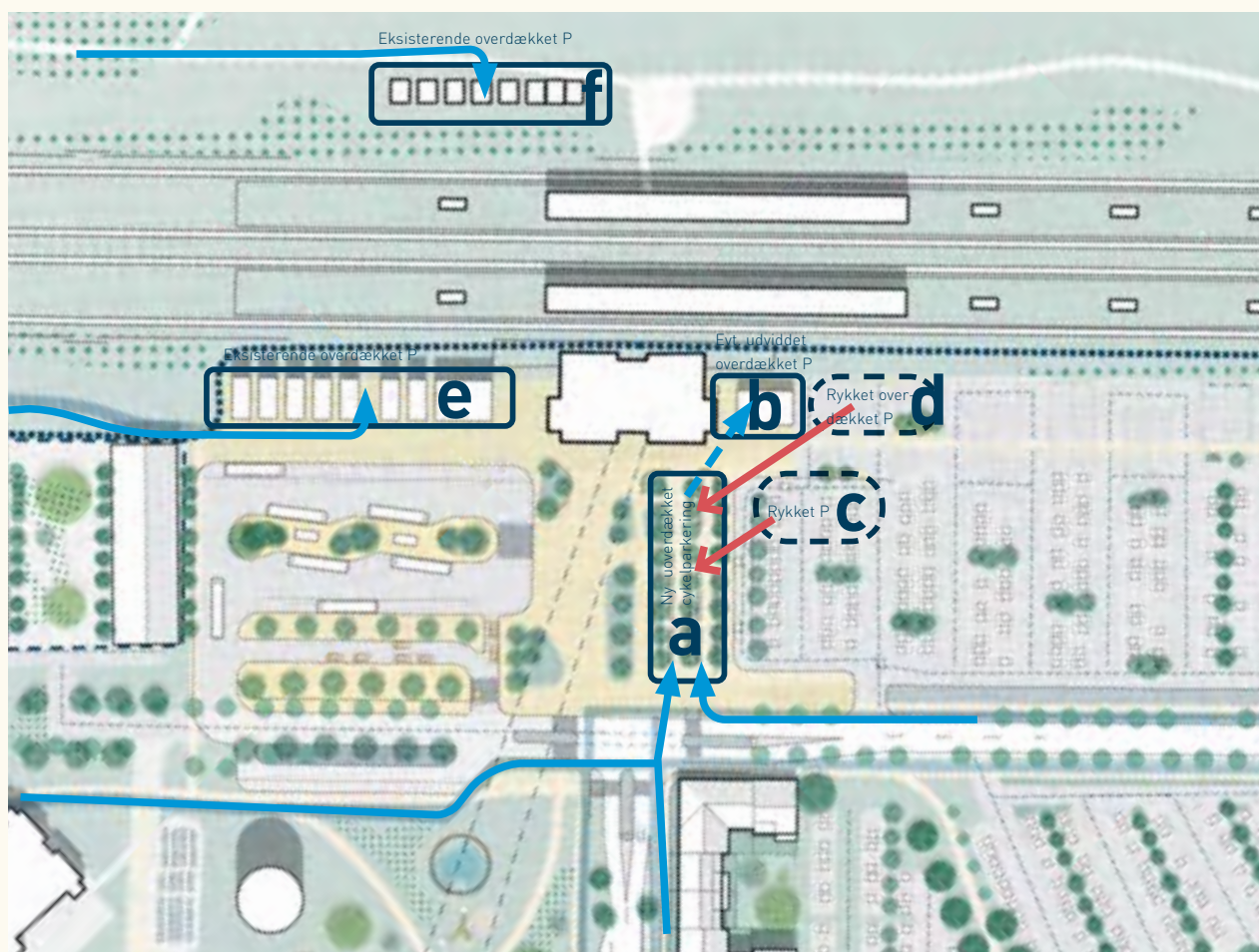
1: 2500

Eksisterende situation

Gangafstand	50 m	100 m	150 m	200 m	250 m	300 m	350 m
P pladser	19 P	118 P	87 P	188 P	216 P	85 P	26 P
Akkumuleret	19 P	137 P	224 P	412 P	628 P	713 P	739 P

Integreret og intuitiv cykelparkering

- Cykelparkering placeres i direkte forbindelse med de mest befærtede cykelstier og så tæt på hovedindgangen som muligt.
- Cykelparkering placeres samlet i større enheder hhv. vest og syd for indgangen til stationsbygningen.
- Cykelstativer på stationspladsen placeres og integreres i pladsens design og landskab, så de ikke fremstår som barrierer hverken for fodgængere eller de visuelle forbindelser.
- Det skal undersøges om multifunktionel cykelparkering kan integrere landskab og LAR løsninger.



Cykelparkering i dag

Overdækket:	644 P
Uoverdækket:	192 P
i alt:	836 P

Der vurderes at der i dag er en overkapacitet på cirka 30 %

Cykelparkering projekt

Overdækket	544 P
Uoverdækket	320 P
i alt:	864 P



Ankomst for cykler



Område for cykelparkering



Nuværende cykelparkering som flyttes

a

320 pladser. Nye uoverdækkede P på forpladsen viser prioritet for cyklister

b

40 pladser aflåst overdækket.
Kan evt. udvides mod banen til 80 P

c

192 pladser uoverdækket P - rykkes til forpladsen

d

140 pladser. Overdækket med uhensigtsmæssig placering i forhold til udvidet pendlerparkering. Rykkes til forpladsen

e

324 overdækkede pladser - bevares

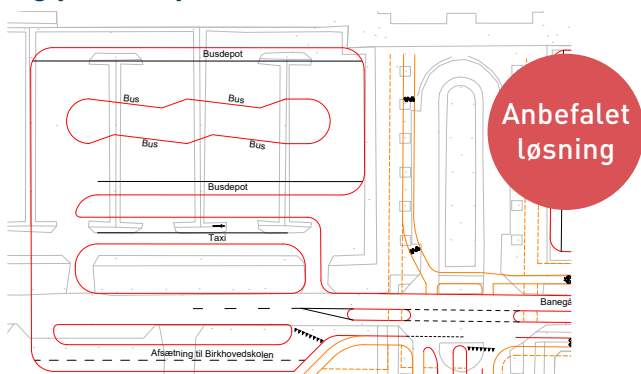
f

140 overdækkede pladser - bevares

Trafikale hovedgreb

Kompaktbusterminal

Løsning med styrket grøn karakter og positiv oplevelse af ventetid



- Busterminalen flyttes til vest for stationen og indrettes med savtandsopstilling (Ø-opstilling).
- Der er plads til fire busser i rute, to delvis med front mod udgangen fra stationen.
- Derudover er der plads til to-fire busser i depot (længdeparkering).
- Ind- og udkørsel til busterminalen sker via en ny vej henover den nuværende stationsforplads via den nye nordøstlige vejgren i krydset.
- For at undgå inddragelse af forpladsen, kan terminalløsningen med fordel spejlvendes, så ind og udkørsel sker længst mod vest, hvilket også fjerner behovet for etablering af et signalreguleret kryds.

+ Kort gangafstand til stationens ind- og udgang gør det nemt at skifte mellem bus og tog.

+ Busserne separeres fra øvrig biltrafik til stationen og afsætningstrafik til skolen.

+ God til- og frakørselsmulighed direkte til/fra krydset foran stationen.

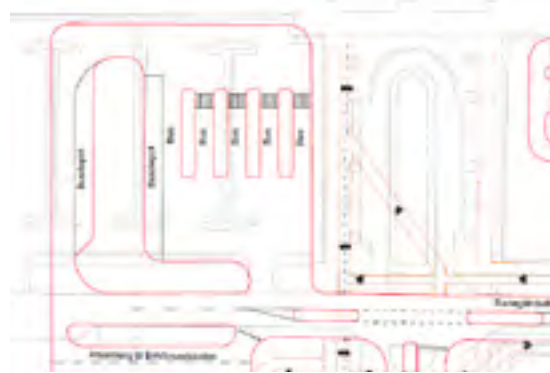
+ Mulighed for dynamisk terminal med skiftende holdepladser.

÷ De kan være svært for passagererne at finde den bus de skal med, da fronten på to af busserne vender væk fra stationens udgang, og destinationerne er således ikke synlige for passagererne, når de kommer ud fra stationen.

÷ Cyklister færdes delvist sammen med busserne.

÷ Busserne krydser hovedgangsti henover på stationsforpladsen.

Løsning med optimal komprimering og afvikling af bustrafik (jfr. ansøgning)



- Busterminalen flyttes til vest for stationen og tættere på stationens ind- og udgang.
- Udformes med bushelleopstilling.
- Plads til fem busser i rute med front mod udgangen fra stationen.
- Plads til fire busser i depot (længdeparkering).
- Ind- og udkørsel til busterminalen sker via den nordvestlige vejgren i krydset ud for stationen.

+ Kort gangafstand til stationens ind- og udgang gør det nemt at skifte mellem bus og tog.

+ Udformningen er nem at overskue (alle busser holder stort set samme sted). Det er nemt for passage-rerne at se, hvor de skal hen.

+ Det er nemt for passagererne at finde den bus de skal med, da bussernes front vender mod stationens udgang, og destinationerne er således synlige for passagererne, når de kommer ud fra stationen.

+ God sikkerhed - fodgængere krydser til perronerne foran busserne og er dermed synlige for chaufførerne.

+ Busserne separeres fra øvrig biltrafik til stationen (afsætningstrafik).

+ God til- og frakørselsmulighed via krydset foran stationen.

+ Mulighed for dynamisk terminal med skiftende holdepladser.

÷ Busser blandes delvist med trafik til afsætningen ved skolen.

Denne side opsummerer de trafikale scenarier, som har været debatteret i projektgruppen undervejs i projektets udvikling

Enghavevej; bruge bussen som trafikdæmpende foranstaltning

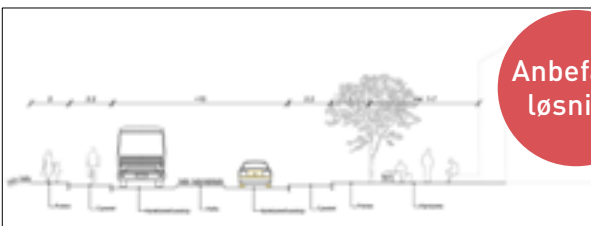


Løsning med stoppested i buslomme.

Det foreslås at omprofilere Enghavevej og forarealer foran den tidligere stationsbygning/andelsforening inddrages delvist.

Nedenfor er vist forslag til tværsnit, hvor:

- Busstoppesteder etableres med buslommer med mulighed for forbiørsel, men hvor kørespor fortsættes udenom lommerne. De har således en hastighedsdæmpende effekt, når der holder en bus, men er primært til gavn for biltrafikken.



Anbefalet løsning

Løsning med stoppested langs vejsiden.

- Busstoppesteder etableres langs vejsiden, så de spærrer for bagvedkommende biltrafik. Samtidig etableres en midterhelle/rabat, så biler ikke kan køre forbi. Løsningen er til gavn for bussens fremkommelighed, og når der holder en bus ved stoppestedet, er løsningen hastighedsdæmpende for biltrafikken.

Workshop: Skolerne

Generelt:

- Det fungerer godt med forskudte ringetider, det tager noget af presset på parkeringspladser og vejene, når børnene skal bringes/hentes. Birkhovedskolen kl 08:00 og Nyborg Private Realskole kl 08.15 (pga. bustider).
- Skolens nye legeplads fungerer rigtig godt! Legepladserne er også åbne med offentlig adgang udenfor skoletiden og i weekenderne.
- Skolerne ligger godt placeret i grønne omgivelser
- Der er en god afstand til stationen - attraktivt for ansatte
- Det er godt at DSB har så meget parkering, det tager presset væk fra skolens parkerings pladser.
- En ulempe ved Banegårdsalléen er, at man ikke kan lade børnene passere den uledsaget hvis Skolerne vil anvende Cirkuspladsen

Specifikt

1. Bruges også af forældre, hvilket giver en udfordring for fodgængere og overgangen.
2. Bus holder ind på cykelbanen
3. Cirkuspladsen bruges til idrætsdage af begge skoler
4. Ny løsning! - ændre rundkørsel til t-kryds
5. Forældre holder ind til siden for at aflevere børn til skole
6. Ingen sammenhæng mellem cykelstier og cykelbaner
7. Manglende krydsning
8. Manglende cykelsti/-bane
9. Afsætning - nej tak!
10. Manglende fortov
11. Blandet trafik til skole og stationen
12. Der er langt for fodgængere fra station til busstop
13. Konflikt mellem skolebørn og biltrafik
14. Byt om på alm. og aflåst cykel parkering - den åbne skal være tættest på indgang
15. Disponibel parkering
16. Belysning på cykelsti ønskes

Placering

Birkhovedskolen:
 a. SFO & 0. - 1. klasse
 b. 2. - 4. klasse
 c. 5. - 6.klasse
 d. 7. - 9. klasse

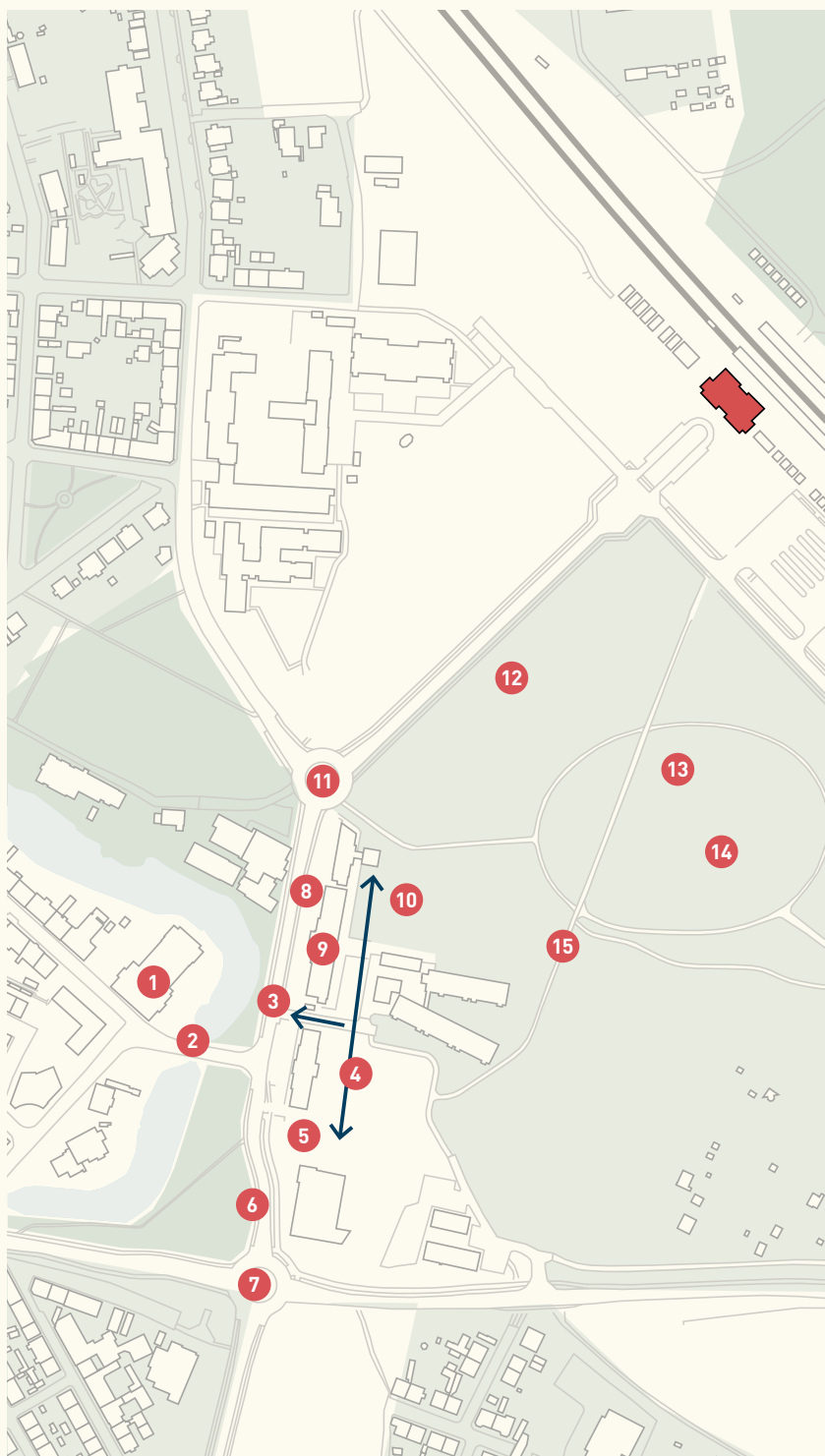
Nyborg Private Realskole:
 e. SFO - 3. klasse
 f. 4. - 10. klasse
 g. Gymnastiksal
 h. Kommunikation



Workshop: Boligforeningen

Kommentarer:

1. Grim indgang - fugleklatte på Bastionen
2. Smalt fortov af dårlig kvalitet
3. Udkørsel er farlig pga. dårlige oversigtsforhold, bilerne skal ud på cykelstien for at kunne se
4. Skolebørn går bagom
5. Indkørsel til lægehuset
6. Dårlige oversigtsforhold
7. Mere trafik medfører at rundkørslen ikke kan afvikle trafikken
8. Skolebørn bliver afsat på beboernes P-plads foran den gamle stations bygning.
9. Et godt sted at bo tæt på både midtbyen og stationen
10. Det flotteste sted i parken (vildt bevokset)
11. Rundkørsel dårlig at køre i
12. Bygge boliger til unge + familier på 50-90kvm
13. Idé: generationernes hus - for familier, unge og plejehjem
14. Parken fungerer fint - der er grønt og natur (Nyborgs Trelleborg), men der måtte gerne komme mere liv og flere events til.
15. Lys på stierne i parken



Interview - summering

I alt: 35 personer registreret via 'Survey Monkey'

Hvad er dit ærinde her/nu?



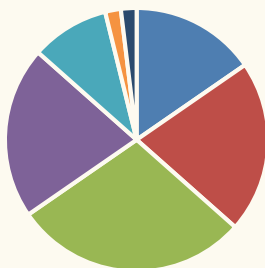
Andet omfatter: leg, kursus og til Kbh/kultur

Ca hvor ofte opholder du dig i området?



41% kommer 2 eller flere gange om dagen i området

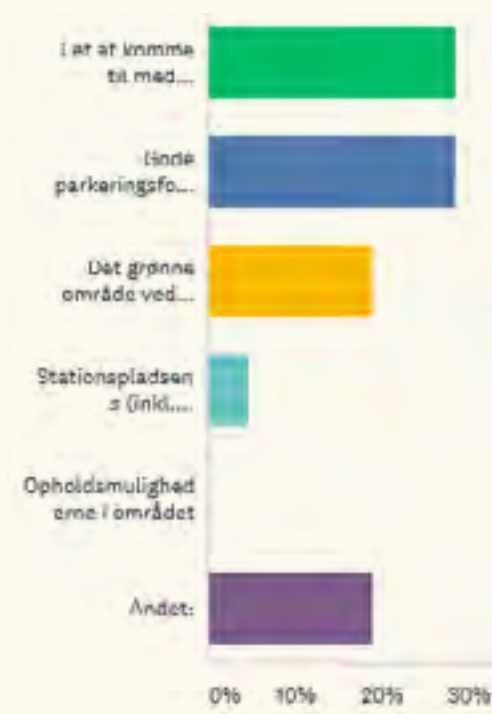
Hvilke transportmidler har du anvendt på denne rejse? (flere kryds er mulige)



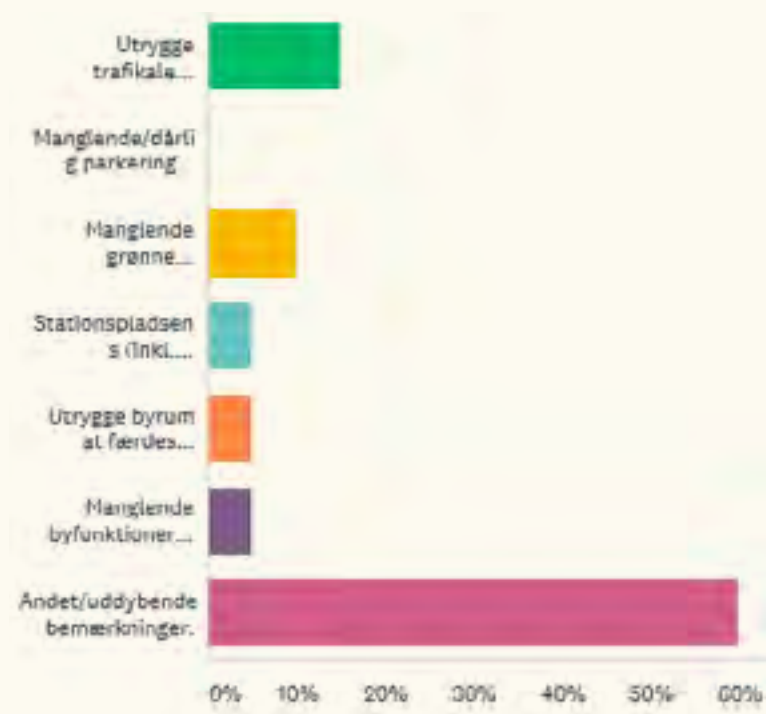
37% er kombinationsrejser, hvor de adspurgte anvender flere transportmidler i løbet af rejsen

- Cykel
- Bus
- Tog
- Bil (kører selv)
- Bil (kører sammen med andre)
- Bil (bliver hentet/afleveret)
- Jeg har kun gået

Hvilken kvalitet i området vægter du højest? Hvilken udfordring synes du er størst?



Andet omfatter kommentarer om, at der ikke er andet... samt denne: At det var bedre da det hele var grønt og der var mindre parkering



Andet;

- Ikke høj nok kapacitet for taxa og afsætning
- Kunne ikke finde byen
- Krydset og drop off zone - man ser ikke cykelstierne - især i myldretiden
- Når jeg ikke er her så tit er det ok
- En der er blevet overfaldet om aftenen
- Betale for toilet
- Godt tilfreds - der ligger dog temmelig ofte meget skrald på p-pladsen

Interview - summering

...fortsat

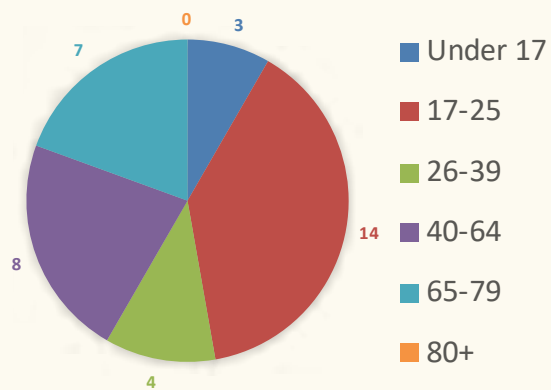
Hvad skal der være mere af i fremtiden?



Øvrige kommentarer:

- Gerne handlemuligheder på stationen eller i nærheden
- Bedre forbindelse til andre byer fx. Gudhjem
- Kan ikke købe billet efter kl. 19 oftest skal man veksle kontanter, farligt kryds
- Handle
- Et sted hvor man kan lave e-sport
- Der er rent og pænt på stationen
- Oversigtsforhold, klarhed i belægningen
- Selvfølgelig ligger byen herfra så noget for turister
- Noget mere læ - jeg synes altid at jeg fryser
- Fint det er for sig selv - der er nok støj osv. inde i byen
- Fæld træer ved stien og bedre belysning - evt. overvågning
- Toiletforhold skal være gratis
- Bedre muligheder i forbindelse med a-z pålægning, som det er i dag kan en bil blokere det hele for alle andre

Aldersfordeling og køn på adspurgte:



60% kvinder
40% mænd

Hvor langt væk fra Stationsområdet bor du?

47% af de adspurgte bor mere end 10 km fra stationsområdet
- halvdelen af disse anvender (bl.a.) bil

18% bor under 1 km fra Stationen
- halvdelen af disse anvender bil

21% bor 1-5 km fra stationen
Halvdelen er cyklet - 1/4 er kørt i bil



Nyborg
KOMMUNE

Nyborg Kommune

Projektleder: Dennis Hansen, Planlægger

Projektansvalig: Charlotte Markvardsen, Gruppeleder



DSB Ejendomme

Projektleder: Mette Nielsen, Ingeniør

Gehl

Rådgiver

www.gehlpeople.com

Projektleder: Solvejg Reigstad, Arkitekt

Projekt team: Daniel Boesen, Arkitekt

RAWMOBILITY

Rådgiver

www.rawmobility.dk

Projektleder: Casper Wulff, Ingeniør

Projekt team: Thomas Bredahl Madsen, Ingeniør