

KLOSTERPLADS OG FREDERIKSGADE DISPOSITIONSFORSLAG

28.02.2019



Nærværende dispositionsforslag er udarbejdet
for SVENDBORG KOMMUNE,
Liv i min By - Områdefornyelsesprojekt

Forslaget omhandler Klosterplads,
Klosterstræde og Frederiksgade, og beskriver
både den overordnede vision samt konkrete
disponeringer af byrumenes arealer.

udarbejdet af

WERK

i samarbejde med



INDHOLD

VISION

• Oversigtsplan 1:2000	6
• Baggrund	7
• Forudsætninger:	8
• Vision, Konceptdiagrammer	10
• Scenarie A	12

DISPOSITIONSFORSLAG

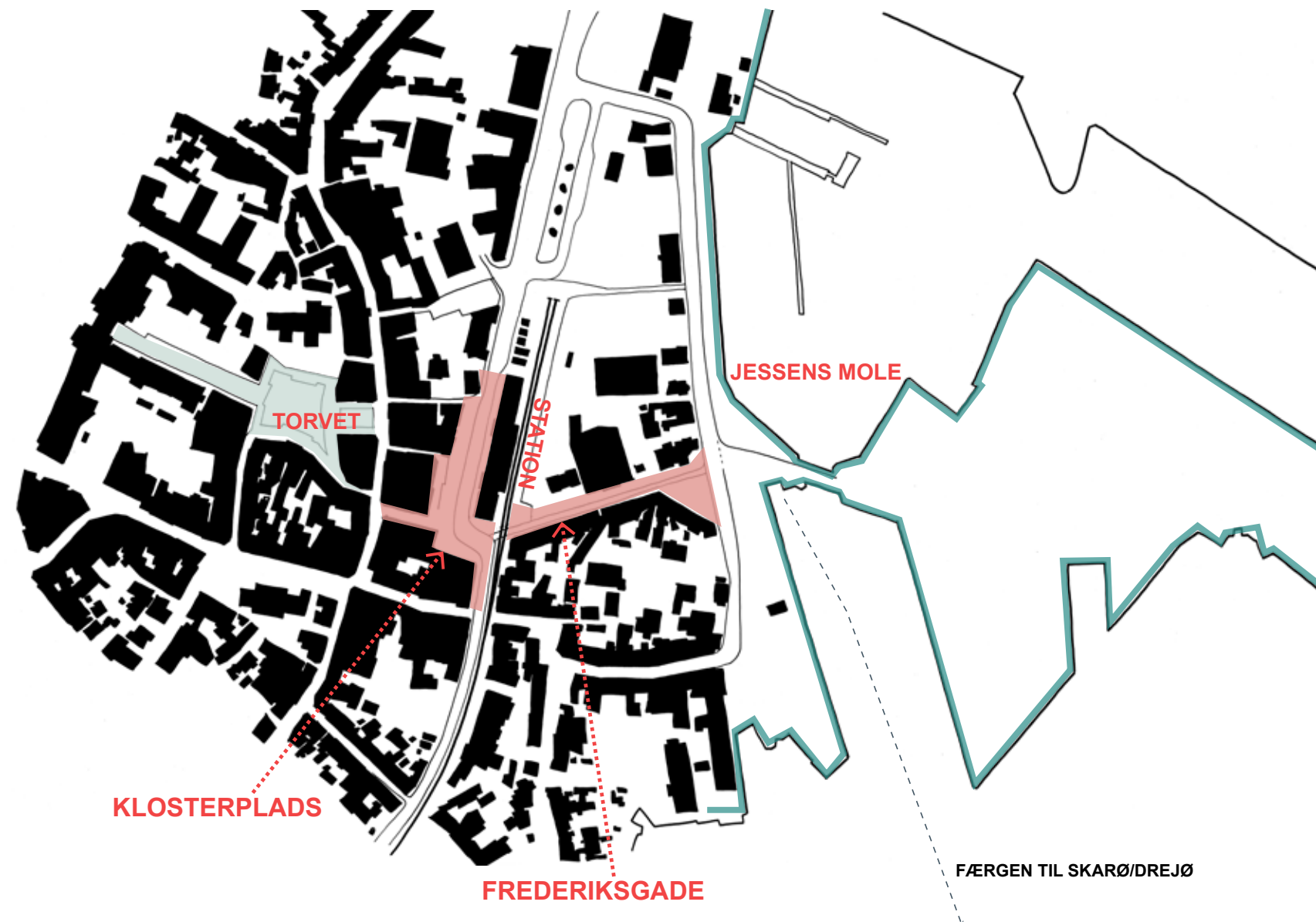
• Disponering, Aksonometri	16
• Hoveddisposition 1:500	17
• Længdesnit og tværsnit	18

DESIGN

• Belægning, (byrum- og belægningskoncept)	26
• Udsnit, trappen og stationsplads	30
• Udsnit, Frederiksgade og havneplads	32
• Klosterplads, fortidsminder	34
• Kunst	36
• Beplantning	38
• Belysning og Inventar	40
• Trafikale forhold	42

BILAG

• Anlægsoverslag	48
• Notat - Forudsætninger for anlægsoverslag	54
• Historiske spor/ Arkæologiske forhold	56
• Eksisterende forhold	58
• Bilag - Dispositionsplan	59
• Ledningsplaner	60
• Scenarie A, B, C	62
• Trafikal disponering	63

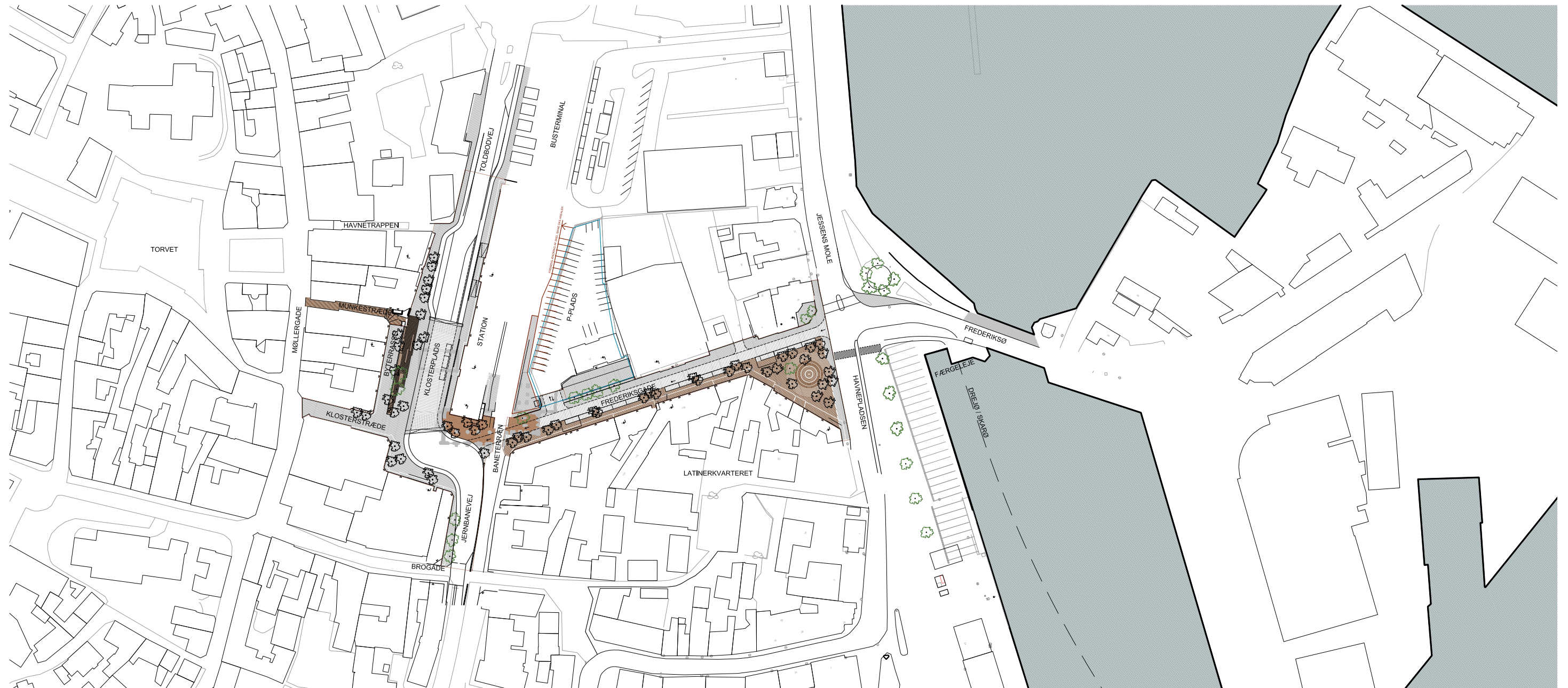


PROJEKTOMRÅDE

VISION



OVERSIGTSPLAN (BILAG)



KLOSTERPLADS



KLOSTERPLADS OG OVERGANG TIL FREDERIKSGADE



FREDERIKSGADE PLADS MOD JESSENS MOLE



BAGGRUND

BAGGRUND:

Dispositionsforslaget tager udgangspunkt i den scenarie-undersøgelse, der i efteråret 2018 blev udarbejdet for omdannelsen af Klosterplads og Frederiksgade.

Målet med omdannelsen er at binde by og havn sammen, gøre det lettere at færdes på tværs af byen og at skabe rekreative byrum og muligheder for ophold, som er med til at styrke bylivet og trivsel i området omkring stationen. De tre scenarier undersøgte balancen mellem at skabe gode byrum og en klar forbindelse mellem bymidten og havnen, samtidig med at de trafikale behov tilgodeses, og løsningerne integreres som en naturlig del af bylivet og bybilledet.

Dispositionsforslaget er en viderebearbejdning af scenarie A, men med enkelte elementer fra de andre scenarier. Overgang over Jessens Mole er som i scenarie C.

OPGAVEOMRÅDER:

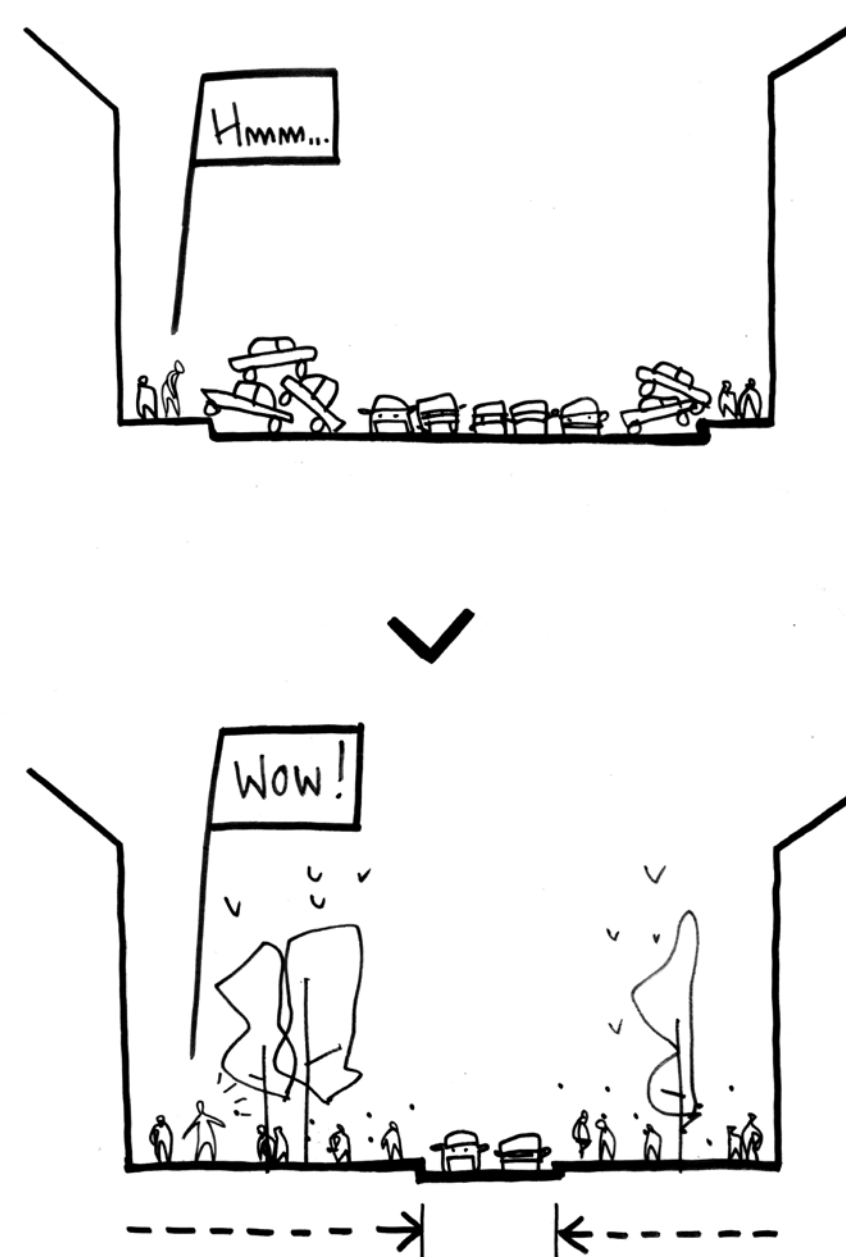
Klosterplads (delområde 1) består af Toldbodvej/ Klosterplads/Klosterstræde og en lille del af Jernbanegade. Toldbodvej er en af Svendborgs hovedtransportårer, der binder byens nordlige og sydlige del sammen. Samtidig er vejen central ift. den kollektive trafik. Her er både busser i rute, busterminal og togstation og deraf mange fodgængere og cyklister. Vejen munder ud i Klosterplads, hvor der er holdepladser til både taxier og biler til af- og påsætning til stationen.

Frederiksgade (delområde 2) består af Frederiksgade samt pladsen ved Jessens Mole ned mod havnen. Frederiksgade er i dag den primære forbindelse mellem by og havn og er Svendborgs værtshusgade.

Desuden angiver projektet principper for koblingen til tilstødende områder, selvom dette ligger udenfor projektområdet. Dette gælder bl.a. krydsningen af Jessens Mole, sammenhæng med BaneDanmarks arealer, samt grænseområder til en række private matrikler.

OPGAVENS TEMAER OG FORUDSÆTNINGER

- **Forbindelser.**
Der ønskes en tydelig forbindelse mellem bymidten og havnen. Her skal fodgængere prioriteres og have mulighed for at færdes uhindret på tværs af området.
- **Byrum og byliv.**
Det ønskes, at der skabes sammenhængende byrumsarealer, som både indbyder til ophold og understøtter et aktivt byliv.
- **Trappe ved 'terrassen' på Klosterplads.**
'Terrassen' har tidligere været forbundet med Klosterplads af et trappeanlæg. Der ønskes et forslag til en moderne fortolkning af et trappeanlæg.
- **Trafik gennem Klosterplads.**
Toldbodvej-Klosterplads-Jernbanegade skal fortsat afvikle en betydelig trafik. Det ønskes ikke, at den gennemkørende trafik overflyttes til f.eks. Jessens Mole, men trafikken skal i langt højere grad afvikles på omgivelsernes og de lette trafikanters præmisser
- **Frederiksgade fredeliggøres.**
Frederiksgade skal opretholdes som lokalvej, men trafikken kan ensrettes og vejen indrettes, så biltrafik og parkering fylder mindre.
- **Parkering.**
Parkeringspladser og taxaholdepladser dominerer i dag byrummene. Antal, placering og udformning kan ændres, men det er et ønske, at der bevares et antal pladser ifm. stationen og de omkringliggende butikker.
- **Grønne elementer.**
Svendborg bymidte mangler grønne områder og grønne byrum. Der ønskes en begrønning af byrummet ifm. omdannelsen.
- **LAR.**
Frederiksgade og Klosterstræde er udpeget som skybrudsveje og skal kunne fungere som sådanne.
- **Kunst.**
Svendborg Kommune har udarbejdet en kunststrategi, som skal indarbejdes i det nye byrumsprojekt.



FORUDSÆTNINGER

EKSISTERENDE FORHOLD

Klosterplads er i dag et udpræget trafikalt byrum. Det er en væsentlig trafikåre gennem byen og adgangsvej til stationen. Færdslen er vsentlig ift. bylivet og forretningslivet, men vejrummet skaber samtidig en barriere mellem by og havn.

Koblingen mellem by og havn er et bærende tema for by- og byrumsudviklingen i Svendborg by. Renoveringen af Munkestræde og den nye landskabelige havnetrappe mellem Møllegade og Toldbodsgade er et led i denne strategi.

Frederiksgade er i dag en dobbeltrettet trafikgade og byens værtshusgade præget af nattelivet, men samtidig også en vigtig orbindelse mellem by og havn, især nu i takt med udviklingen af Frederiksø/Den Blå Kant. Vejen har ingen overordnet trafikal betydning og kan derfor nedklassificeres til lokalvej og ensrettes.

TILSTØDENDE OMRÅDER

Der skal skabes adgang til BaneDanmarks arealer langs stationes perronner.

Projektet angiver placering af overgang over Jessens Mole. Nødvendige omlægninger af vej og kryds forudsættes dog projekteret under Den Blå Kant-projektet.

Projektet illustrerer, at arealet foran den gamle stationsbygning på Frederiksgade evt. kan indarbejdes i projektet. Området er dog ikke indeholdt i projektet på nuværende tidspunkt, da det ligger på privat grund.

TRAFIKALE FORUDSÆTNINGER

- Der skal opretholdes dobbeltrettet færdsel på Toldbodvej-Klosterplads-Jernbanegade.
- Der skal etableres enkeltrettede cykelstier i begge sider.
- Der skal opretholdes en række taxipladser tæt ved stationen.
- Der skal opretholdes mulighed for privat afsætning og varelevering ved stationen.
- Der skal opretholdes et mindre antal korttidsparkeringspladser på Klosterplads.
- Der skal fortsat være biltrafik i Frederiksgade, men trafikken kan begrænses til et minimum, der afvikles med lav hastighed. Evt. ensrettes vejen.
- På Frederiksgade kan biltrafik blandes med cykeltrafik, der skal således ikke etableres cykelstier.

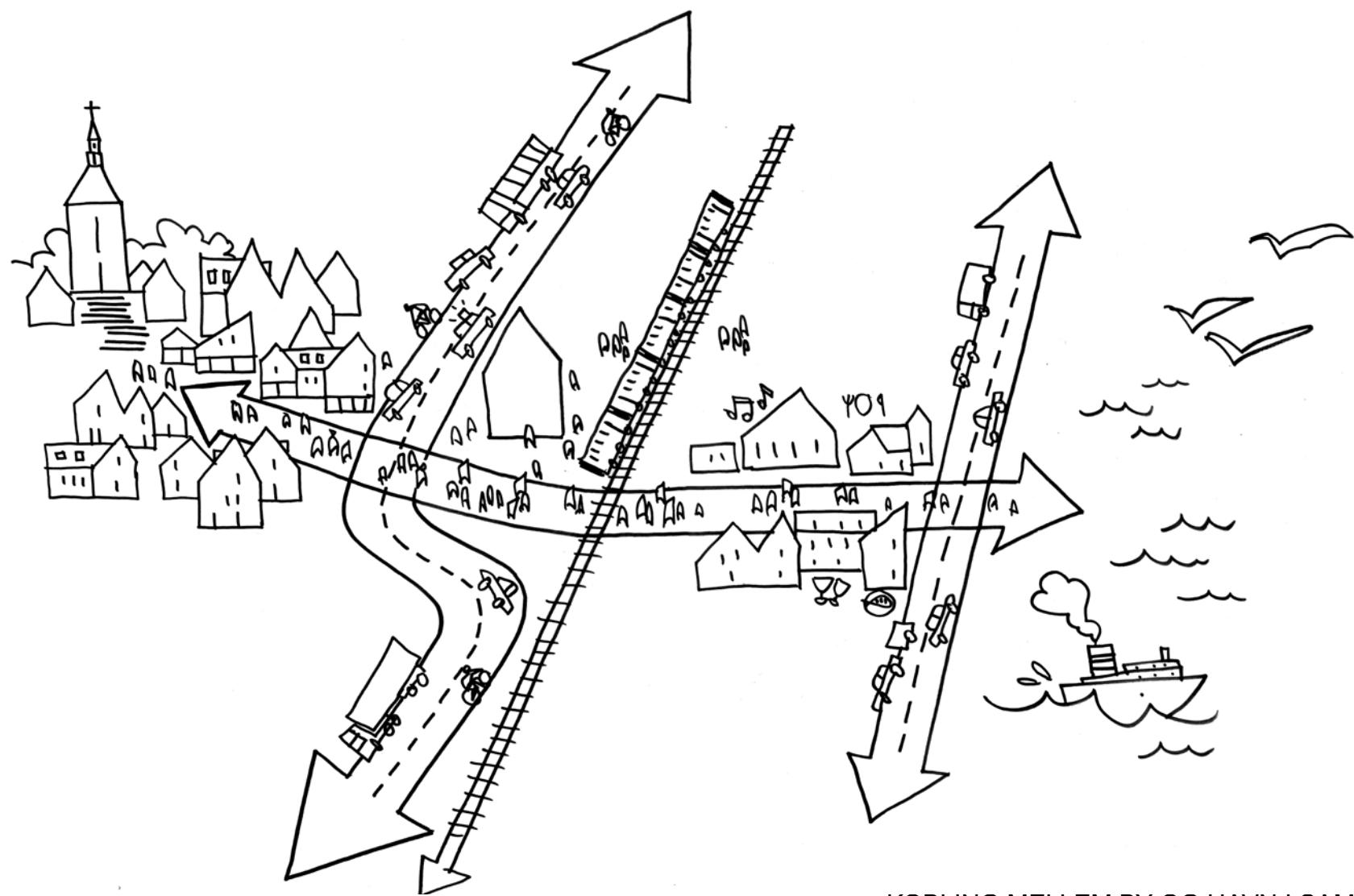
FORTIDSMINDER

Et andet forhold, som er væsentligt og særegnet for området, er de arkæologiske forhold. Under stationsbygningen og jernbanetracéet lå oprindeligt Gråbrødre Kloster fra 1236 til 1800-tallet. Der er blevet foretaget flere arkæologisk udgravninger, senest en større udgraving i 2003, som har givet et væsentlig kendskab til klosteret. På trods af den store historiske viden, er klosteret ukendt for mange moderne svenborgensere.

De to overlappende lag er en ret unik situation. Gade- og pladsnavne vidner stadig (som det eneste) om de dybere historiske lag, som ligger blot en halv meter under terræn. Det er oplagt at gribe fat i den stedspecifikke historie i bearbejdningen af byrum og vejrum på Klosterplads, Klosterstræde og Frederiksgade.

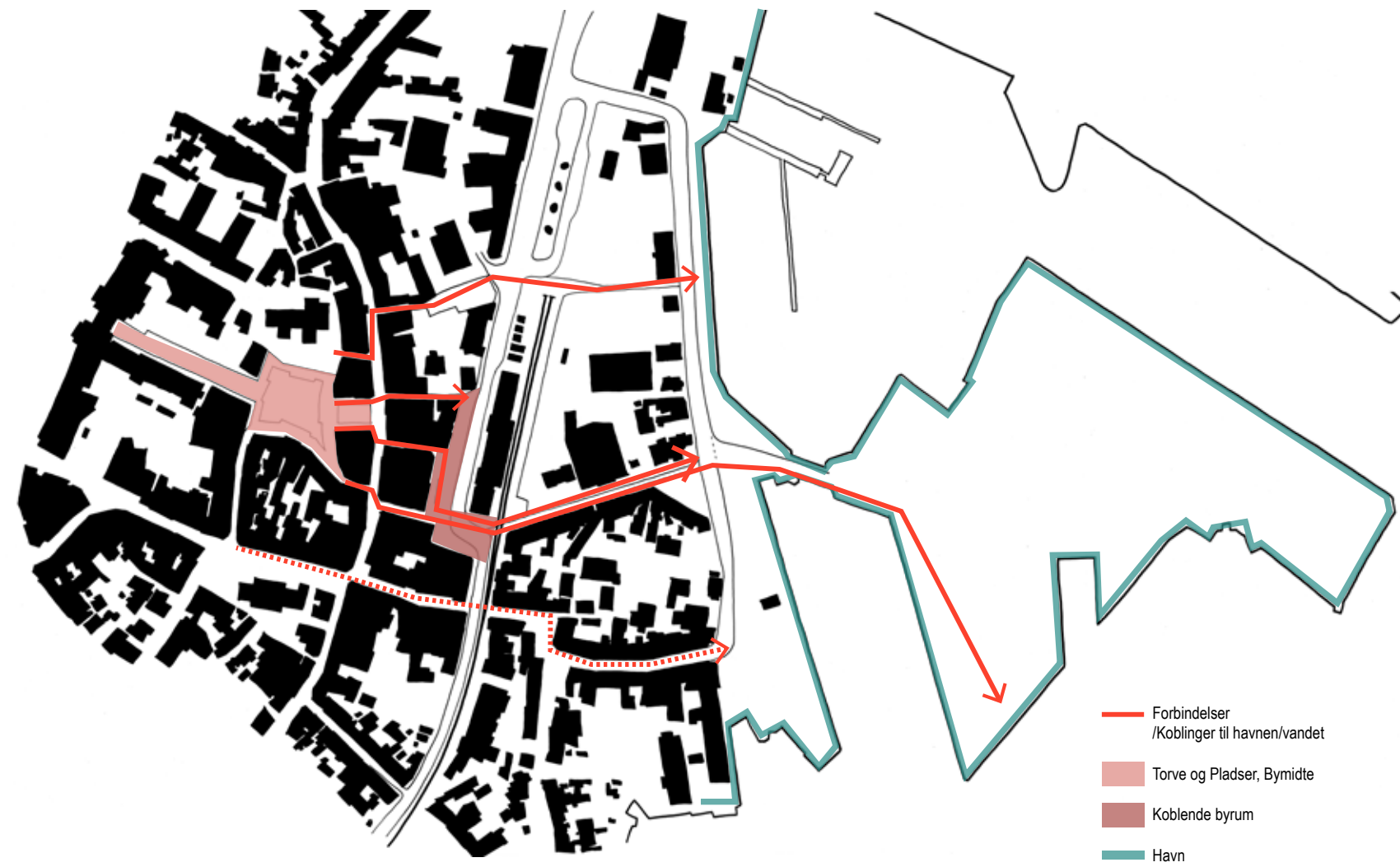


FORUDSÆTNINGER

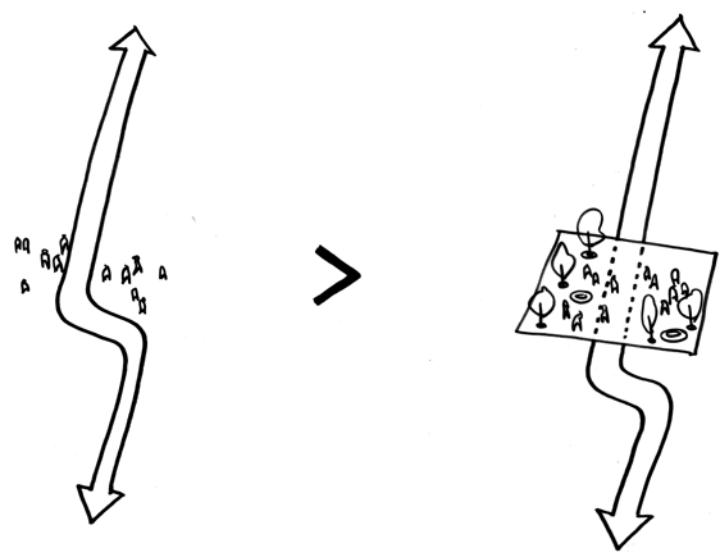


KOBLING MELLEM BY OG HAVN I SAMSPIL MED
TVÆRGÅENDE TRAFIKALE HOVEDÅRE

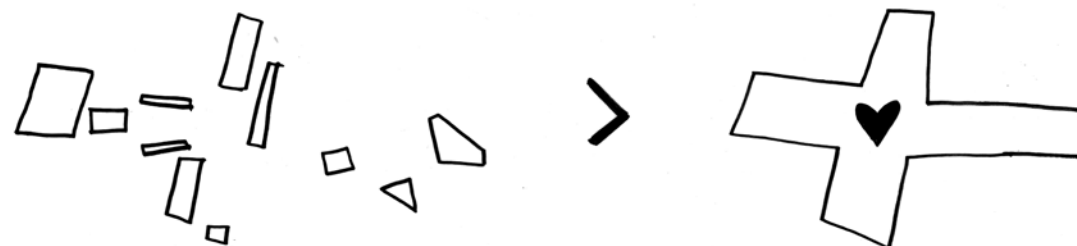
VISION



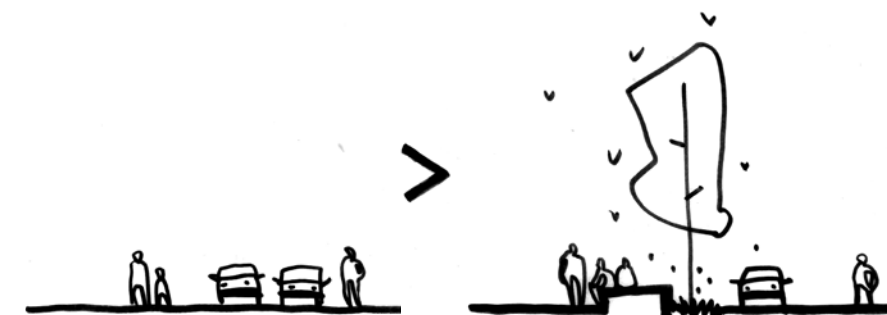
VISION



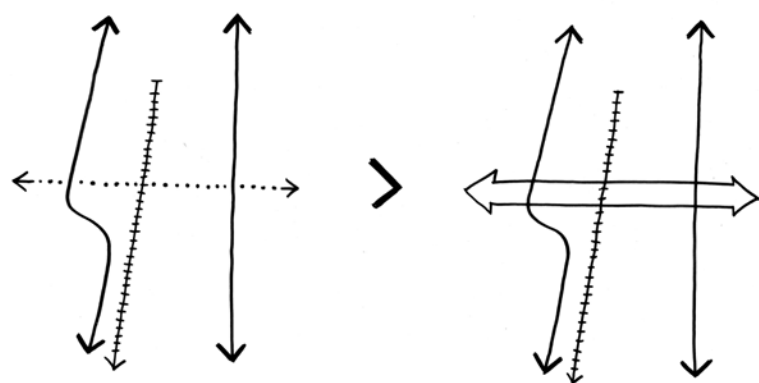
KLOSTERPLADS - FRA VEJRUN
TIL PLADSRUM **OG** VEJRUN



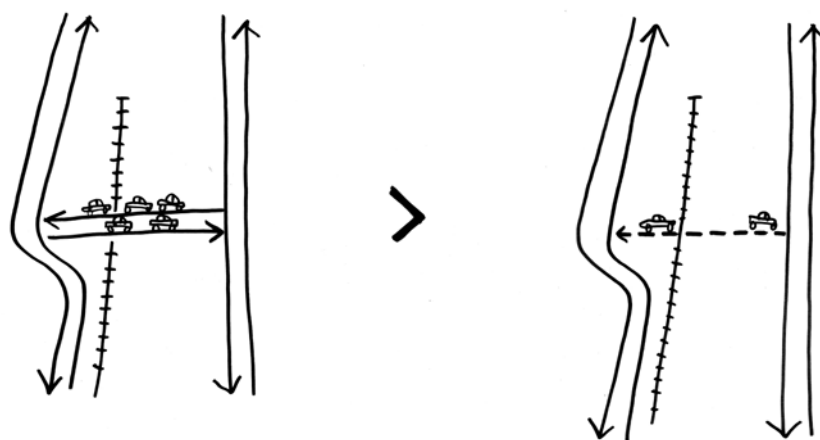
SKABE BYRUM MED BYLIVSKVALITETER



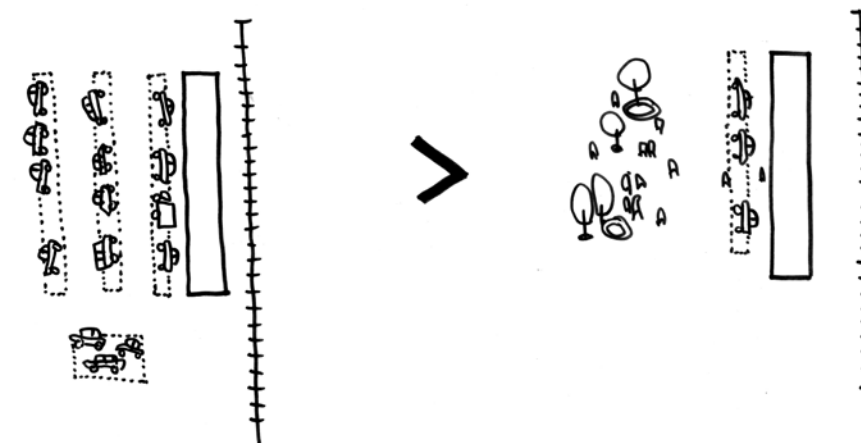
FORGRØNNE BYMIDTEN



FORBEDRE FORBINDELSER OG KOBLINGER
MELLEM BYMIDTE OG HAVN



FREDERIKSGADE FREDELIGGØRES



PARKERING REDUCERES
- TIL FORDEL FOR BEDRE BYRUM

SCENARIO A SITUATIONSPLAN

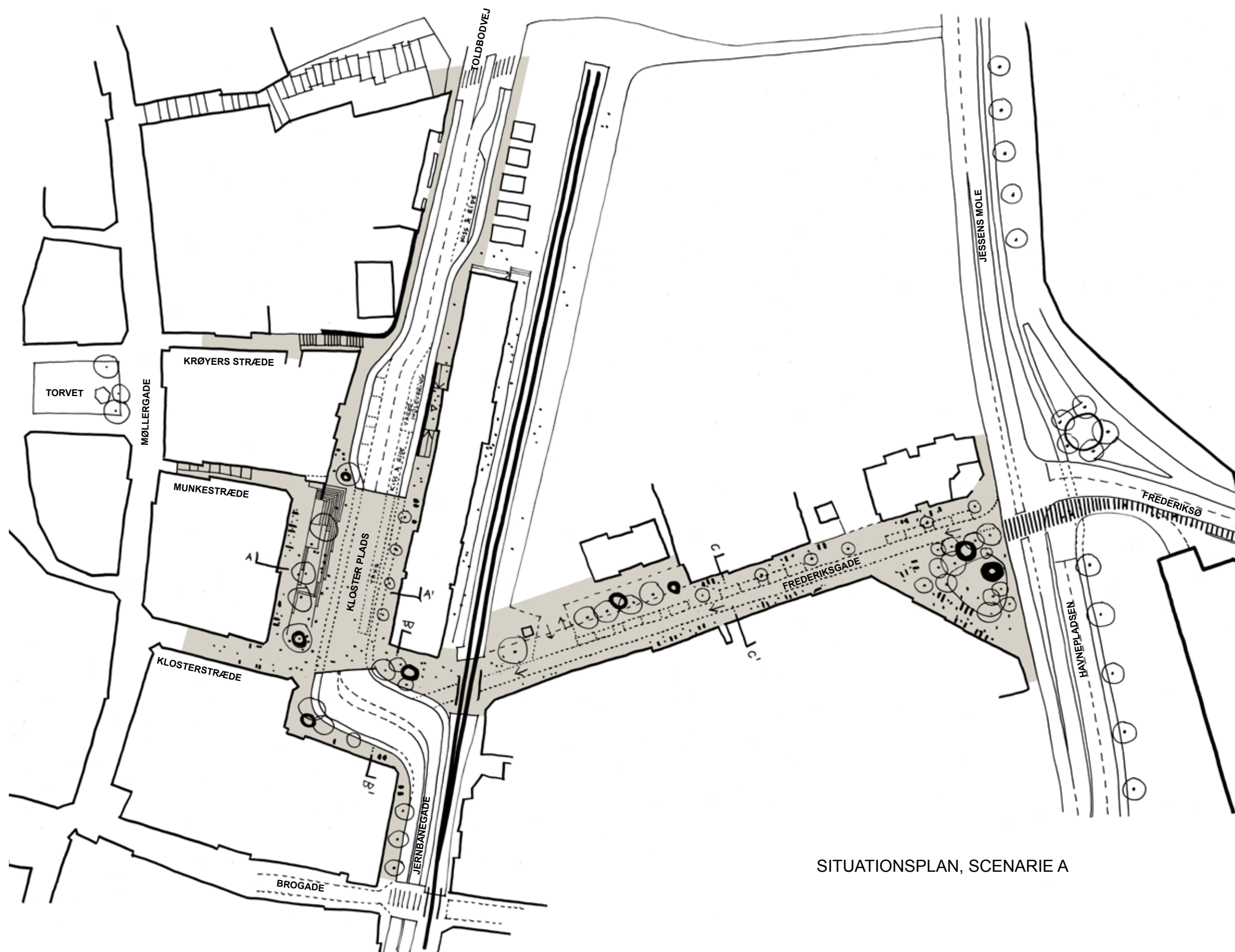
HOVEDDISPONERING

Det overordnede greb er at skabe en klar forbindelse og sammenhæng mellem bymidten og havnen, samtidig med at de trafikale behov tilgodeses.

Et nyt byrum samler veje og stræder, og skaber en markant kobling mellem bymidte og havn. Foran stationen trækkes byrummet over Klosterplads, og der etableres sammenhæng til på tværs af vejen og videre ned ad Frederiksgade til havnen. En pladsdannelse ved stationsbygningens sydlige gavl giver bedre plads til gående mellem bymidten og Frederiksgade. Der sikres gode forhold for gennemkørende trafik og begrænset parkering. Trafikken er en del af bylivet og er med til at skabe liv i gaden.

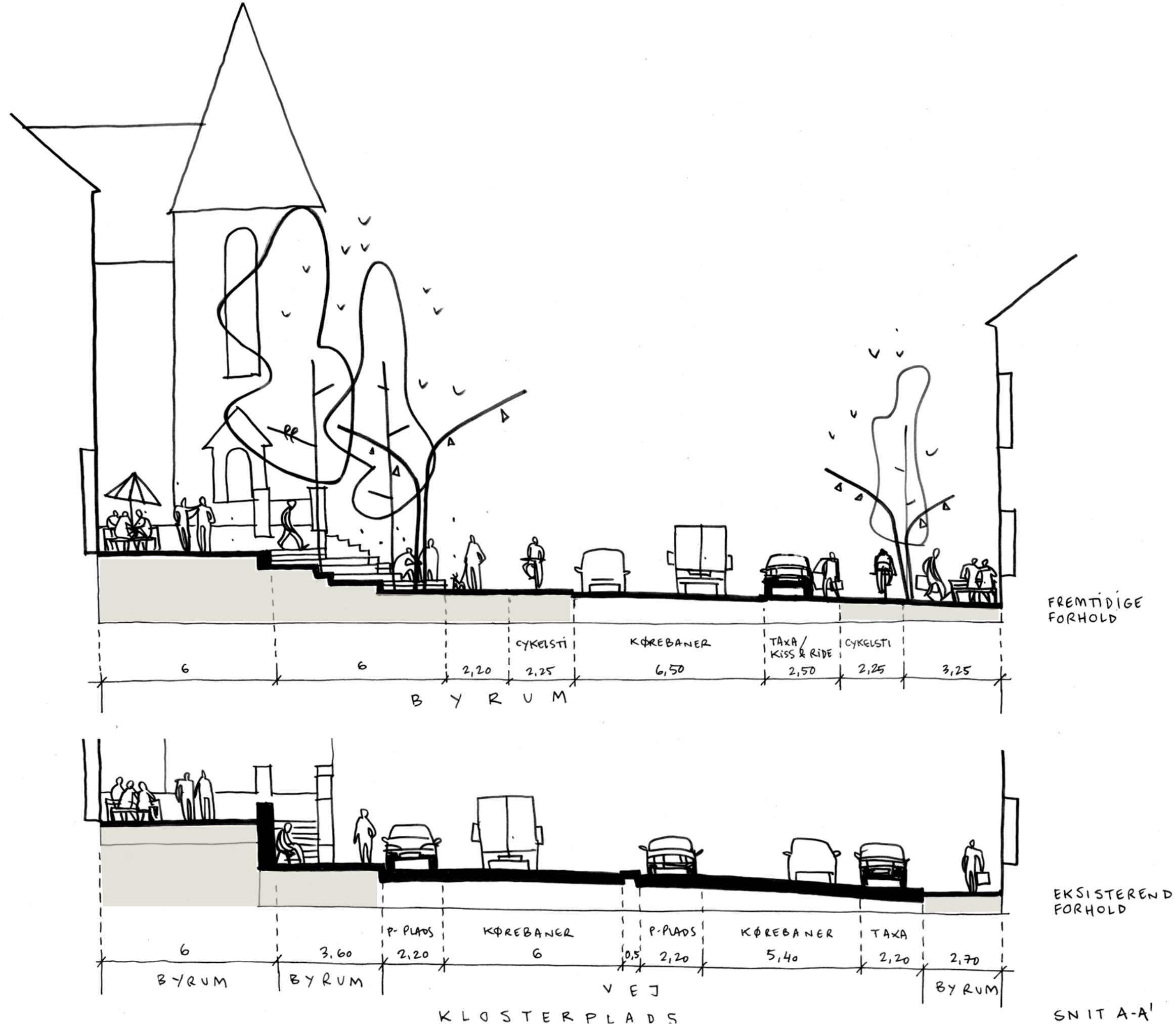
Frederiksgade omdannes til en sivegade med belægning i et niveau fra facade til facade. Der skabes mulighed for mere udeservering og ophold i gaden, således at gadens liv styrkes i dagtimerne. Pladsdannelsen i vejens østlige ende integreres i gaderummet.

Overgangen over Jessens Mole og videre ud til Frederiksø erstattes med løsningen fra Scenarie C, hvor vejen krydses via en ny sikret fodgængerovergang i den nordlige side af Frederiksgade.



SITUATIONSPLAN, SCENARIO A

SCENARIO A FØR OG EFTER



DISPOSITIONSFORSLAG

DISPONERING

TRAFIKAL INDRETNING

DISPONERING

Det overordnede greb er at skabe en klar forbindelse og sammenhængene mellem bymidten og havnen, samtidig med at de trafikale behov tilgodeses.

Et nyt byrum samler veje og stræder, og skaber en markant kobling mellem bymidte og havn. Foran stationen trækkes byrummet over Klosterplads, og der etableres sammenhæng til på tværs af vejen og videre ned ad Frederiksgade til havnen. En pladsdannelse ved stationsbygningens sydlige gavl giver bedre plads til gående mellem bymidten og Frederiksgade. Der sikres gode forhold for gennemkørende trafik og begrænset parkering. Trafikken er en del af bylivet og er med til at skabe liv i gaden.

Frederiksgade omdannes til en sivegade med belægning i et niveau fra facade til facade. Der skabes mulighed for mere udeservering og ophold i gaden, således at gadens liv styrkes i dagtimerne. Pladsdannelsen i vejens østlige ende integreres i gaderummet.

Overgangen over Jessens Mole og videre ud til Frederiksø erstattes med løsningen fra Scenarie C, hvor vejen krydses via en ny sikret fodgængerovergang i den nordlige side af Frederiksgade.

KLOSTERPLADS

Trafikale forhold og omdisponeringer:

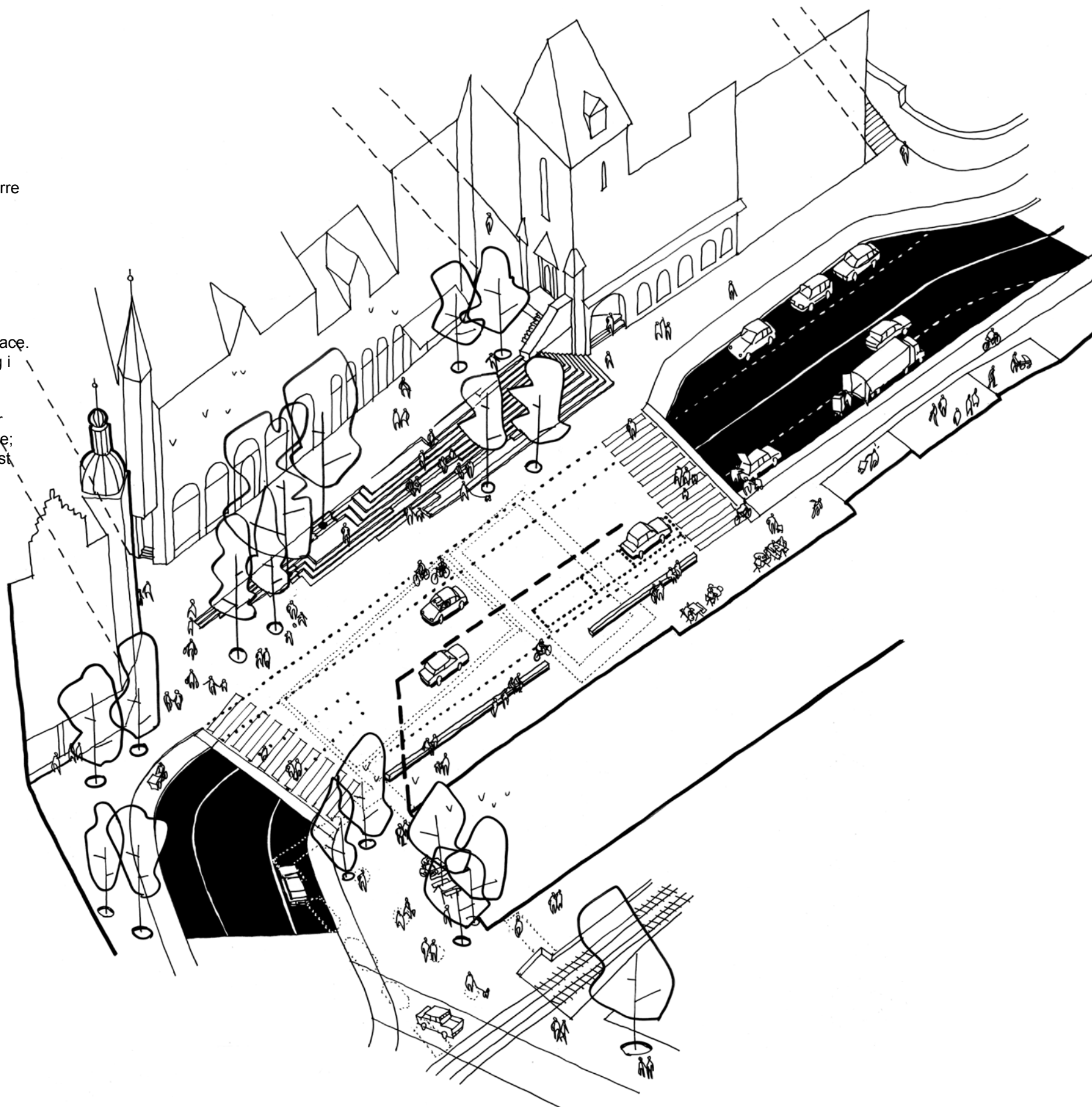
- Vejprofilet indsnævres til 2 regulære kørespor med en kørebanebredde, der tilgodeser buskørsel.
- Der etableres et taxaspor og afsætningsspor samt mulighed for varelevering langs stationsbygningen i den længde, forholdene åbner mulighed for. I alt ca 30 meter, og 15 meter for taxa.
- Der etableres parallelparkering overfor stationsbygningen. Her er der plads til 4 biler.

- Vejen S-sving indrettes, så det er muligt for to busser at mødes, og større køretøjer skal vige for hianden.

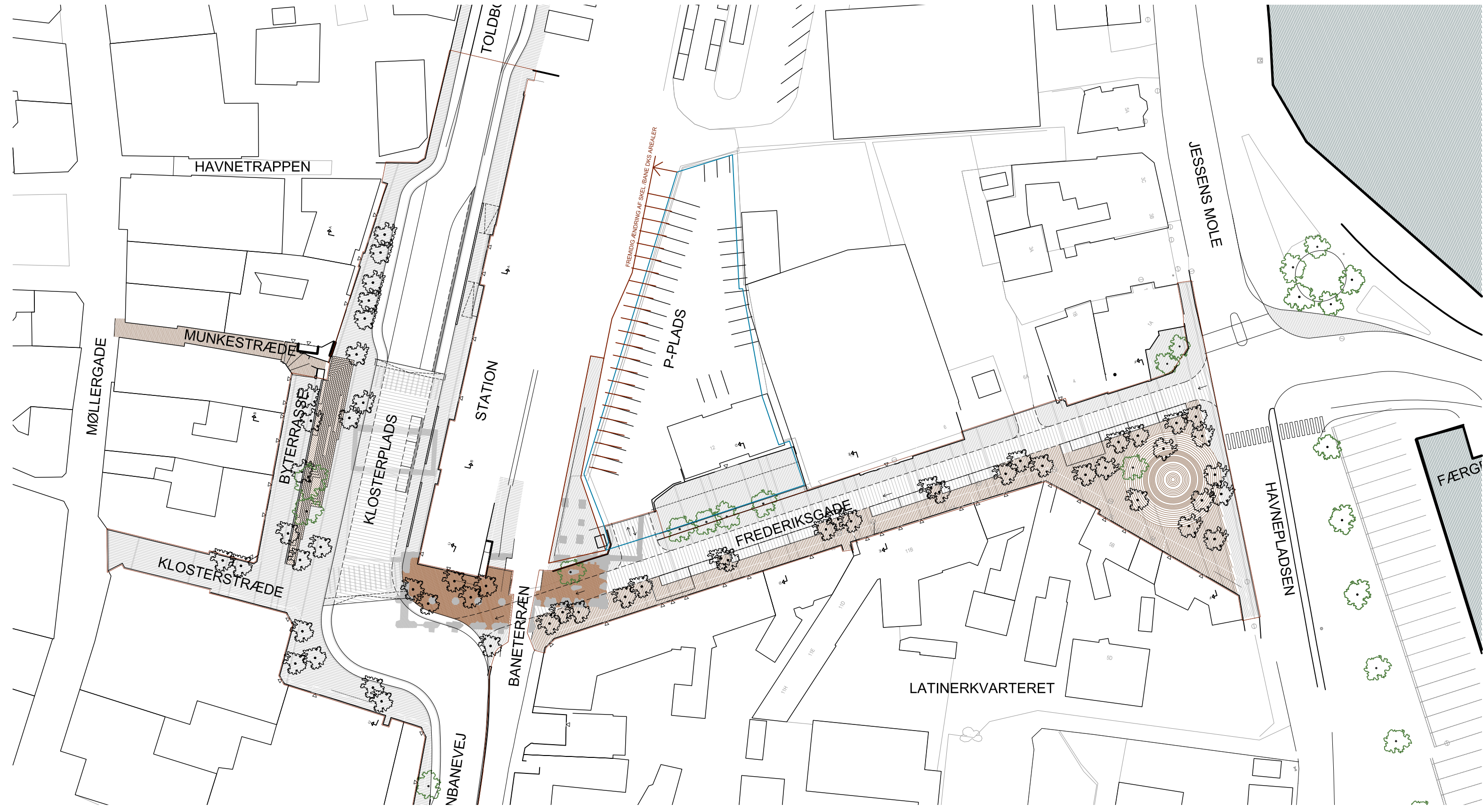
FREDERIKSGADE

Trafikale forhold og omdisponeringer:

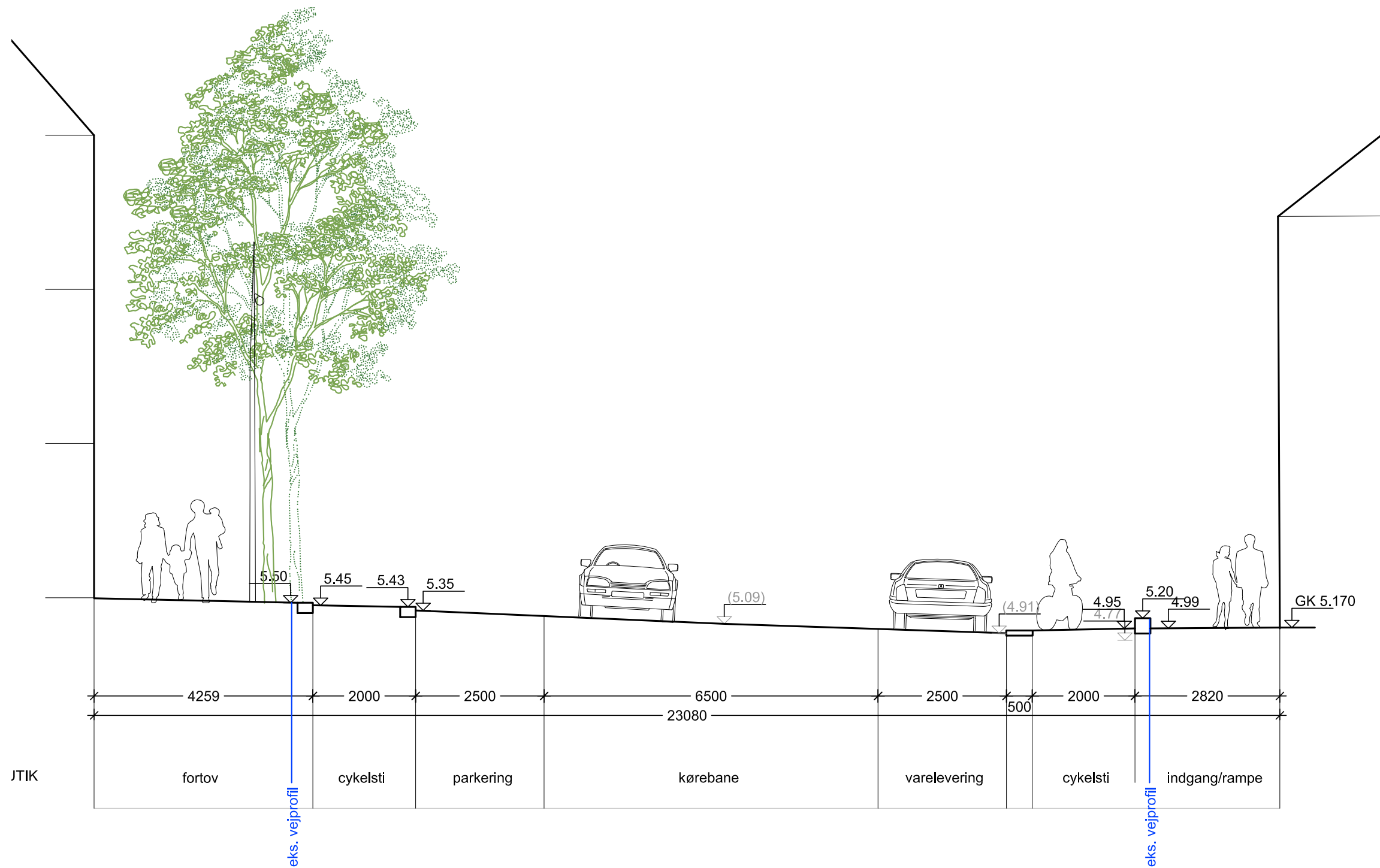
- Ensrettes i retning mod byen.
- Omdannes til en sivegade/shared space.
- Der etableres langsgående parkering i vejens sydside.
- De to parkeringsområder øst for jernbanen foreslås sammenkoblet for at begrænse trafikken i Frederiksgade; (Sammenkoblingen af p-pladserne øst for jernbanen vil begrænse trafikken i Frederiksgade, da betjeningen af parkeringspladsen kan ske fra nord.)



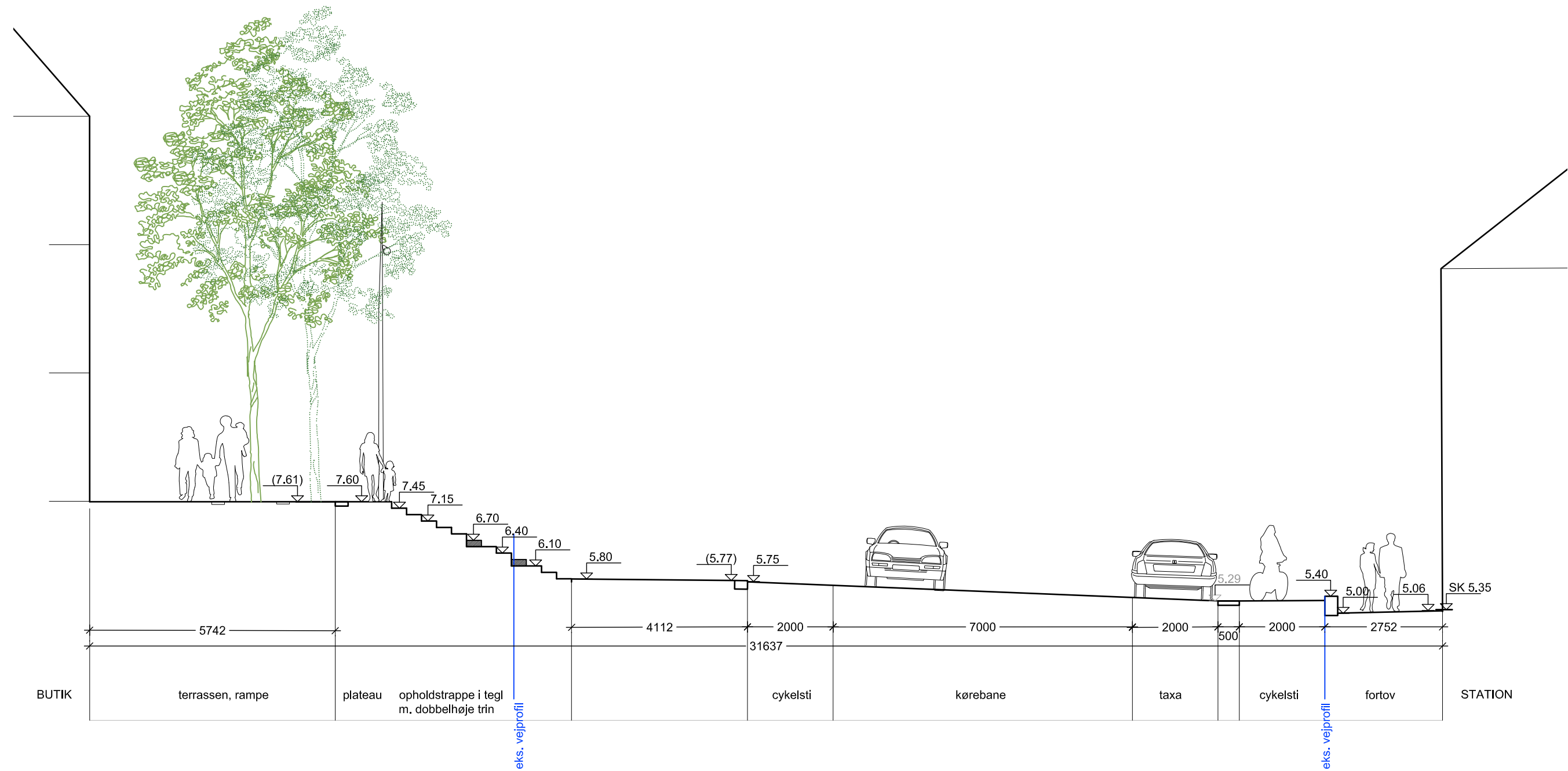
HOVEDDISPOSITION
PLAN 1:700



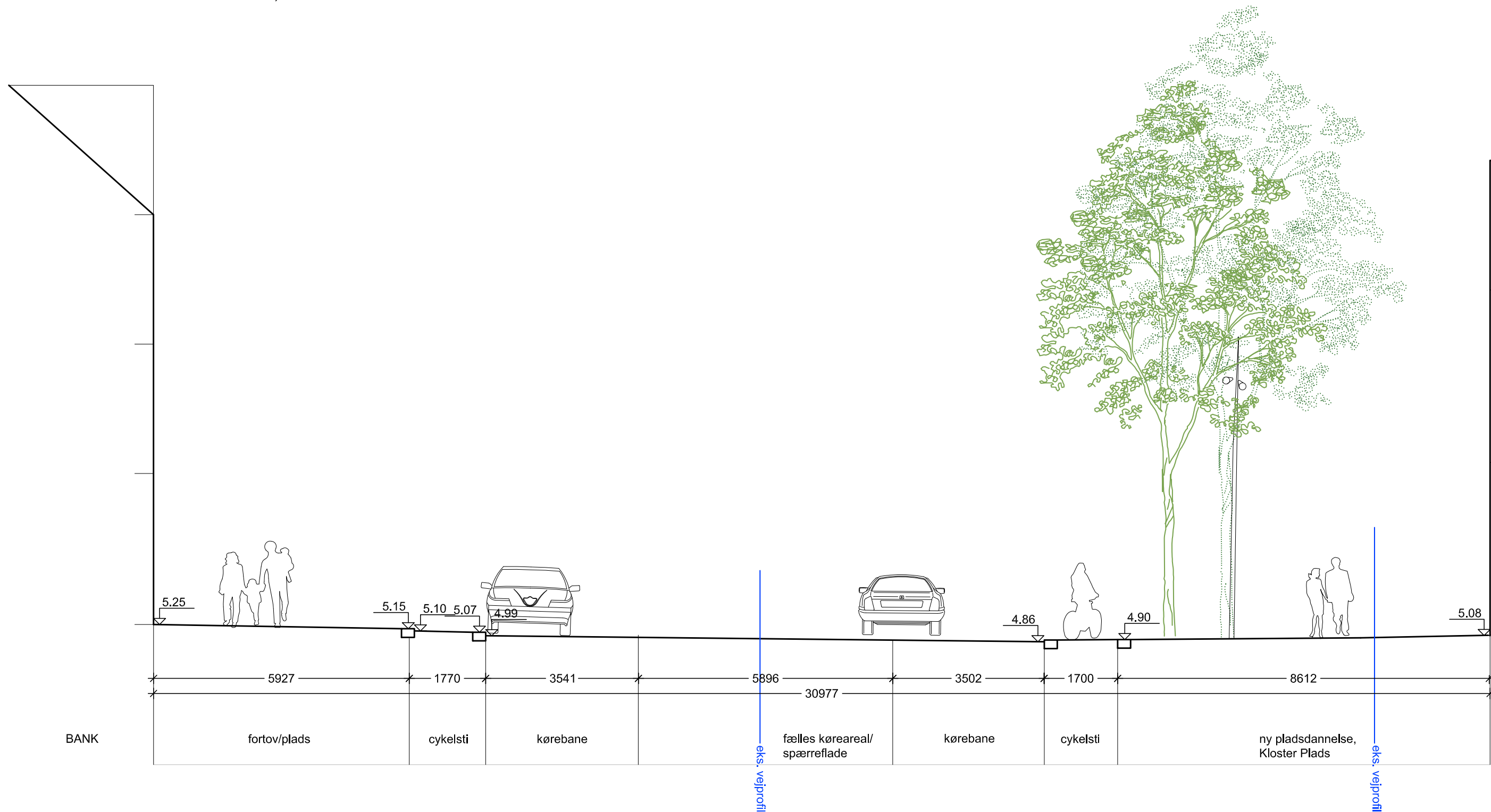
TVÆRSNIT
KLOSTERPLADS, VEJPROFIL VED HOVEDINDGANG TIL STATION



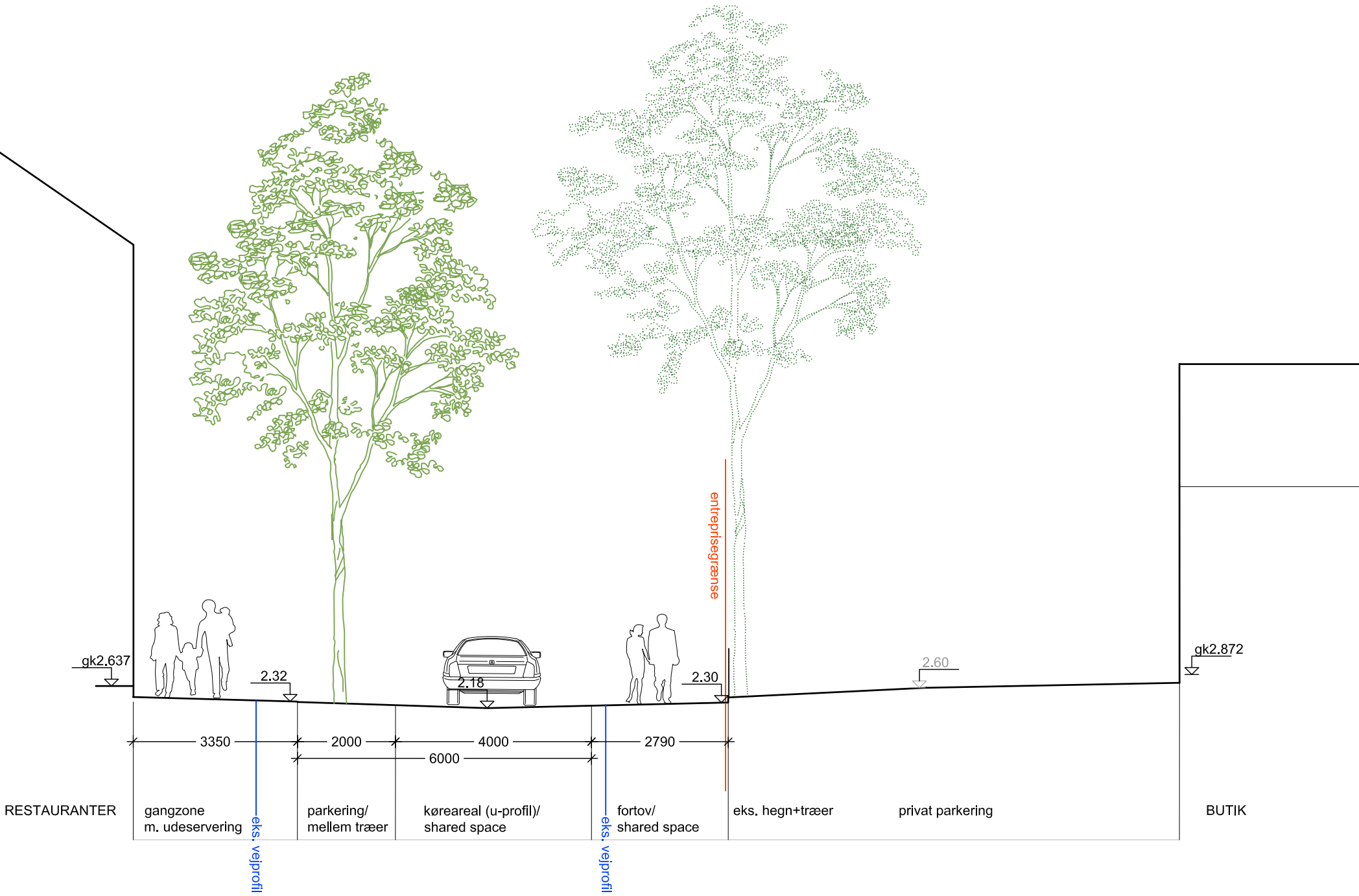
TVÆRSNIT
KLOSTERPLADS VED TRAPPE OG BYTERRASSE



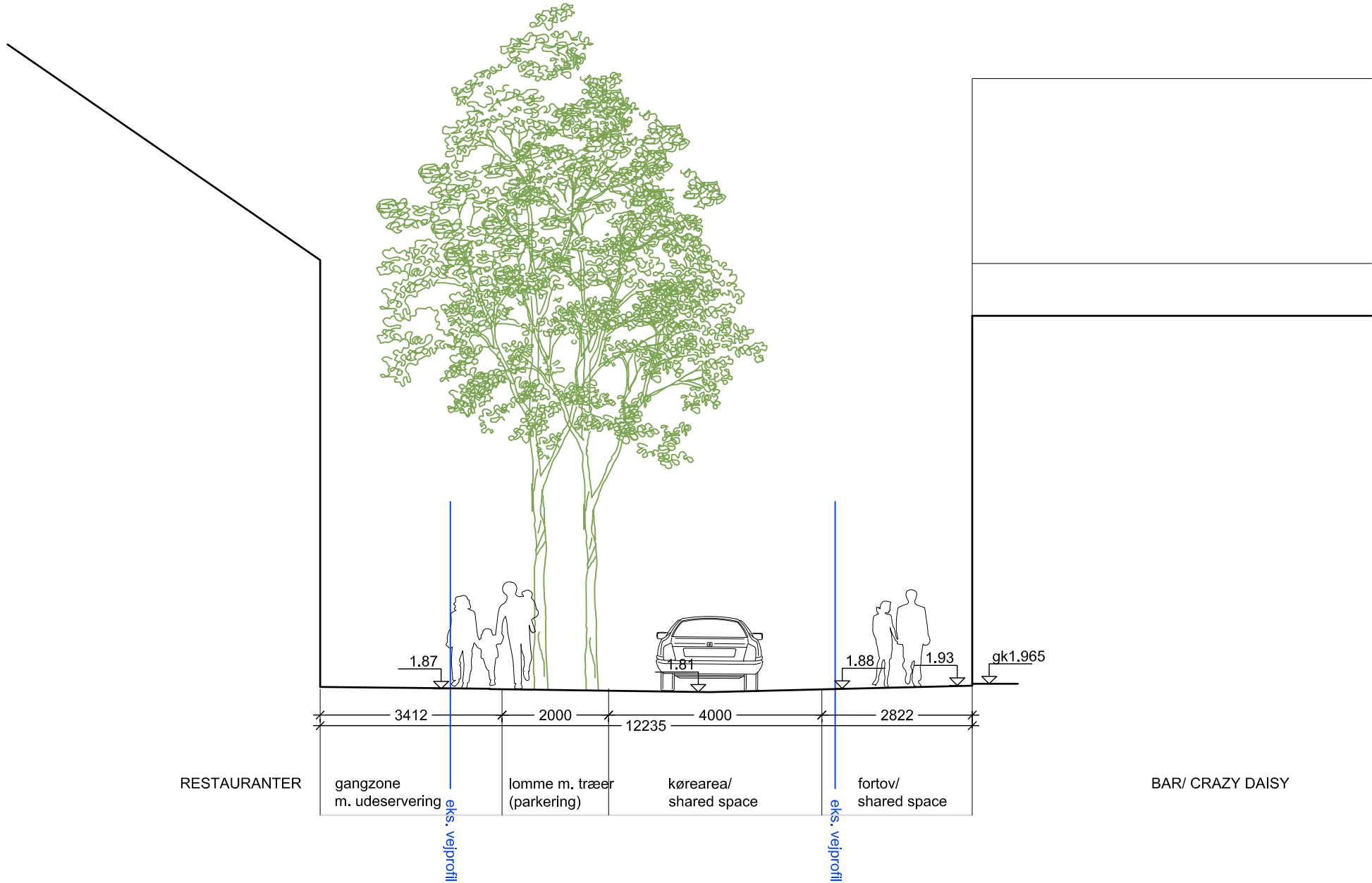
TVÆRSNIT
KLOSTERPLADS OG JERNBANEGADE, PLADSDANNELSE VED STATIONSGAVL



TVÆRSNIT
FREDERIKSGADE



TVÆRSNIT
FREDERIKSGADE



TVÆRSNIT
FREDERIKSGADE OG HAVNEPLADSDANNELSE VED JESSENS MOLE



MATERIALER

BELÆGNING

EKSISTERENDE FORHOLD

Gader, stræder og pladser i Svendborgs bymidte er i dag befæstet med meget blandende materialer. I området omkring Klosterplads og Frederiksgade anvendes primært granit og tegl sammen med veje i asfalt og fortove med betonfliser.

Granitbelægninger
I baggårdene omkring Frederiksgade (Latinerkvarteret) findes klassiske granitbelægninger i små traditionelle formater som pigsten, chaussésten og brosten. Traditionelle granitmaterialer er også anvendt på det nyligt renoverede torv i bymidten, som er udført på klassisk vis med chaussesten og en kant af granitfliser. Granitbelægninger harmonerer med den historiske bymidte og strædestruktur og rammer på meget fin vis byens skala, historie og materialitet.

Andre af de nye byrumsprojekter i Svendborg er udført med blandede belægninger af beton og granit i større formater. Disse materialer og formater relaterer sig umiddelbart mere til havnens rum og karakter.

Teglbelægninger:
Tegl er ikke et meget anvendt materiale i Svendborg, men på Klosterplads er både fortove og andre sidearealer befæstet med tegl. Også det nyanlagte Munkestræde er udført i tegl. Ved at arbejde videre med en belægning af tegl, kan der på den måde skabes en sammenhængende materialitet i området omkring stationen.

MATERIALEVALG

Der foreslås et materialevalg med en blanding af tegl og klassiske granitbelægninger, som ville kunne spille sammen med byens struktur, skala og karakter.

Sammensætninger af tegl og granit kan gives et nutidigt præg, der kan leve op til den brug og de funktioner, som skal varetages på Klosterplads og i Frederiksgade.

Kombinationer af tegl og granit har stor stoflighed og patinerer smukt. Tegl vil give byrummet en varm og stofflig karakter, som står godt til de eksisterende bygninger.

Granitbelægninger skaber en rolig, klassisk og stofflig karakter. Materialet velegnet til forskellige trafikale forhold og let at tilpasse niveauspring og skæve hjørner.

Desuden anvendes asfalt på kørebanerne fra Jernbanegade til Toldbodgade - afbrudt af en hævet flade og overgang med granitbelægning.

GRANIT

Granitbelægningerne anvendes som det primære sammenbindende gulv fra Møllergade via Klosterstræde over Klosterplads og videre ned ad Frederiksgade. Der foreslås et samspil mellem chaussessten og tværgående granitbordurbånd i en lys og varm tone.

Som adskillelse mellem fodgængerzoner, cykelsti og vejbanearealer anvendes brede granitkanter i samme granitmateriale. Der anvendes brosten som belægning på kørearealer med stor belastning.

Overfladen på chaussestenene varierer fra stokhuggede til jetbrændte/kløvede, hvorved det kan sikres, at de primære gangforbindelser markeres med en jævn og tilgængelig overflade. Ledelinjer og opmærksomhedsfelter integreres i garnitbelægningen som sten m. knopper eller ru overflade. Alternativt anvendes pictiformelementer af støbejern.

Overgange:
Overgangen ved Klostreplads foreslås som en hævet flade, der vil definere et tydeligt krydsningspunkt. Belægningsskiftet vil sikre, at bilisterne bliver opmærksomme på, at de krydser et område med mange bløde trafikanter. To formaliserede fodgængerovergange markeres i belægningen for at sikre en sikker krydsning.

TEGL

Tegl anvendes i projektet som markering af særlige steder primært til ophold:

- Opholdstrappen på Klosterplads etableres i tegl.
- På den nye pladsdannelse ved stationens gavl befæstes med tegl. Aftegningen af klosterruinens gulv vises med tegl og mure og søjler markeres med store granitfliser (kløvede munkesten).
- I Frederiksgade, langs hele den sydlige vejside med cafeer og restauranter, markerer en teglbelægning en zone til udeservering.
- Pladsdannelsen ved Frederiksgade foreslås ligeledes udført i tegl, således at hele forløbet gennem Frederiksgade afsluttes i samme materiale.

Tegl vil give byrummet en varm og stofflig karakter, som står godt til de eksisterende bygninger og opfordrer til ophold.

STORE GRANITFORMATER

Aftegningen af den gamle Klosterruin vil markeres i belægning med store granitfliser / kløvede munkesten. Det vil skabe et markant brud med de øvrige belægninger i mindre formater.



Kerteminde Havn, Brosten og Chaussesten, stokhuggede og jetbrændte



Høj grad af stoflighed og detaljerigdom



Teglklinker, stagformat vintage eller gotland



BELÆGNINGER

REGNVANDSHÅNDTERING

Klosterplads skråner jævnt med sidefald ned mod stationsbygningen. Pladsens og vejrummets overordnede koterings fastholdes. Dog etableres det nye fortov langs stationsbygningen med fald væk fra bygningen, og regnvandet håndteres i et langsgående linjedræn mellem fortov og vejareal.

Vejprofilet i Frederiksgade udføres i et U-formet profil med lavpunkt midt i kørebanen. I en skybrudssituation vil vandet ledes naturlig i vejprofilet væk fra bygningerne ned mod havnen.

I byrummet i Frederiksgades østlige ende etableres en overløbsfunktion under terræn fra de eksisterende kloakledninger til de kommende skybrudsløsninger langs Jessens Mole, som etableres under "Den Blå kant". Overfløgsfunktionen forudsættes etableret af forsyningen.



Kombination af tegl og granit i samme tone/Stoflige karakter (ref. Grenå midtby)



Store granitfliser i teglbelægning



Chausséstensbånd i belægningen fungerer som ledelinje



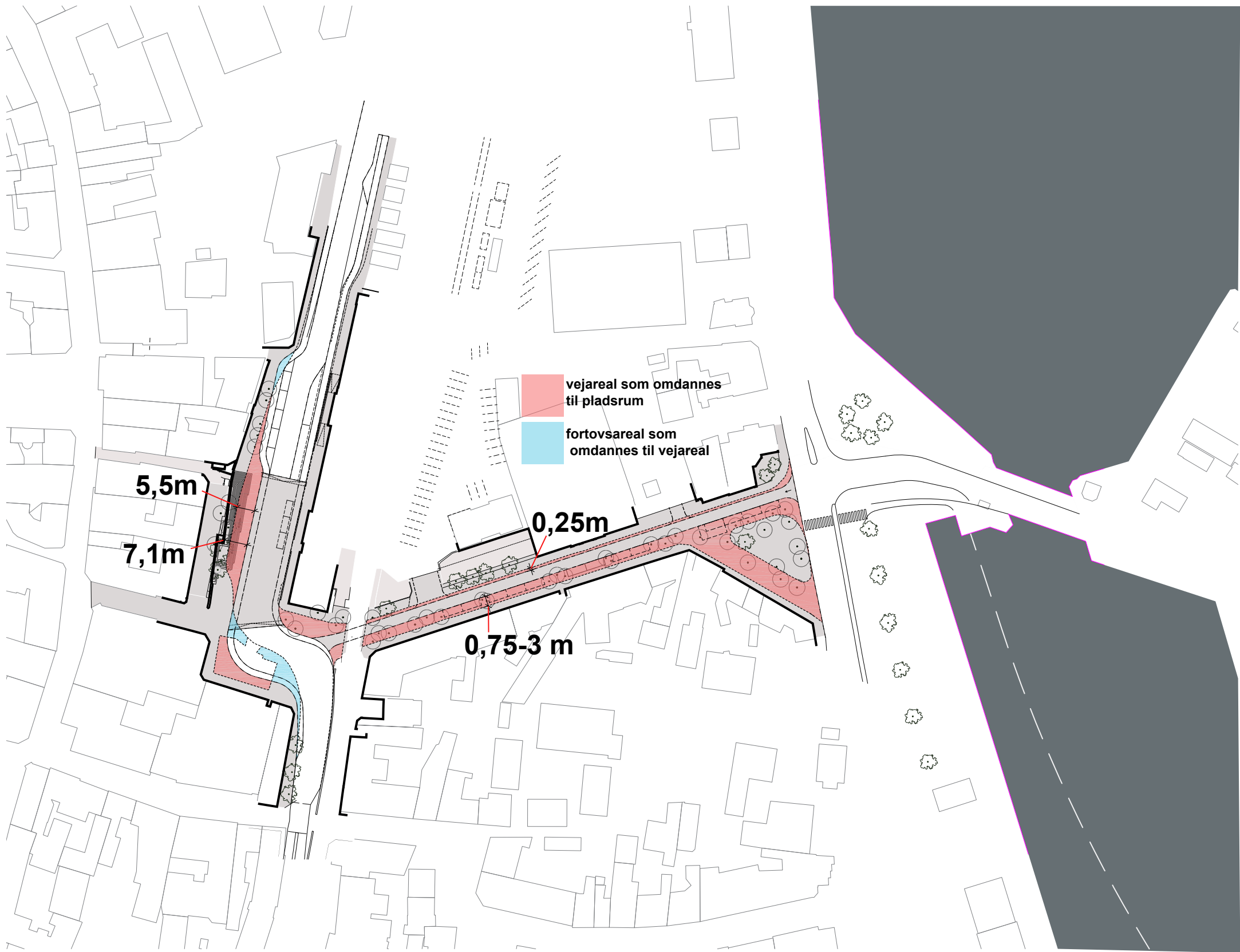
Fodgængerfelter



Markering af køreareal



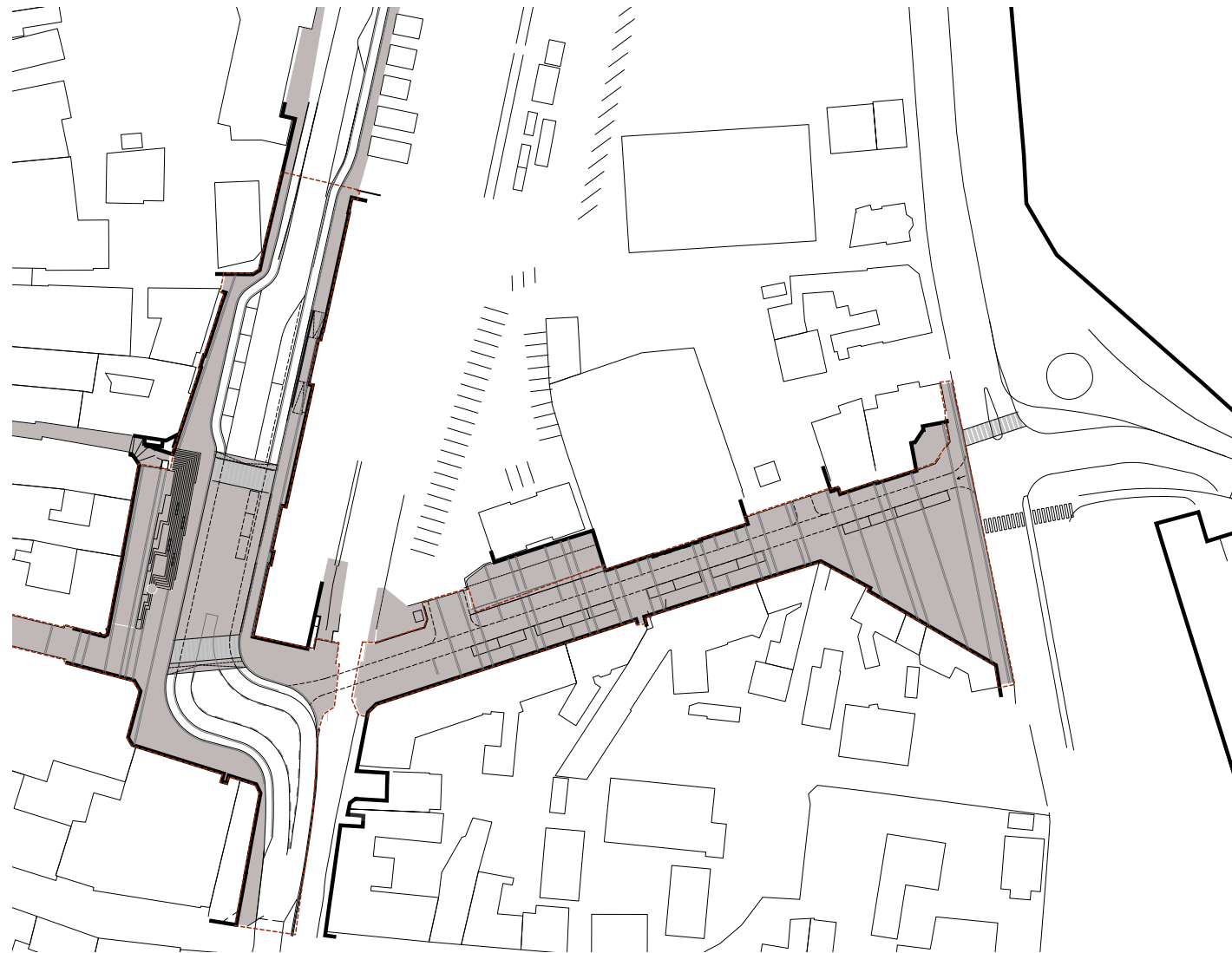
Dobbelthøje trin af granit og siddekanter



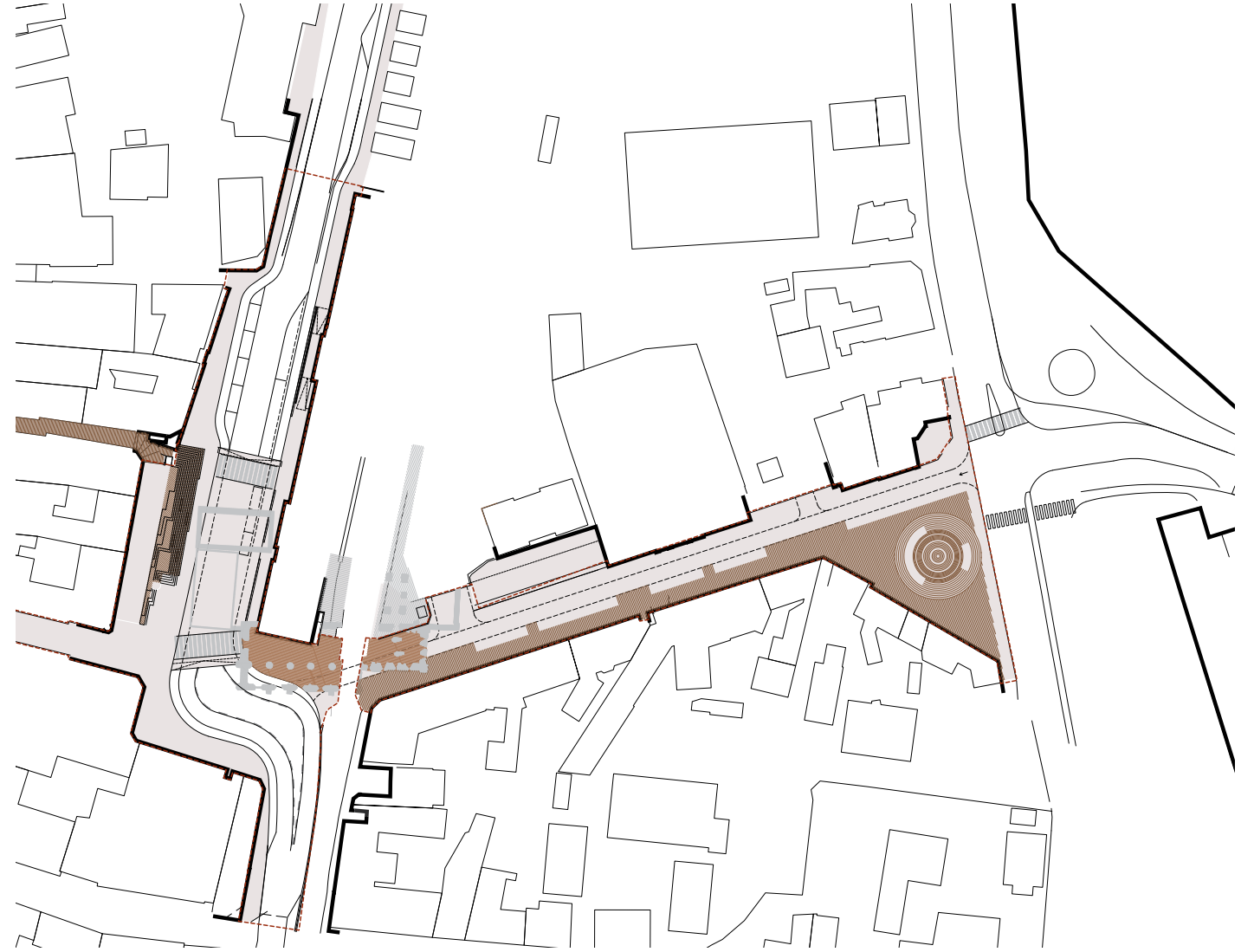
OMLÆGNING FRA VEJ TIL OPHOLD OG GANGZONE

BELÆGNINGSKONCEPT

FLADEN - ET SAMMENBINDENDE BYRUMSGULV - BY-HAVN



SÆRLIGE STEDER, MARKERING I BELÆGNINGSKRIFT (TRAPPEN, RUIN, HAVNEPLADS)



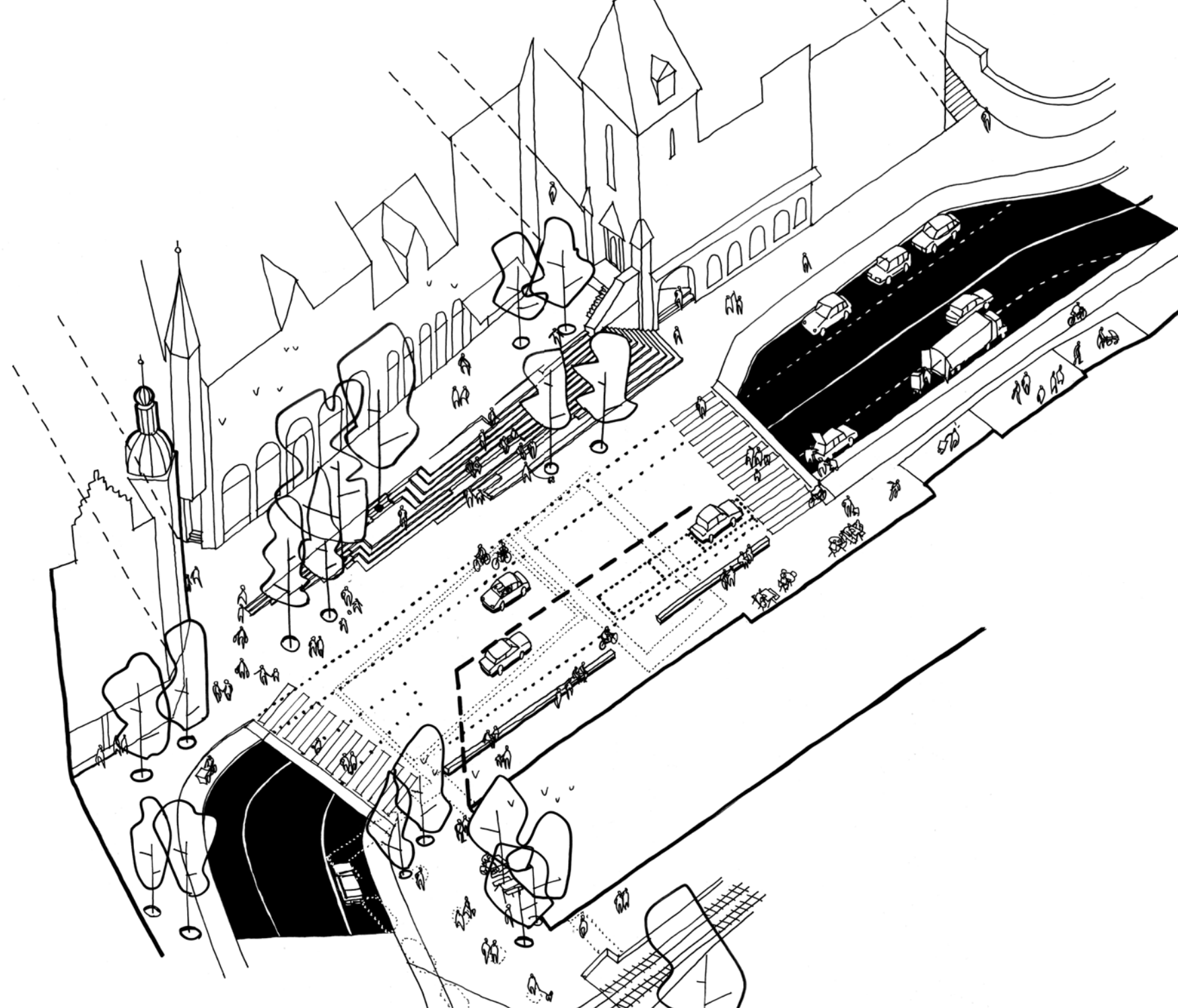
TRAPPE PÅ KLOSTERPLADS

VISUALISERING OG REFERENCER

KLOSTERPLADS, BYTERRASSEN OG OPHOLDSTRAPPEN

Reetablering af trappen skaber en markant ændring af byrummet foran stationen, hvor oppe og nede samles af et nyt byrumselement. Der skabes bedre tilgængelighed på tværs af rummet og gives nye muligheder for ophold.

Trappen udføres som et selvstændigt element i tegl. Trappen skaber nogle primære forbindelser, som forbinder direkte ned til fortove og overgange. Dobbelthøje trin anvendes som opfordring til ophold, men sikrer samtidigt på midten af trappen, at man ikke ledes direkte ud i vejarealer, men styrer flowet mod de formaliserede overgange.



Trappe i tegl, Hamburg



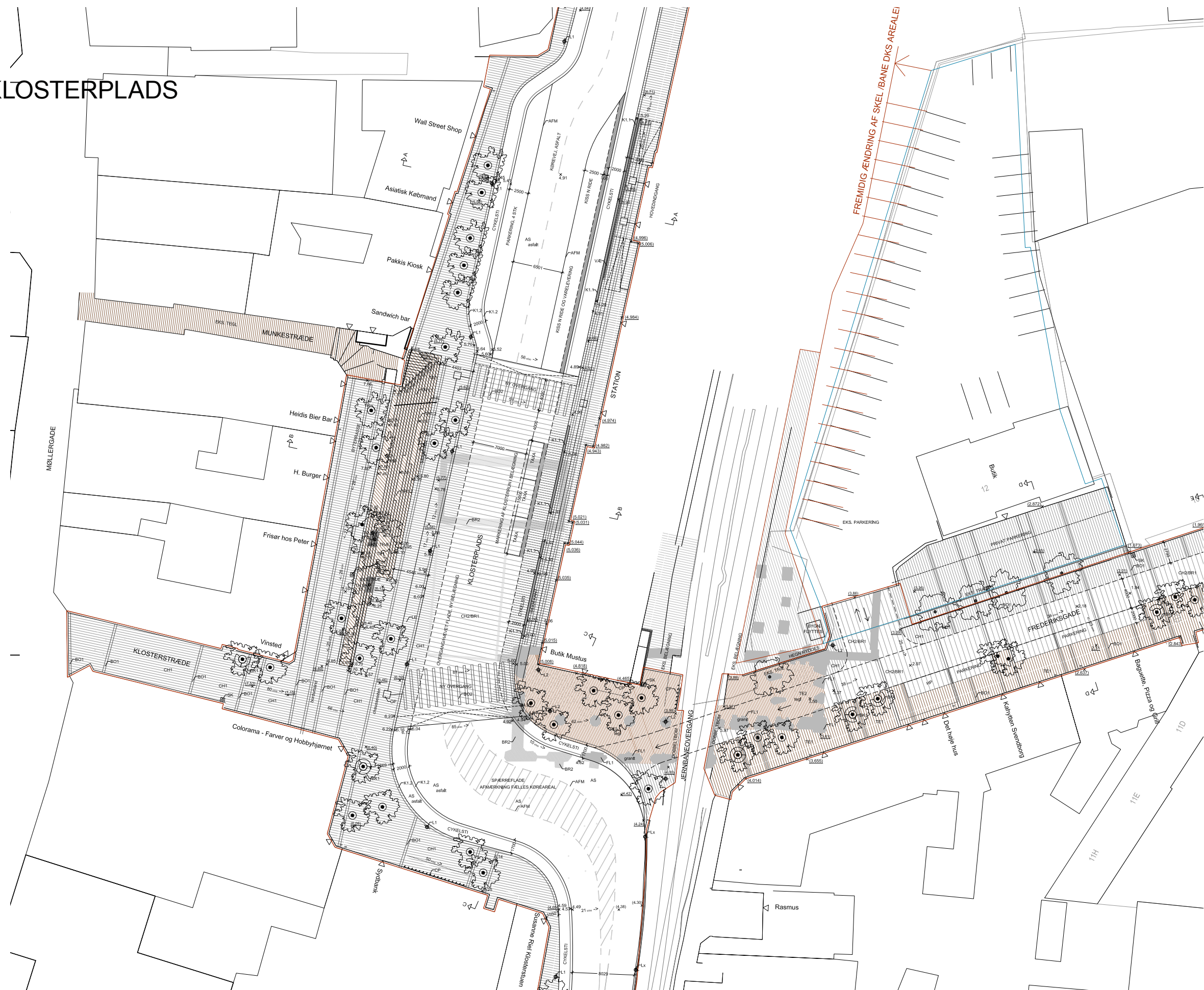
Sortering af tegl til trinkanter, Elbphilharmonie Tegltrappe og rampe, Universitetet - Århus



Trin tilpasses så de flugter med rampen



Historisk trappe, Klosterplads



BYRUM, FREDERIKSGADE VISUALISERING OG REFERENCER

FREDERIKSGADE, BYLIV OG UDESERVERING

Bredere fortove og pladsdannelsen for enden af Frederiksgade vil skabe gode vilkår for udeservering og andet byliv. Frederiksgade etableres med et samlet gulv, uden niveauspring, som strækker sig fra facade til facade. Trafikken mindskes og afvikles på de gåendes præmisser, sådan at der er mulighed for at færdes frit i byrummet.

Parkeringspladser placeres i vejens sydside, hvor også de fleste restauranter og barer har til huse. Når pladserne ikke benyttes til parkering vil arealerne kunne benyttes til f.eks. udeservering, loppemarked eller andre aktiviteter. Mellem parkeringspladserne plantes træer.

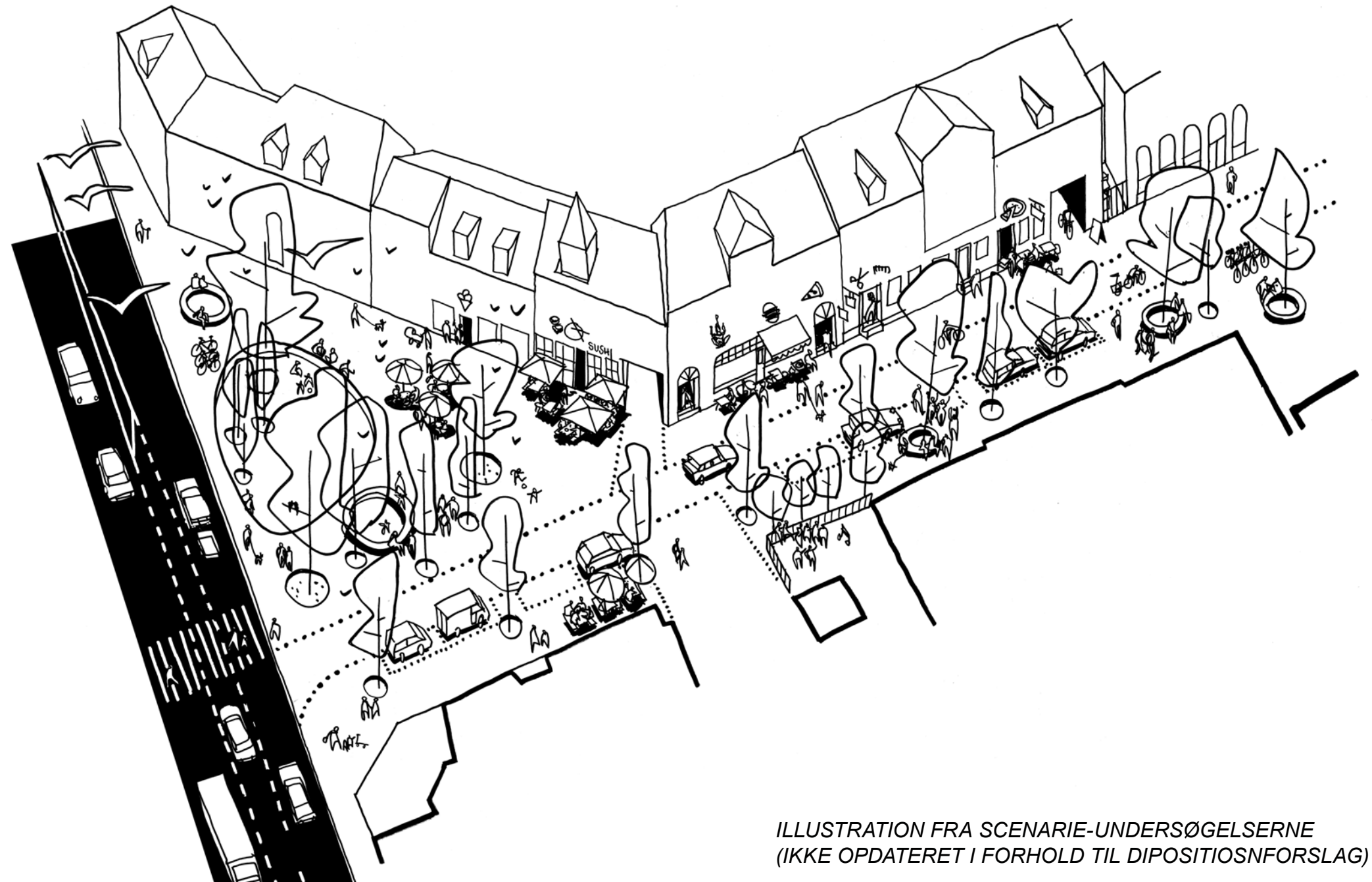


ILLUSTRATION FRA SCENARIE-UNDERSØGELSERNE
(IKKE OPDATERET I FORHOLD TIL DIPOSITIOSNFORSLAG)



Shared space, Ny Vestergade, Odense



Teglbelægning, kantzone, Ny Vestergade, Odense

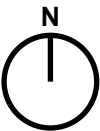


Grønne byrum, ophold og udeservering, Frederiksberg og Sankt Hans Torv, Kbh



Teglplads - Piazza del Campo - Siena, Italien

UDSNIT, FREDERIKSGADE
PLAN 1:250



BELÆGNING KLOSTERPLADS KLOSTERRUIN

ARKÆOLOGIENS AFTEGNINGER I BYRUMMET:

Der ligger en god fortælling gemt under Klosterplads og stationen. Der er projektets ambition at fremkalde og bruge historiens spor til at skabe en unik plads med en helt særlig og stedsspecifik karakter.

Belægning:

Aftegningen af den gamle Klosterruin markeres i belægning med store granitfliser / kløvede munkesten. Det vil skabe et markant brud med de øvrige belægninger i mindre formater.

Selve klostergulvet markeres som en teglbelægning, som samtidig vil give den nye pladsdannelse ved stationen en varm og stofflig karakter.

Omkring klosterkirken er fundet en række grave. Disse markeres i belægningen med f.eks en særlig sten/klinke med et relief.

Belysningskunst:

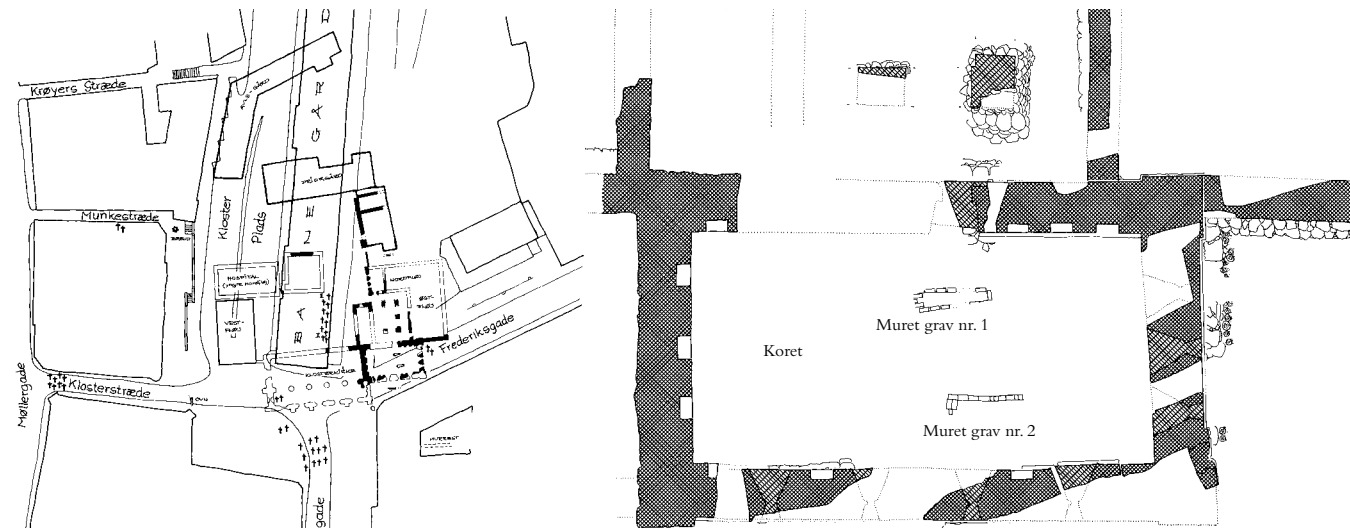
Der er fundet fragmenter af klosterkirkens oprindelige glasmosaikker. En fortolkning af disse ville kunne bruges som en slags effektbelysning af pladsen, som solens refleksion gennem de farvede glas som aftegnes på gulvet.

FORMIDLINGSSTRATEGI:

De fysiske byrumsmæssige aftryk vil ikke kunne stå alene. Historien om klosteret bør formidles samtidig med. Det kunne fx være en kikkert, hvor hele klosteret pludselig rejses som det oprindeligt har set ud, en app til telefonen eller andet materiale der udvikles i tæt samarbejde med Svendborg Museum.

Formidlingsstrategien er pt. ikke inkluderet i projektet.

Illustrationer fra "Svendborg · tgråbrødre klosterkirke", Svendborg Museum

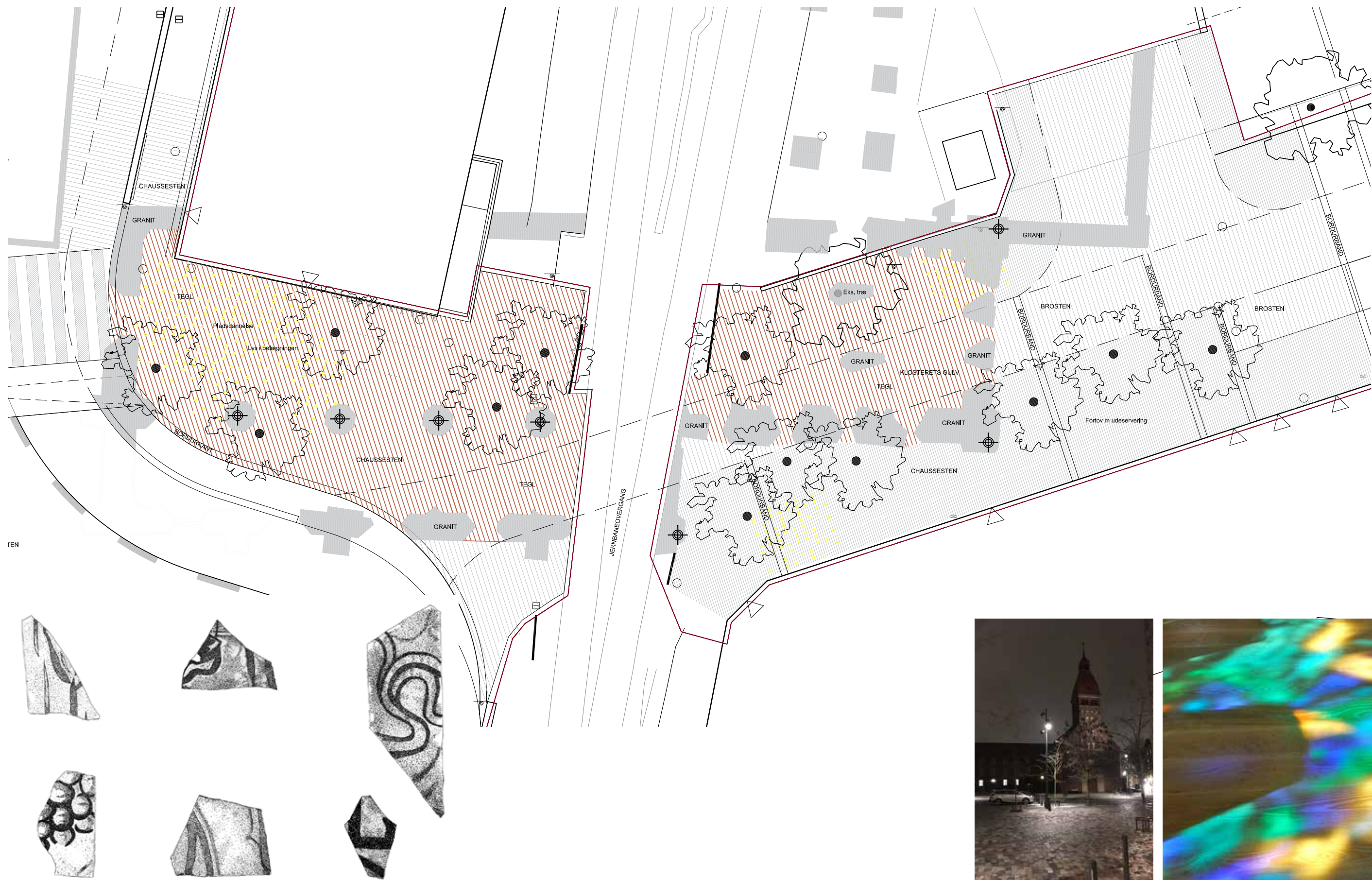


Beliggenhedsplan. 1:1500. Tegnet af Jens Bech 1976, ajourført frem til 2007 af Mogens Vedsø 2013

Den senromanske kirke



Eksempler på aftegninger i belægning: ændring belægningsoverflade, storegranitsten i belægning, relief i teglsten



Originale glasmalerier fra kirkens kor, fra den arkæologiske udgravning af klosteruinen, tegnet af Michael Banke, 1993



Lysprojektioner på pladsen

KUNSTSTRATEGI

KUNSTSTRATEGI

Svendborg Kommune har udviklet en kunstsstrategi og et kunstprogram for Svendborg bymidte "Kunst i min by" med temaer som:

- 1) FORBINDELSER I SIGTE!
- 2) DYRK BYEN SOM LANDSKAB
- 3) GRIB FAT I BYENS FORTÆLLINGER
- 4) VÆR MODIG

For Klosterplads og Frederiksgade er temaerne ANKOMSTEN/AFREJSEN, UDSYNET og FORANKRING. Afrejsen/Ankomsten og Udsynet er tænkt som et sammenhængende kunstprojekt, som udspænder strækningen fra start til slutpunkt (gavl til vandkant). Kunstprojektet Forankringen på Klosterplads kan udvikles af samme kunstner eller en anden kunstner. Ønsket for kunsten er at værkerne skal udmøntes i rumskabende værker med betydelig sanselig og kropslig kvalitet.

KUNST I BYRUM

Vi foreslår, at kunst indarbejdes i projektet i form af et belysningskunstprojekt. Kunstprojektet er ikke en del af byrumsprojektet, men bør udvikles sideløbende med dette, sådan at de to projekter kan integreres og koordineres gennem både projekterings- og udførelsesforløbet.

Ved hjælp af et belysningskunstprojekt, kan der arbejdes med moderne kunst samt med at fremkalde og formidle de historiske lag, som kan blive identitetsbærende for stedet.

Belysningskunst indgår ikke som en del af projektøkonomien/dispositionsforslaget, men er en ide til videre bearbejdning og vinkel på kunststrategi.

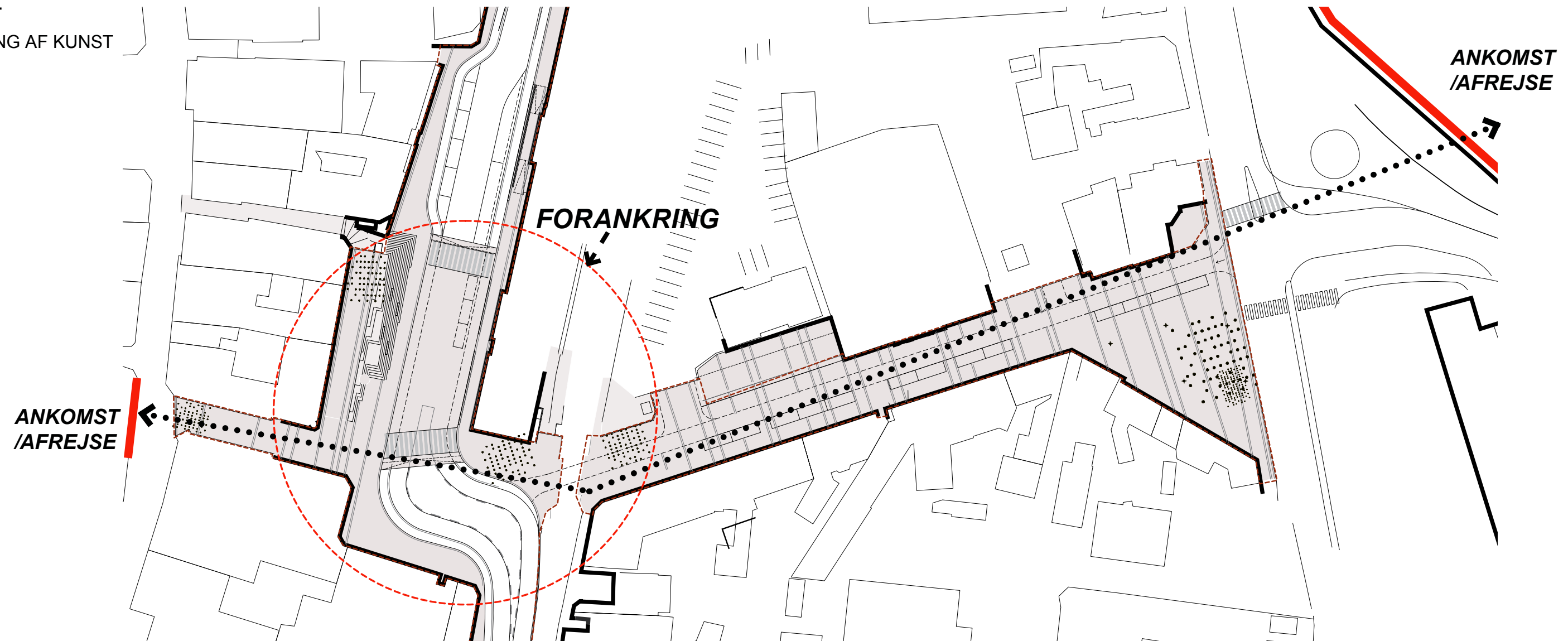


Markeirng af lys i belægning, intensiveres ved kunstprojekter



Eksempler: kunstprojekter m. lys; Gavlkunst Valby, regn søvn blå kys, S.U.T. // Ofelia Plads, the Wave af Vertigo

KUNST
MARKERING AF KUNST
I BYRUM



Eks. Anker



Helsinborg piercing af kajen, Sven ingvar Anderson



Historiske objekter reorganiseret og iscenesat. Scarpa. Søjler, Palais Royal, Paris



St. Plechelmussquare



Jenny Holzer, Wanaš Wall, 2002, 260 inskriptioner

BEPLANTNING

KLOSTERPLADS

GRØNNE ELEMENTER

Vi foreslår, at beplantningen i byrummene primært udgøres af vejtræer og større solitære byrumstræer, som vil understøtte stedets bymæssige karakter. I det omfang det er muligt for ledninger og arkæologiske værdier vil træerne indgå som en væsentlig del af projektet.

I dag udgøres de eksisterende træer primært af lindetræer på Klosterplads og i Frederiksgade. Træerne er velgroede og bevares og integres i videst muligt omfang i det nye byrumsprojekt.

Trærækker i kombination med parkeringspladser eller langs fortove vil skabe smukke gaderum og være med til at markere afgrænsningen mellem biltrafik og gående. Som vejtræer bruges primært fuglekirsebær.

Trappeelementet på Klosterplads kombineres med større solitære træer, og derved skabes et helt særligt byrumselement. Grupper af træer på de mindre pladsdannelser i kombination byrumsinventar vil kunne skabe gode opholdsmuligheder under et grønt løvtag.

På Klosterplads' pladsdannelser foreslås primært grupper af robinietræer blandet med fuglekirsebær, som vi går godt i samspil med de eksisterende lindetræer og skabe en særlig forvandling af byrummet under blomstringstid. Robine er et lysåbent træ, som skaber et smukt løvtag. Fuglekirsebær er et robust og godt bytræ.



Grønne byrum, træer med let løvtag



Eksisterende træer integreres så vidt muligt eller erstattes



Fuglekirsebær, Prunus Avium Plena, vejtræer



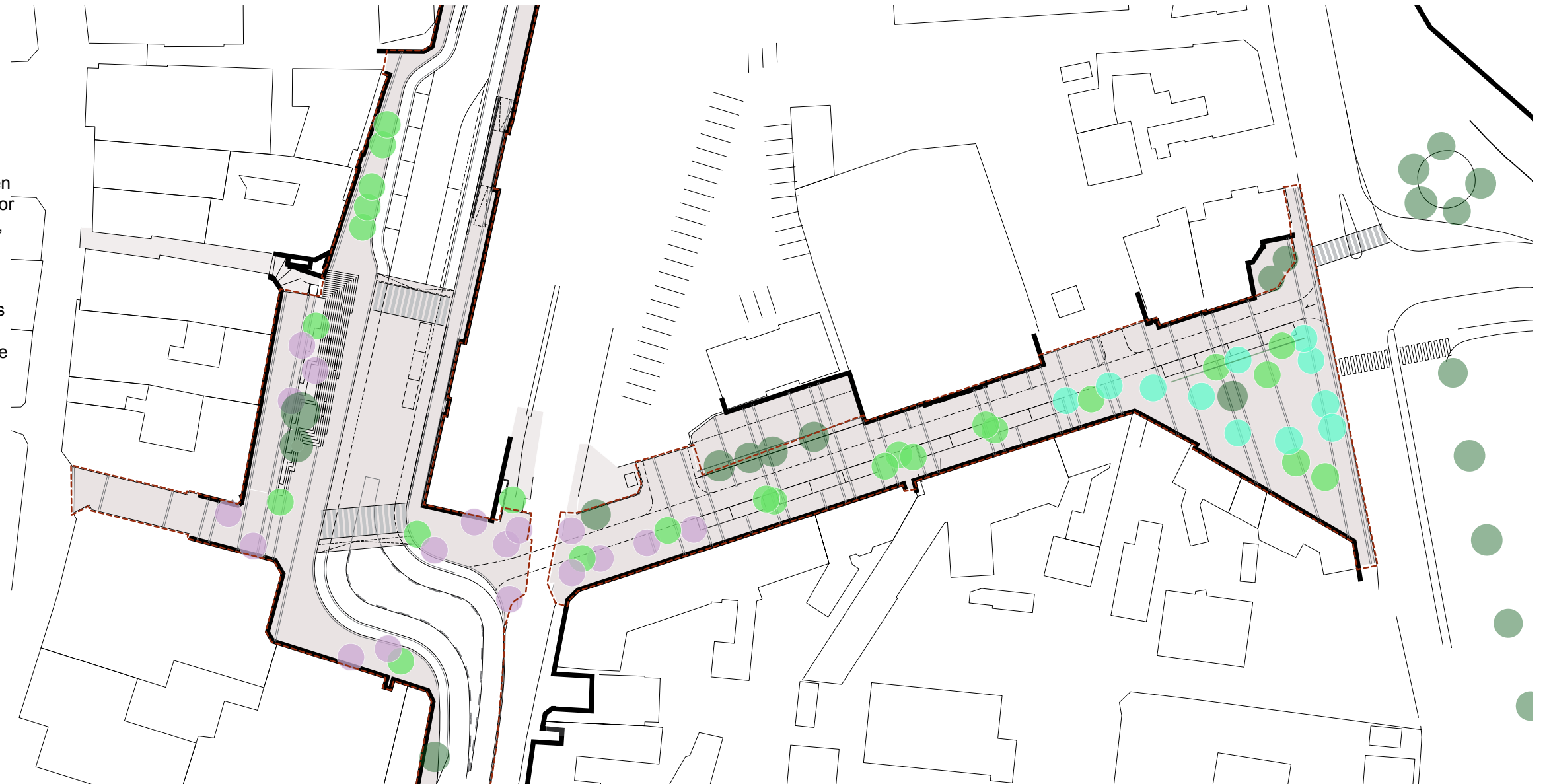
Robinietræer, Robinia pseudoacacia, som grupper af træer på pladsdannelser



BEPLANTNING FREDERIKSGADE

På Frederiksgade i vejforløbet foreslåes ligeledes fuglekirsebær som ned mod havnen blander sig med asketræer. Mod havnen, hvor der skal tages hensyn til kraftige vindforhold, plantes vindføre træer. På pladsdannelsen for enden af Frederiksgade foreslåes asketræer i kombination med fuglekirsebær, som plantes i et løs grid og derved udspænder pladsen. Asketræer er et lysåbne træer og vil skabe et smukt løvtag over pladsens liv og ophold.

- EKS. TRÆER
- FUGLEKIRSEBÆR
- ROBINIA
- ASK



Fuglekirsebær, Prunus Avium Plena Ask, Fraxinus 'Summit Ash' mod havnepladsen



Grønt gadeforløb, samspil mellem gadetræer og ophold

BELYSNING

VEJBELYSNING

De eksisterende, nyopsatte københavnerarmaturer genanvendes på nye master med ny placering ift. det ændrede vejprofil på Klosterplads.

På Frederiksgade bevares den eksisterende vejbelysning med Københavnerarmaturer.

små belysningsspot i belægningen i samspil med kunststrategien i byrumsforløbet. Stjenebelysningen vil iscenesætte forløbet ned mod havnen og kunsten i byrummet.

Der placeres et gøglerstik i forbindelse til pladsen ved Havnen.

PLADSBELYSNING

For at sikre fremkommelighed og stemningsfulde byrum i aftentimerne foreslås en belysning af mindre master med flere spots på pladsdannelserne både omkring Klosterplads og for enden af Frederiksgade. Såvel master som armaturer pulverlakeres i en sort RAL-farve.

BELYSNING AF ELEMENTER

Belysning af træer med uplights vil skabe stemningsfulde byrum. Desuden forelæses



Uplights under udvalgte træer på pladserne



Eks. Københavnerarmatur bevares



Konisk mast med spots, Højde 5 m på pladsdannelser



Projektør Ø 26 cm

INVENTAR

INVENTAR:

Som bænke forslåes træbænke med ryglæn som fx. Pi-cirkelserien fra G9.

Disse fåes med forskellige radier, her anvendes Ø2000 og Ø2400, som er de bænkelementer, hvor trælister er kileformede tilpasset cirkelens radie. De buede i helcirkel anvendes primært omkring træer på pladsdannelserne, og de buede i halvcirkler anvendes i gadeforløb i samspil med grupper af træer.

Som skraldespande anvendes kommunes egen model CUBO med plads til pizzabakker.

Som cykelstativer foreslåes det at anvende Steler som f.eks. BIKE SUN.

Som træhulsriste foreslåes f.eks. GH-form Campus-modellen i støbejern. Ved de to store eksisterende lindetræer på Klosterplads (ved trappen) udarbejdes to specialriste, som flugter med trappens trin.

Hvor ledelinjer ikke kan indarbejdes naturligt i belægningsoverflade og belægningskanter, foreslåes det at anvende ledelinjer og opmærksomhedsfelter i pictoform-serien fra GH-form.



Runde bæk omkring træer



Specialløsninger/riste for bevaring af eksisterende træer



Runde bæk m. træsæder og ryglæn, Pi-cirkel serien



Skraldespand, CUBE, G9



Træhulsriste, GH-form

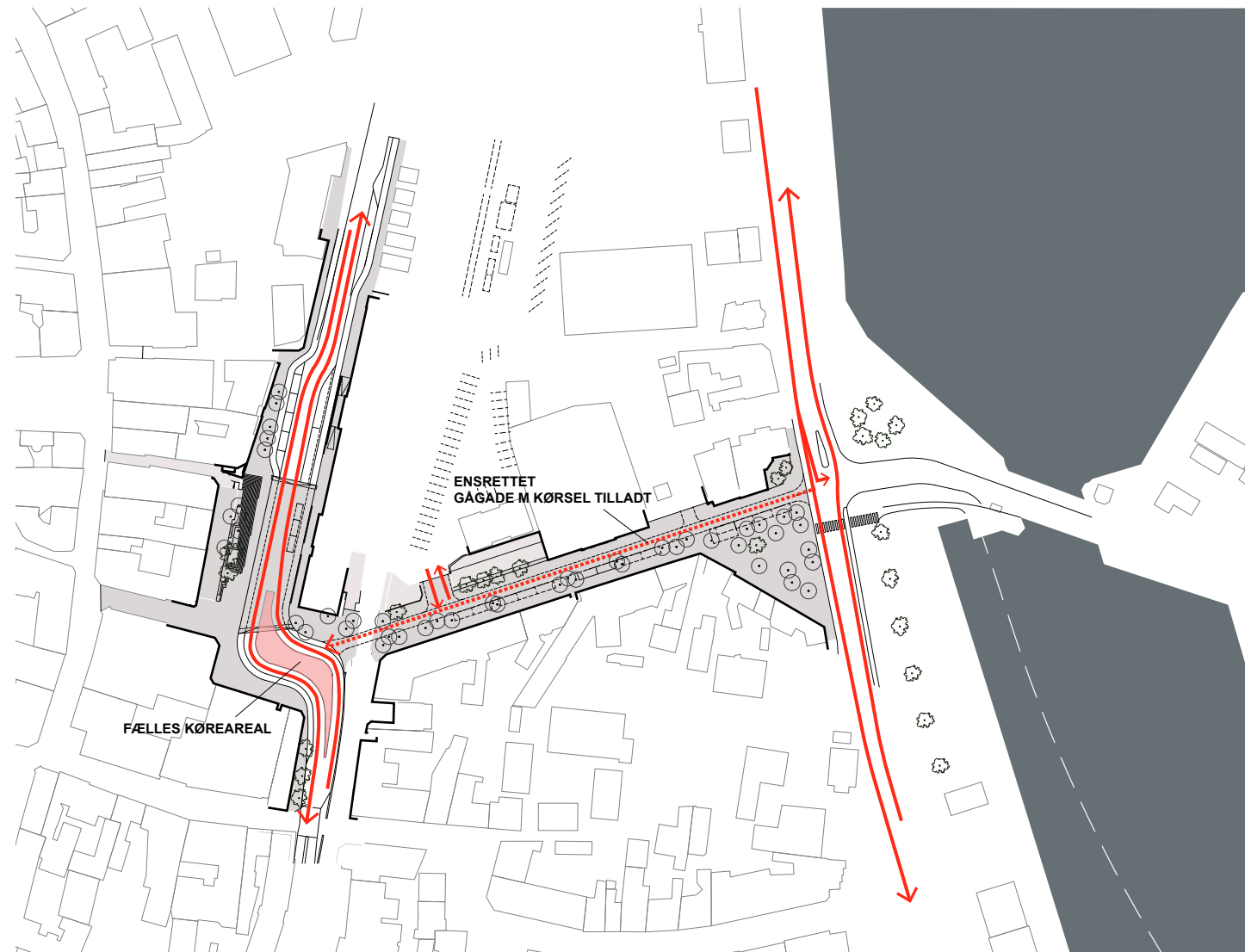


Cykelsteler, BIKE SUN

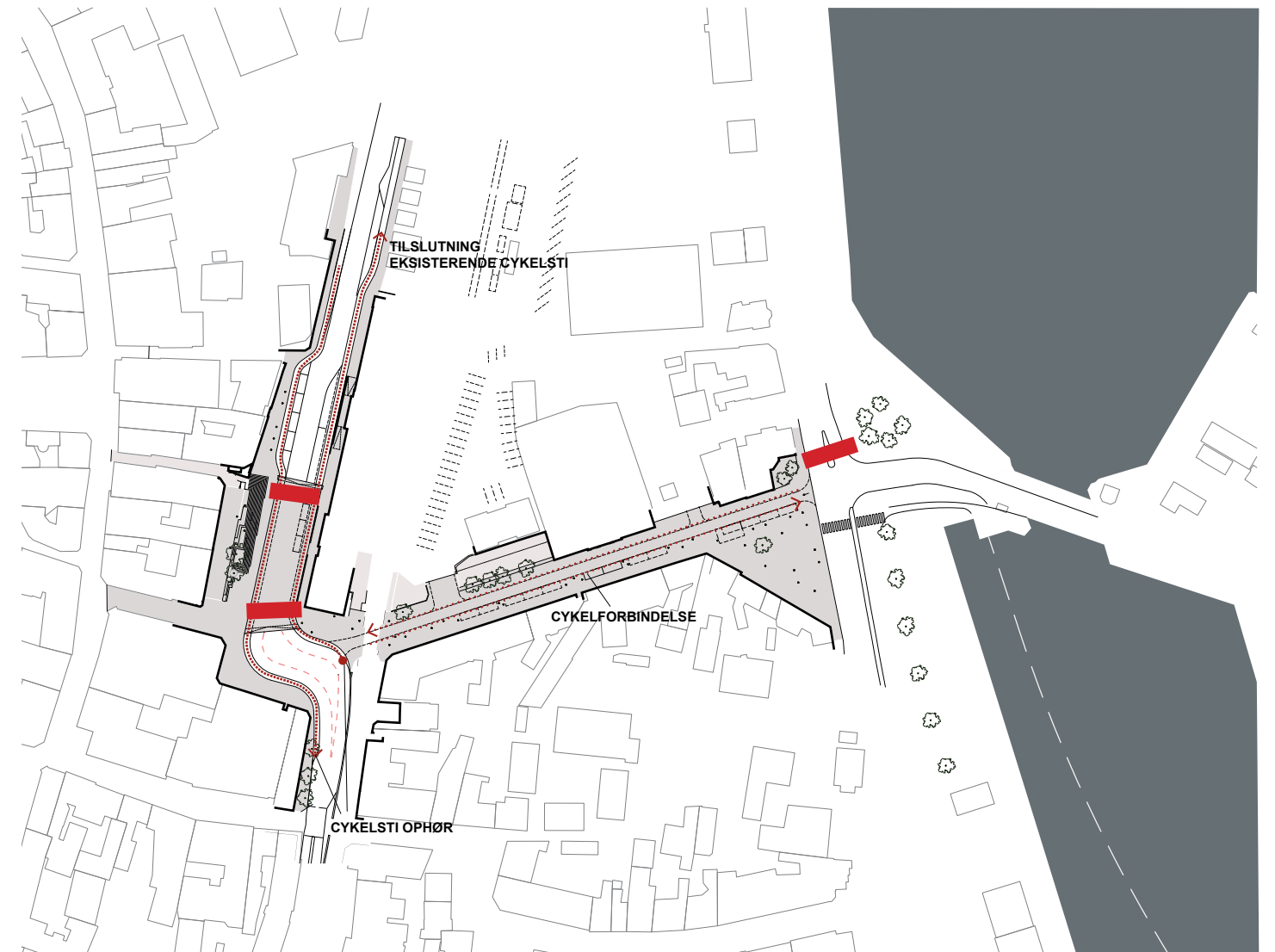
TRAFIK

TRAFIKFLOW OG PARKERING

FREMTIDIGT TRAFIKALT FLOW

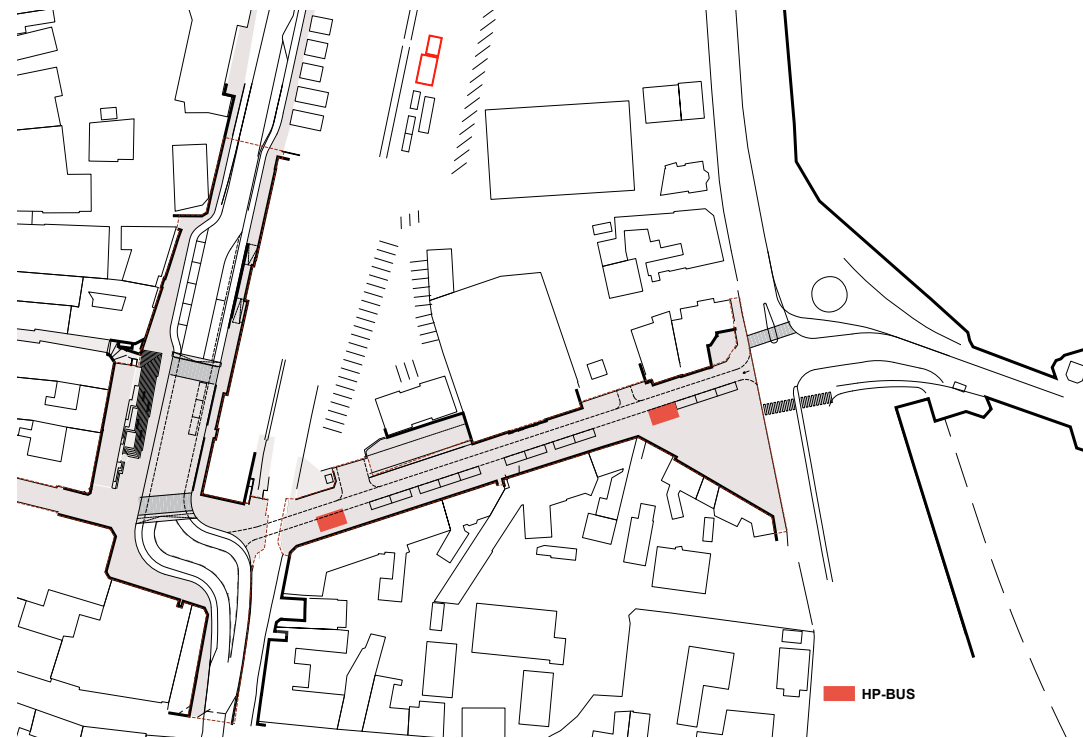


TRAFIKSIKRE KRYDSNINGER OG CYKELSTIER

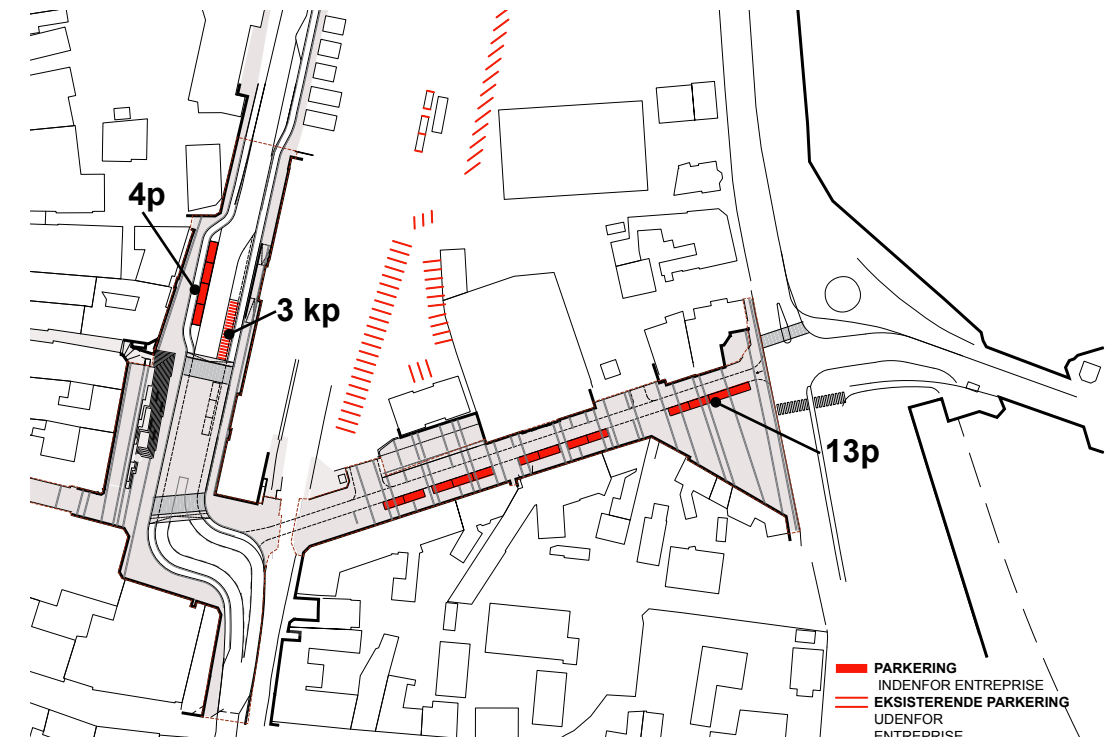


TRAFIK

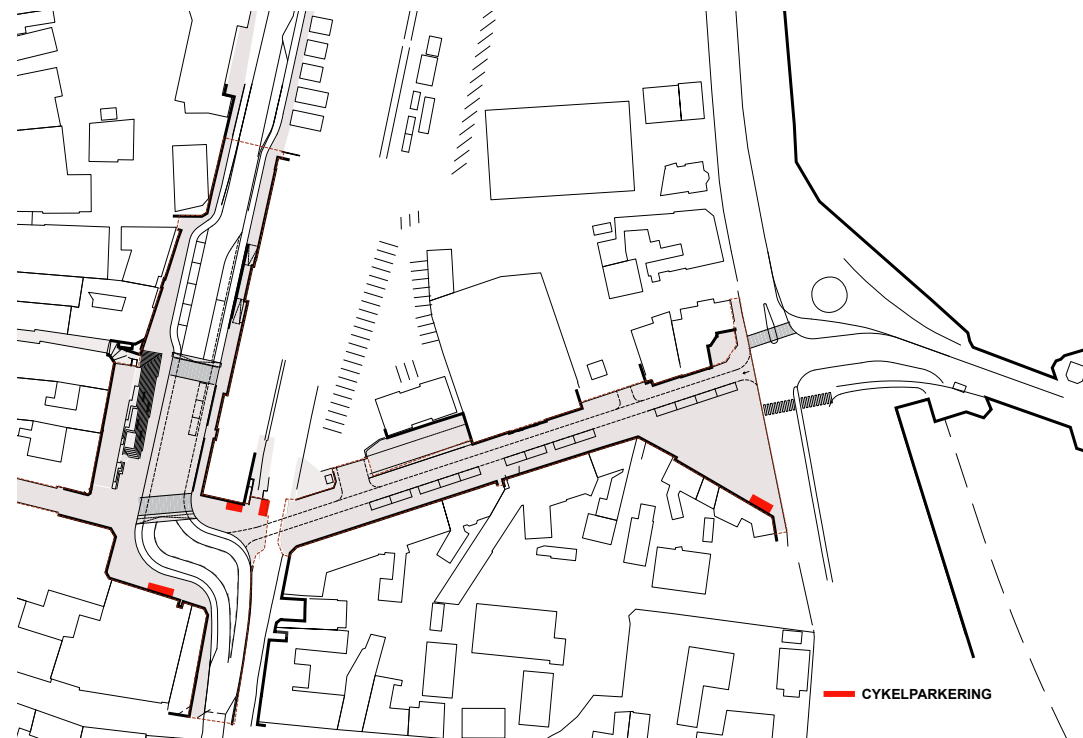
PARKERING OG TRAFIKALT FLOW



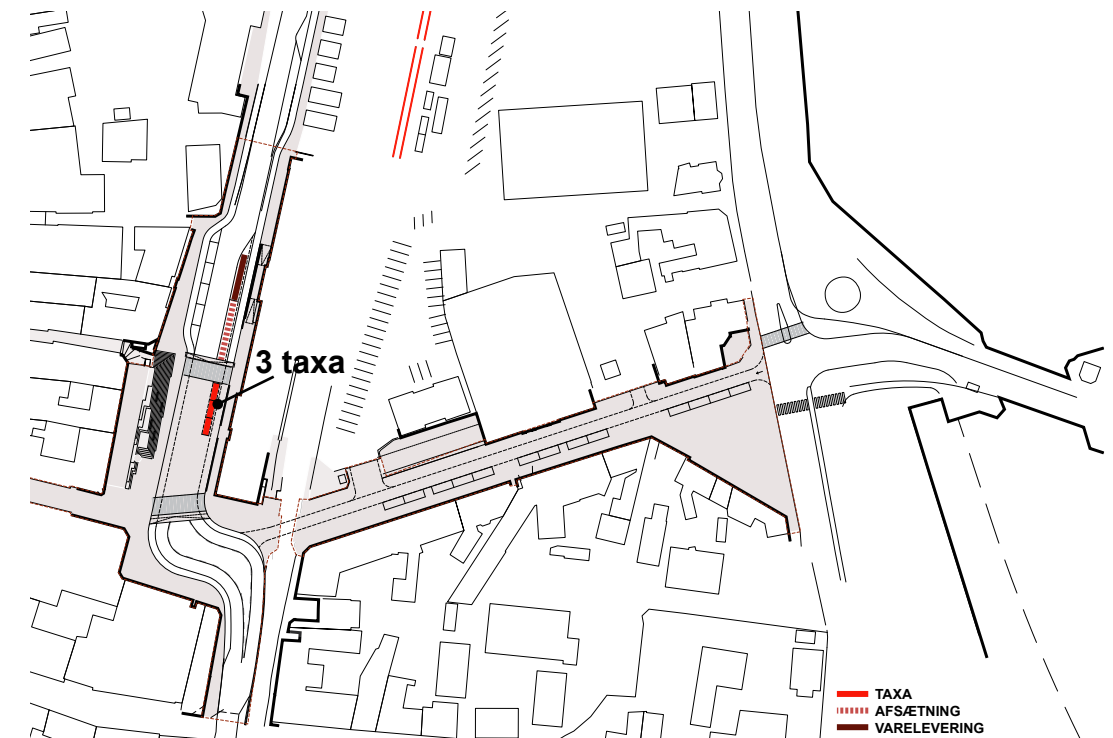
HANDICAPBUSSE



ALM PARKERING

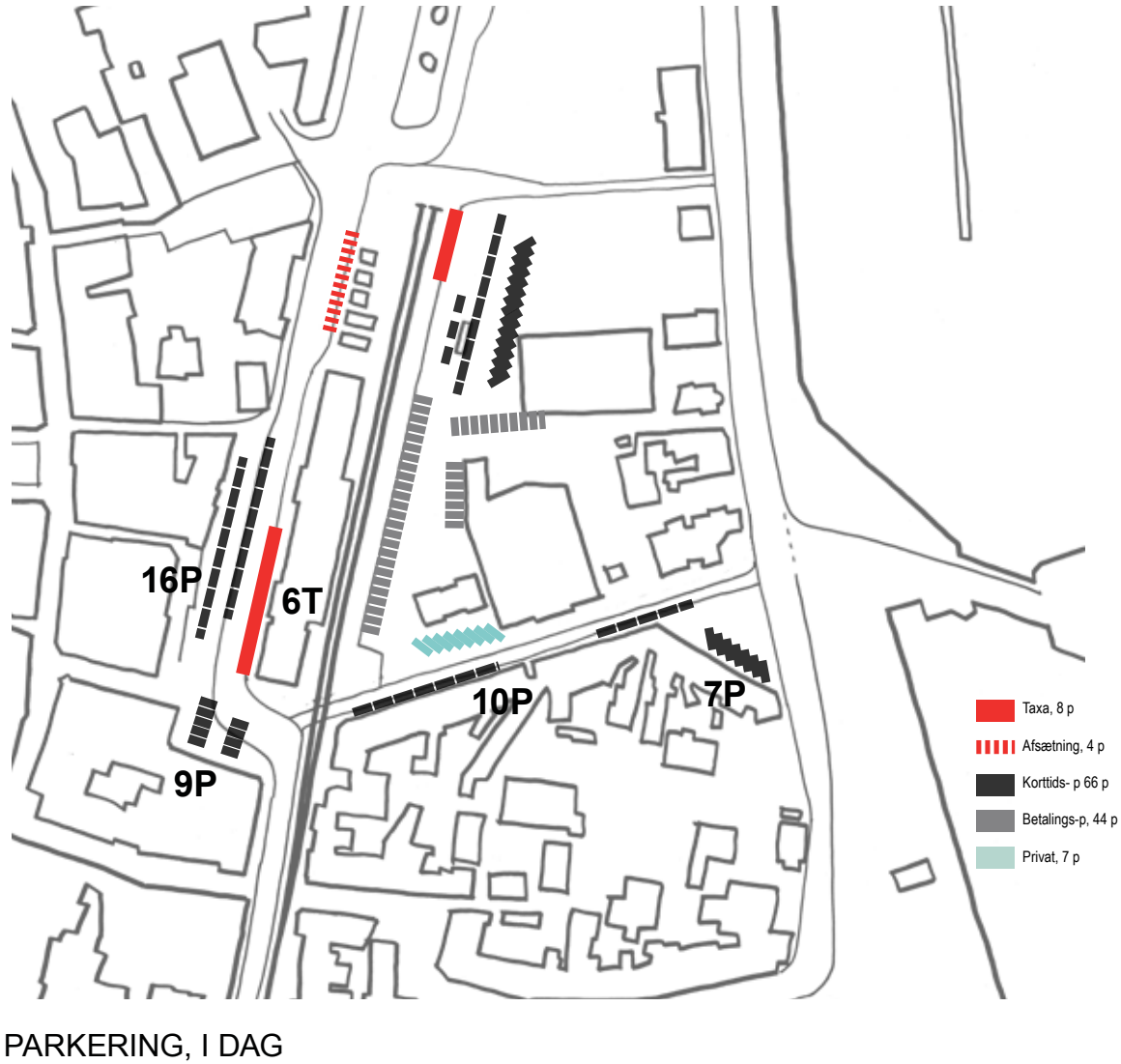
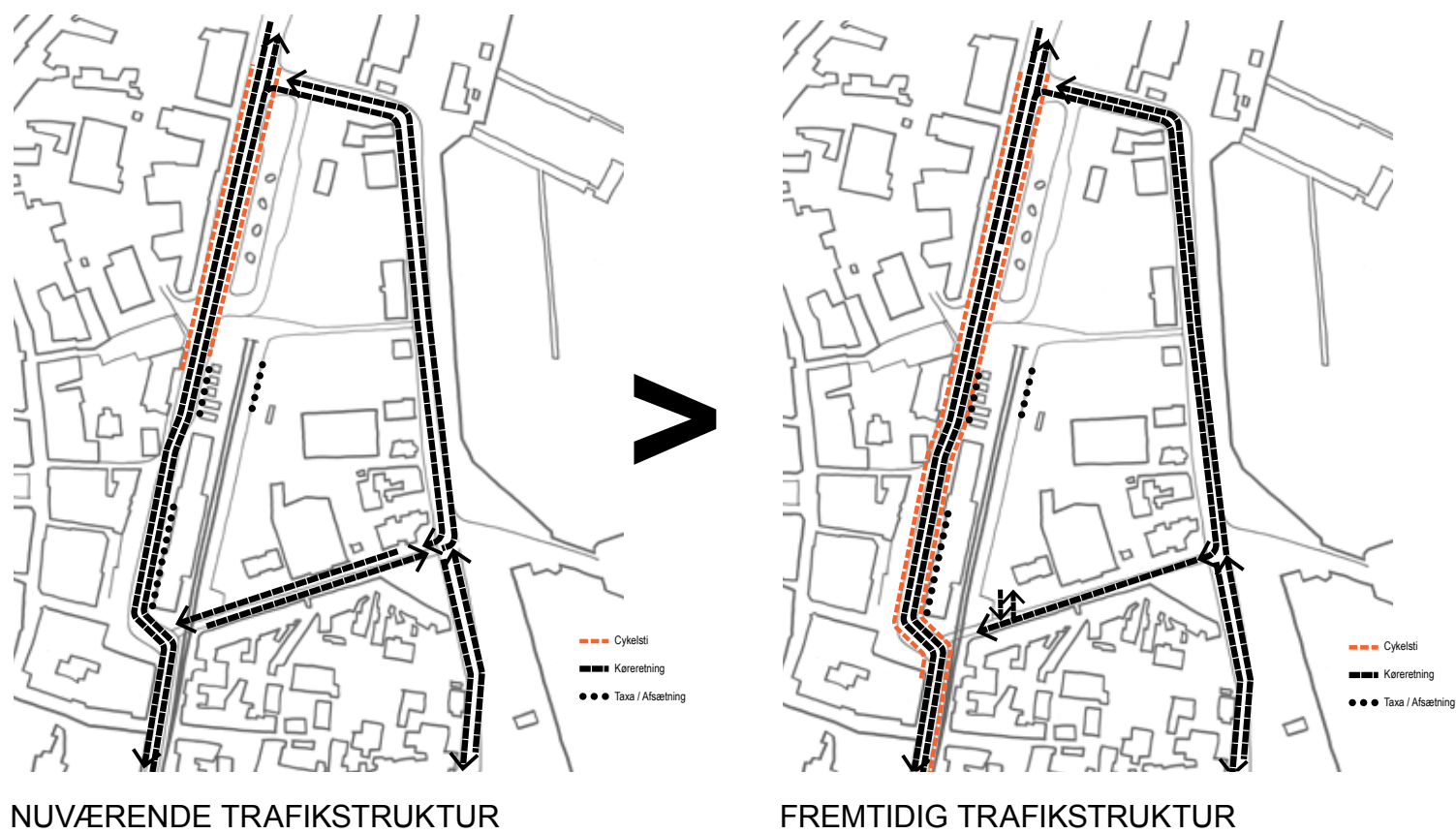


CYKELPARKERING



TAXI, VARELEVERING, KISS N RIDE

TRAFIK OG PARKERING - FØR OG EFTER



TRAFIK

Trafikale forhold

Klosterplads

Vejen
Forbindelsen Jernbanegade-Klosterplads-Toldbodgade skal opretholdes som en velfungerende trafikvej med dobbeltrettet biltrafik. Ud fra modelberegninger er det oplyst, at vejen skal afvikle en døgntrafik på ca. 8.000 biler i gennemsnit i år 2025. Det er derfor forudsat, at vejen skal opretholde en god funktionalitet, da trafikken alternativt vil benytte ruten via Jessens Mole, Havnepladsen og Brogade, hvoraf sidstnævnte er smal og uegnet til at afvikle en øget trafik. Trafikken på strækningen ønskes derfor ikke reduceret. Det medfører at vejen, uanset opstramning, lav kørehastighed og forskønnelse opretholdes som en trafikvej, hvor det er den krydsende fodgængertrafik, der har vigepligt. Køresporene skal derfor være veldefinerede på hele strækningen. På pladsdannelsen ved stationen foreslås dette udformet ved forskellige belægningsudtryk og langsgående markeringer.

Vejen udformes som udgangspunkt med en kørebanebredde på 3,25 meter. S-svinget udgør en udfordring, idet store køretøjernes arealbehov øges betydeligt i sving. Svinget dimensioneres ud fra, at to busser med lav hastighed kan passere hinanden, samt at et større køretøj (fx en sættevogn) kan passere en personbil. Mødes to store køretøjer, må de vige for hinanden. Det foreslås, at S-svinget udformes med et midterfelt i en afvigende belægning eller med en afmærket spærreflade, der kan overskrides af de store køretøjer, men som virker afvisende for personbilerne, således at personbiler i højere grad kører langs vejsiderne med skarpere sving og dermed med lavere hastighed.

Den hævede flade er et visuelt virkemiddel, der skal understøtte byrummet, give området et samlet arkitektonisk udtryk og medvirke til at sænke bilisternes hastighed. Det foreslås at fladen i begge ender udformes med en formaliseret fodgængergang, der er skiltet og særskilt belyst. Såfremt det formelt ikke kan accepteres at der etableres to fodgængerovergange, er der den sydlige overgang, der skal prioriteres.

Den hævede flade skal udformes, så den tilgodeser bustrafikken, hvilket begrænser rampernes hældning. Dette isæt i den sydlige ende, hvor overgangen er skrå. Her skal hældningen på rampen være ubetydelig, da det ellers medfører vrid i busserne.

Cyklister

Der foreslås at etablere enkeltrettede cykelstier på hele strækningen i samme bredde som på Toldbodgade, dvs. ca. 2 meter. Hvor stierne passerer den hævede flade, skal overgangen mellem cykelsti og henholdsvis kørebane og fortov være tydelig af hensyn til den samlede trafikafvikling.

I S-svinget er der ikke tilstrækkeligt areal til at cykelstien i sydsiden kan føres med rundt i svinget ved Frederiksgade. Cyklister fra syd, hvor der ikke er cykelsti, fortsætter derfor ad vejen og ledes ind på cykelstier efter det første sving, ud for stationsbygningens gavl. Der etableres nye cykelparkeringsområder i området ved stationens gavl og ved overgangen mellem Klosterplads og Klosterstræde.

Bilparkering

Den nuværende parkering, der omfatter omkring 25 tidsbegrænsede pladser (15 min. og 30 min.), nedlægges af hensyn til ønskerne om byrum, bedre gangforbindelser, cykelstier og trappeanlæg.

I forslaget etableres et spor i vejens nordside med 4 pladser, der foreslås tidsbegrænset til 15 min.

P-sporet langs stationsbygningen

Langs stationen er der i dag et langt taxispor med plads til 8 taxi, samt spor til varelevering ud for stationens indgang. I forslaget etableres et spor med plads til 3 taxipladser, 2-3 afsætningspladser til offentlig brug og plads til en 12-meter lastbil/varebil til varelevering. Sporet udformes med ekstra bredde for at begrænse konflikterne i forhold til den langsgående bil- og cykeltrafik. Den detaljerede udformning er ikke fastlagt endnu.

Frederiksgade

Vejen
Frederiksgade foreslås ensrettet i retning fra havnen mod stationen. Hermed er der fortsat fuld tilgængelighed til de enkelte ejendomme og parkeringspladser langs vejen, men trafikken reduceres, og det bliver enkelt for de bløde trafikanter at overskue trafikken. Modelberegninger har vist, at døgntrafikken ved en ensretning kan forventes reduceret fra ca. 1.000 biler til omkring 3-400 biler. Ved at ensrette trafikken i retning mod stationen opnår man en markant forenkling af trafikken i S-svinget, da der ikke fremover behov for højresvingsbane og venstresvingsbane i Klosterplads til bilister, der skal ned ad Frederiksgade.

Herudover åbner ensretningen mulighed for, at bilister fra nord kan foretage afsætning i sporet langs stationen ved at køre ad Jessens Mole og Frederiksgade og dreje mod nord ad Klosterplads. Ned mod Jessens Mole foreslås den nuværende skrå forbindelsesvej langs den sydlige bebyggelse nedlagt for at styrke en samlet pladsdannelse her.

Cyklister og fodgængere

Det foreslås, at cykeltrafikken opretholdes dobbeltrettet, da det vil være vanskeligt at forhindre, at cyklister vil færdes ned ad Frederiksgade mod vandet.

Køresporet i Frederiksgade skal derfor have en bredde på omkring 4 meter. Hvis ensretningen også skal gælde for cyklisterne, kan køresporet udformes i en bredde på 3,25 meter. Hele vejudlægget udlægges med en samlet belægning i et niveau, hvor køresporet fx er markeret med en ændring i belægningsens udtryk. Vejen kan muligvis skiltes som gågade med kørsel tilladt. Der etableres to områder med cykelparkering i den østlige ende af Frederiksgade. Ved Jessens Mole etableres en ekstra overgang mod havnen i forlængelse af den nordlige side af Frederiksgade. Det forudsætter en omlægning af Jessens Mole, og etablering af en midterhelle, eller at krydset signalreguleres. Denne krydsning er ikke en del af dette projekt.

Bilparkering

Den samlede parkeringskapacitet på Frederiksgade inklusive området ved Jessens Mole reduceres med ca. 6 pladser. Det skyldes primært, at parkeringspladserne på områdets ved Jessens Mole nedlægges. 2 af parkeringspladserne, en i hver ende af vejen, foreslås indrettet til store handicapkøretøjer. Parkeringspladserne skal afmærkes tydeligt, så det er muligt at skilte hvor der må parkeres, fx ”Parkering kun tilladt i afmærke båse”.

Parkeringsområdet umiddelbart øst for sporene vil fortsat have vejadgang til og fra Frederiksgade, men herudover foreslås det, at der etableres forbindelse til vejforpladsen/ parkeringspladsen nord for. Det vil forbedre

tilgængeligheden, formentlig reducere trafikken i Frederiksgade og gøre det muligt fortsat at lukke helt for biltrafik fredag og lørdag aften/nat.

Opmærksomhedspunkter til den videre planlægning
Der er en række forhold i projektet, der påkalder sig særlig opmærksomhed, og som derfor vil blive vurderet nøje i den videre planlægning.

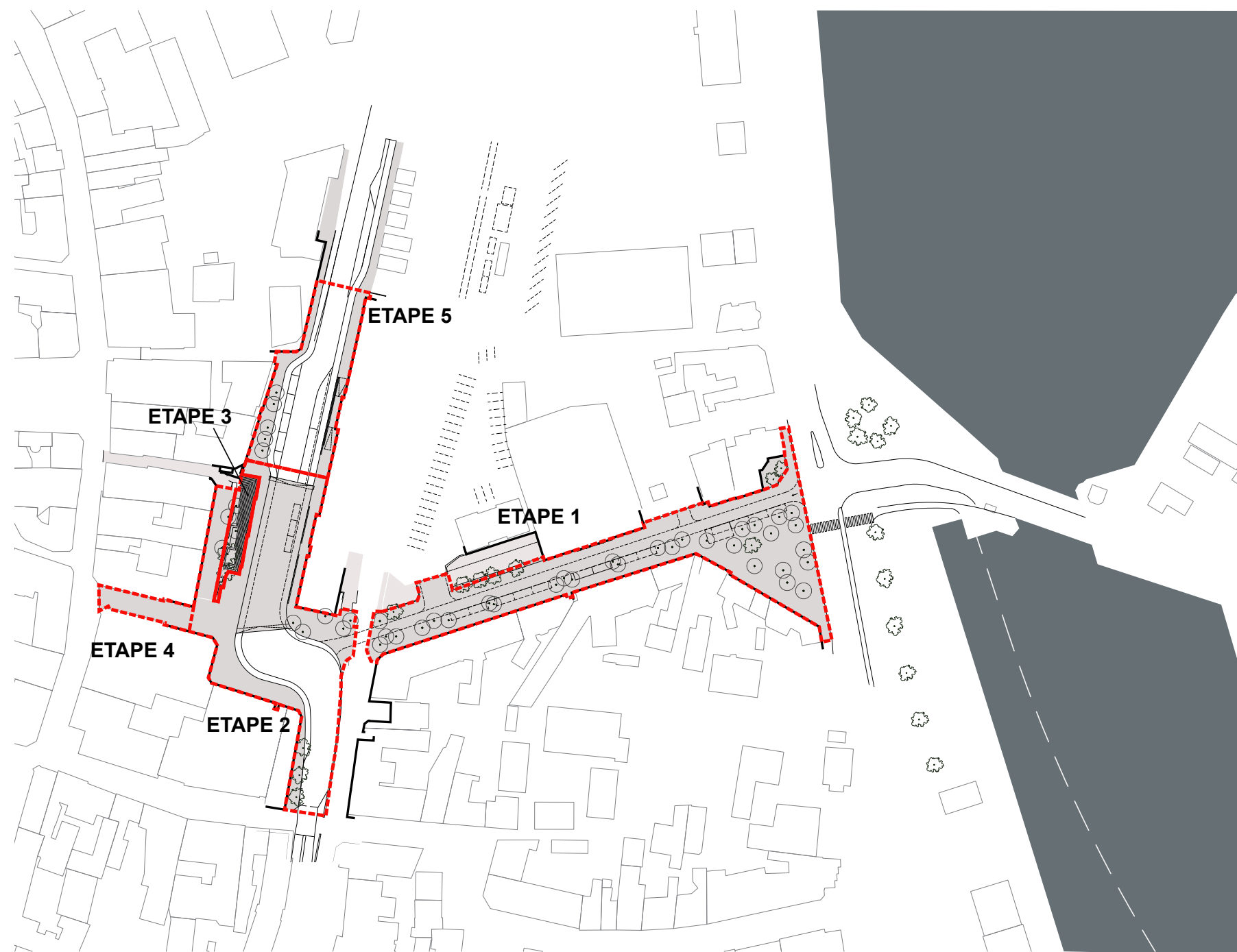
Det drejer sig om:

- De generelle forhold for bevægelseshandicappede
- Højdeforskellen ved stationens indgang i forhold til placering af varelevering
- Der er mange, der foretager U-sving på pladsen i dag, da vejen er meget bred. Det vil blive sværere efter ombygning, men er fortsat muligt i S-svinget. Det er ikke hensigtsmæssigt, og det skal derfor søges minimeret.
- Fodgængere kan i dag krydse Klosterplads i to tempi, da fodgængerovergangen i dag har en midterhelle. Det øger trygheden, men den kan ikke umiddelbart opretholdes, da vejens indsnævres. Muligheden for at indpasse en smal midterhelle skal vurderes nøje.

BILAG

ANLÆGSOVERSLAG

OVERSIGT MED FASER



FASER

ANLÆGSOVERSLAG
SAMLEARK, OPDELT I FASER

SAMTLIGE ETAPER			
2. - 12.	Sum - anlægsarbejder		15.562.375,00

	Økonomisk ramme - anlægsarbejder		16.840.000,00
	Overskud / underskud		1.277.625,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	2.334.356,25
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	3.579.346,25
	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	21.476.077,50

FORDELT PÅ ETAPER			
Post	Betegnelse		I alt

ETAPE A	Frederiksgade		
2.	Jordarbejder	KR.	721.700,00
3.	Afvanding	KR.	150.400,00
4.	Asfaltarbejder	KR.	20.000,00
5.	Belægninger og kanter	KR.	2.589.500,00
6.	Trapper og støttemure	KR.	0,00
7.	Kørebaneafmærkning	KR.	0,00
8.	Afmærkningsmateriel	KR.	50.000,00
9.	Belysning og el	KR.	628.000,00
10.	Inventar og møbler	KR.	975.000,00
11.	Beplantning	KR.	720.000,00
12.	Bumanlæg	KR.	50.000,00
	Sum - anlægsarbejder	KR.	5.904.600,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	583.589,06
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	1.297.637,81
	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	7.785.826,88

ETAPE B1	Klosterplads / Jernbanegade		
2.	Jordarbejder	KR.	825.800,00
3.	Afvanding	KR.	173.500,00
4.	Asfaltarbejder	KR.	552.850,00
5.	Belægninger og kanter	KR.	2.322.175,00
6.	Trapper og støttemure	KR.	67.500,00
7.	Kørebaneafmærkning	KR.	22.000,00
8.	Afmærkningsmateriel	KR.	50.000,00
9.	Belysning og el	KR.	515.000,00
10.	Inventar og møbler	KR.	382.500,00
11.	Beplantning	KR.	330.000,00
12.	Bumanlæg	KR.	50.000,00
	Sum - anlægsarbejder	KR.	5.291.325,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	583.589,06
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	1.174.982,81

	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	7.049.896,88
ETAPE B2	Trappen		
2.	Jordarbejder	KR.	185.500,00
3.	Afvanding	KR.	70.000,00
4.	Asfaltarbejder	KR.	0,00
5.	Belægninger og kanter	KR.	122.500,00
6.	Trapper og støttemure	KR.	1.145.000,00
7.	Kørebaneafmærkning	KR.	0,00
8.	Afmærkningsmateriel	KR.	0,00
9.	Belysning og el	KR.	269.000,00
10.	Inventar og møbler	KR.	73.000,00
11.	Beplantning	KR.	100.000,00
12.	Bumanlæg	KR.	0,00
	Sum - anlægsarbejder	KR.	1.965.000,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	350.153,44
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	463.030,69
	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	2.778.184,13

ETAPE C	Klosterstræde		
2.	Jordarbejder	KR.	45.000,00
3.	Afvanding	KR.	0,00
4.	Asfaltarbejder	KR.	0,00
5.	Belægninger og kanter	KR.	208.000,00
6.	Trapper og støttemure	KR.	0,00
7.	Kørebaneafmærkning	KR.	0,00
8.	Afmærkningsmateriel	KR.	0,00
9.	Belysning og el	KR.	0,00
10.	Inventar og møbler	KR.	56.000,00
11.	Beplantning	KR.	40.000,00
12.	Bumanlæg	KR.	0,00
	Sum - anlægsarbejder	KR.	349.000,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	233.435,63
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	116.487,13
	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	698.922,75

ETAPE D	Klosterplads / Toldbodvej		
2.	Jordarbejder	KR.	366.400,00
3.	Afvanding	KR.	156.500,00
4.	Asfaltarbejder	KR.	424.050,00
5.	Belægninger og kanter	KR.	671.000,00
6.	Trapper og støttemure	KR.	62.500,00
7.	Kørebaneafmærkning	KR.	22.500,00
8.	Afmærkningsmateriel	KR.	50.000,00
9.	Belysning og el	KR.	57.500,00
10.	Inventar og møbler	KR.	142.000,00
11.	Beplantning	KR.	100.000,00
12.	Bumanlæg	KR.	0,00
	Sum - anlægsarbejder	KR.	2.052.450,00

1.	Arbejdsplads mv.	KR.	583.589,06
	Uforudseelige udgifter 20%	KR.	527.207,81
	I ALT EKSKL. MOMS	KR.	3.163.246,88

SAMLET			
	I ALT EKSKL. MOMS		21.476.077,50

ANLÆGSOVERSLAG

UDSPECIFICERET, OPDELT I FASER

Tilbudsliste												
SAMLET												
Beskrivelse af ydelser												
HP	PO	UP	Betegnelse	Enhed	Enhedspris	Antal enheder	Total pris					
			AREAL	m2		0						
01			ARBEJDSPLADS									
01	01	01	Arbejdsplads mv. (15 % af anlægssum), herunder: - Etablering, drift og rømning - Håndtering og bortskaffelse af affald - Færdselsregulerende foranstaltninger - Byggepladsskilte - Færdsesregulerende foranstaltninger, så der er adgang til butikker, lejligheder mv.	sum	2.334.356 kr.	1	2.334.356	kr.				
02			Delsum				2.334.356	kr.				
02			JORDARBEJDER									
02	01		Forberedende arbejder									
	01		Rydning af Klostersten til depot	stk.	1.000 kr.	4	4.000	kr.	0	0	4	4.000
	02		Nedtagning og bortskaffelse af eksisterende belysningsmaster	stk.	5.000 kr.	6	30.000	kr.	0	0	5	25.000
	03		Nedtagning og deponering af eksisterende københavnertilamp for genopsætning	stk.	2.000 kr.	7	14.000	kr.	0	0	5	10.000
	04		Beskyttelse af eksisterende træer	stk.	2.000 kr.	11	22.000	kr.	6	12.000	3	6.000
	05		Rydning i øvrigt (beplantning, inventar mv.)	sum	50.000 kr.	1	50.000	kr.	0,25	12.500	0,25	12.500
02	02		Opbrydning									
	01		Rydning af og deponering af eks. klinkerbefæstelser, kun overflade.	m²	100 kr.	785	78.500	kr.	107	10.700	388	38.800
	02		Rydning af og deponering af eks. granitbefæstelser, kun overflade.	m²	100 kr.	410	41.000	kr.	265	26.500	145	14.500
	03		Rydning af og bortskaffelse af eks. Københavnerfortove, kun overflade.	m²	100 kr.	1016	101.600	kr.	625	62.500	216	21.600
	04		Rydning og bortskaffelse af terrænmur	sum	75.000 kr.	1	75.000	kr.	0	0	0	0
	05		Asfalktskæring	lbm	50 kr.	880	44.000	kr.	450	22.500	300	15.000
	06		Rydning og bortskaffelse af asfalt	t	180 kr.	1735	312.300	kr.	700	126.000	630	113.400
	07		Granitkantsten og brostenskant, at optage og lægge i depot til senere genanvendelse	lbm	100 kr.	1025	102.500	kr.	400	40.000	350	35.000
	08		Nedløbsbrønde/snydebrønde, at opbryde og bortskaffe, inkl. stikledninger	stk	1500 kr.	33	49.500	kr.	6	9.000	20	30.000
02	03		Råjord - Afgravning og udsætning af ikke-klassificeret jord									
	01		Afgravning og bortskaffelse af jord, Klasse 2/3 (inkl. deponeringsafgifter)	m³	400 kr.	3050	1.220.000	kr.	1000	400.000	1250	500.000
02			DELSUM				2.144.400	kr.	721.700		825.800	

ANLÆGSOVERSLAG
UDSPECIFICERET, OPDELT I FASER

03		AFVANDING																
03	01	Dræn																
	01	Levering og lægning af dræn Ø 80 mm	m	250	kr.	380	95.000	kr.	200	50.000	50	12.500	80	20.000	0	0	50	12.500
	02	Brønde																
	01	Levering og sætning af nedløbsbrønd/snydebrønd, inkl. karm og rist	stk.	5.000	kr.	10	50.000	kr.	6	30.000	0	0	0	0	0	0	4	20.000
	02	Højderegulering af eksisterende brønde	stk.	1.800	kr.	33	59.400	kr.	8	14.400	20	36.000	0	0	0	0	5	9.000
03	03	Tilslutning på eksisterende stikledning/brønd/hovedlednign	stk.	1.000	kr.	33	33.000	kr.	8	8.000	20	20.000	0	0	0	0	5	5.000
	04	Levering og udlægning af Acodræn, inkl. alle ydelser	m	2.500	kr.	80	200.000	kr.	0	0	20	50.000	20	50.000	0	0	40	100.000
	03	Ledninger																
	01	Levering og lægning af stikledning, Ø 160 mm PP-SN8	m	700	kr.	90	63.000	kr.	40	28.000	50	35.000	0	0	0	0	0	0
	02	TV-Inspektion	stk	10.000	kr.	5	50.000	kr.	2	20.000	2	20.000	0	0	0	0	1	10.000
03		DELSUM				550.400	kr.		150.400		173.500		70.000		0		156.500	
04		ASFALTARBEJDER																
04	01	Asfaltbefæstelser																
	01	Asfaltbefæstelse, vejarealer, inkl. GAB+AB, bundsikring og bærelag	m²	750	kr.	802	601.500	kr.	0	0	540	405.000	0	0	0	0	262	196.500
	02	Asfaltbefæstelser, vejarealer, Slidlag+genopretning (eks. bund)	m²	250	kr.	532	133.000	kr.	0	0	232	58.000	0	0	0	0	300	75.000
	03	Asfaltbefæstelse, cykelsti, inkl. GAB+AB, bundsikring og bærelag	m²	550	kr.	368	202.400	kr.	0	0	127	69.850	0	0	0	0	241	132.550
	04	Kantfyldning	sum	400	kr.	150	60.000	kr.	50	20.000	50	20.000	0	0	0	0	50	20.000
04		DELSUM				996.900	kr.		20.000		552.850		0		0		424.050	
05		BELÆGNING OG KANTER																
05	01	Granitbelægninger																
	01	Bordursten 300 x 800-1000 mm, at levere og sætte i grus, inkl. bærelag og bundsikring	lbm	1.000	kr.	1161	1.161.000	kr.	670	670.000	350	350.000	0	0	38	38.000	103	103.000
	02	Chaussésten, at levere og sætte i grus, inkl. bærelag og bundsikring	lbm	850	kr.	3020	2.567.000	kr.	815	692.750	1585	1.347.250	0	0	200	170.000	420	357.000
	03	Brosten, fra kommunens depot sætte i grus, inkl. bærelag og bundsikring	m²	450	kr.	965	434.250	kr.	505	227.250	460	207.000	0	0	0	0	0	0
	04	Munkesten, store fliser sætte i grus, inkl. bærelag og bundsikring, kontur af fortidsminder	m²	1.000	kr.	143	143.000	kr.	50	50.000	93	93.000	0	0	0	0	0	0
05	02	Granitkantsten																
	01	Granitkant, b=300, at levere og sætte i beton	lbm	750	kr.	528	396.000	kr.	55	41.250	231	173.250	0	0	0	0	242	181.500
05	03	Klinkebelægninger																
	01	Klinker, at levere og sætte i grus, inkl. bærelag og bundsikring	m²	700	kr.	1551	1.085.700	kr.	1270	889.000	106	74.200	175	122.500	0	0	0	0
05	04	Øvrige belægninger																
	01	Ledeline, pictoformelementer, støbejern	lbm	500	kr.	159	79.500	kr.	0	0	100	50.000	0	0	0	0	59	29.500
	02	Markeringssøm, støbejern, 1 stk. pr. 50 cm	lbm	175	kr.	267	46.725	kr.	110	19.250	157	27.475	0	0	0	0	0	0
05		DELSUM				5.913.175	kr.		2.589.500		2.322.175		122.500		208.000		671.000	

ANLÆGSOVERSLAG
UDSPECIFICERET, OPDELT I FASER

06		TRAPPER OG STØTTEMURE																	
06 01		Støttemure																	
		01	Terrænmur ifm trappe, muret af tegl,	lbm	8.500	kr.	30	255.000	kr.	0	0	0	0	30	255.000	0	0	0	0
		01	Plint / støttemur af granit foran stationsbygning	lbm	2.500	kr.	52	130.000	kr.	0	0	27	67.500	0	0	0	0	25	62.500
06 02		Trapper																	
		01	Trappetrin af teglklinker at sætte i beton, inkl. betonunderstøbning	lbm	2.000	kr.	445	890.000	kr.	0	0	0	0	445	890.000	0	0	0	0
06		DELSUM								0		67.500		1.145.000		0		62.500	
07		KØREBANEAFMÆRKNING																	
07 01		Termoplastisk plan afstribning, t=3-5 mm																	
		01	10 cm bred afmærkning af parkering	lbm	20	kr.	225	4.500	kr.	0	0	100	2.000	0	0	0	0	125	2.500
		02	30 cm bred afmærkning	m ²	200	kr.	100	20.000	kr.	0	0	50	10.000	0	0	0	0	50	10.000
		04	Øvrig afmærkning på området	sum	10.000	kr.	2	20.000	kr.	0	0	1	10.000	0	0	0	0	1	10.000
07		DELSUM								0		22.000		0		0		22.500	
08		AFMÆRKNINGSMATERIEL																	
08 01 01		Skiltning		sum	50.000	kr.	3	150.000	kr.	1	50.000	1	50.000	0	0	0	0	1	50.000
08		DELSUM								50.000		50.000		0		0		50.000	
09		BELYSNING OG EL																	
09 01 01		Pullertlamper, at levere og opstille		stk	15.000	kr.	0	0	kr.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		02	Koniske master, at levere og opstille	stk	10.000	kr.	14	140.000	kr.	7	70.000	6	60.000	1	10.000	0	0	0	0
		03	Eksisterende Københavnerarmaturer, at genmontere	stk	2.500	kr.	9	22.500	kr.	0	0	6	15.000	0	0	0	0	3	7.500
		04	Spotarmaturer, iGuzzini MaxiWoody, at levere og montere	stk	9.000	kr.	29	261.000	kr.	14	126.000	12	108.000	3	27.000	0	0	0	0
		05	Uplights under træer, at levere og montere	stk	7.000	kr.	18	126.000	kr.	8	56.000	6	42.000	4	28.000	0	0	0	0
		06	Effektbelysning i byrum, at levere og montere	stk	200.000	kr.	3	600.000	kr.	1	200.000	1	200.000	1	200.000	0	0	0	0
		07	Gravearbejde og retablering for belysning, inkl. trækrør (allerede opgravede arealer)	lbm	300	kr.	400	120.000	kr.	290	87.000	100	30.000	10	3.000	0	0	0	0
		08	Ledninger, at levere og lægge	lbm	100	kr.	400	40.000	kr.	290	29.000	100	10.000	10	1.000	0	0	0	0
		09	Kabelblok	lbm	2.500	kr.	52	130.000	kr.	12	30.000	20	50.000	0	0	0	0	20	50.000
		10	Gøglerstik	stk	30.000	kr.	1	30.000	kr.	1	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0
09		DELSUM								628.000		515.000		269.000		0		57.500	

ANLÆGSOVERSLAG
UDSPECIFICERET, OPDELT I FASER

10	INVENTAR OG MØBLER																		
10	01	Inventar																	
	01	Levering og montering af træhulsriste	stk	13.000	kr.	59	767.000	kr.	33	429.000	15	195.000	4	52.000	2	26.000	5	65.000	
	02	Levering og opsætning af skraldespand	stk	11.000	kr.	10	110.000	kr.	3	33.000	5	55.000	1	11.000	0	0	1	11.000	
	03	Levering og montering af håndliste ved trapper	stk	5.000	kr.	2	10.000	kr.	0	0	0	0	2	10.000	0	0	0	0	
	04	Levering og montering af håndliste ved hovedindgang stationsbygning	m	3.000	kr.	22	66.000	kr.	0	0	0	0	0	0	0	0	22	66.000	
	05	Levering og montering af cykelstativer, steler	stk	2.500	kr.	47	117.500	kr.	12	30.000	35	87.500	0	0	0	0	0	0	
10	02	Møbler																	
	01	Levering og etablering af bænke, runde Ø2	stk	15.000	kr.	18	270.000	kr.	13	195.000	3	45.000	0	0	2	30.000	0	0	
	02	Levering og etablering af bænke, runde Ø2,4	stk	14.000	kr.	12	168.000	kr.	12	168.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
	03	Levering og etablering af bænkelement i byrum ved Jessens Mole. Udføres i accoya med stålkonstruktion.	m²	3.000	kr.	40	120.000	kr.	40	120.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
10		DELSUM					1.628.500 kr.		975.000	382.500	73.000	56.000	142.000						
11	BEPLANTNING																		
11	01	Træer																	
	01	Levering og plantning af vejtræer, inkl. opbinding, vandingssystem og rodvenligt bærelag	stk	20.000	kr.	42	840.000	kr.	26	520.000	9	180.000	0	0	2	40.000	5	100.000	
	02	Levering og plantning af solitrætræer, inkl. opbinding, vandingssystem og rodvenligt bærelag	stk	25.000	kr.	18	450.000	kr.	8	200.000	6	150.000	4	100.000	0	0	0	0	
	03	Pleje af træer i 1 år.	stk	1.200	kr.	0	0	kr.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11		DELSUM					1.290.000 kr.		720.000	330.000	100.000	40.000	100.000						
12	BUMANLÆG																		
12	01	Bumanlæg ved jernbaneoverskæring																	
	01	Levering og montering af spærrebumme, ekskl. styreskab	stk	50.000	kr.	2	100.000	kr.	1	50.000	1	50.000	0	0	0	0	0	0	
12		DELSUM					100.000 kr.		50.000	50.000	0	0	0						

NOTAT - FORUDSÆTNINGER FOR ANLÆGSOVERSLAG

WERK

Dato: 01.02.2019
Rev.:
Rev. dato:
Int.: SH

Sag: Klosterplads og Frederiksgade
Sagsnr.: 2018_33
Bygherre: Svendborg Kommune, Liv i Min By

Laplandsgade 4A, 2.sal
2300 København S
Denmark

+45 3332 7804
info@werkarkitekter.dk
www.werkarkitekter.dk

NOTAT 001

Forudsætninger for anlægsoverslag, dispositionsforslag.

Nedenstående redegøres for de forudsætninger der er lagt til grund for udarbejdes af anlægsoverslag for dispositionsforslaget for Klosterplads og Frederiksgade.

Budgettet er udarbejdet dels på baggrund af erfaringspriser fra sammenlignelige projekter og dels på baggrund af Molios prisdatabøger.

Budgettet er beregnet på baggrund af foreløbigt dispositionsforslag af d. 01.02.2019. Budgettet bør revideres og detaljeres i de efterfølgende projekteringsfaser, efterhånden som projektet konkretiseres og detaljeres.

Økonomisk ramme

Dispositionsforslaget skal forholde sig til en konkret anlægsudgift på 2.600 kr. pr. m² (jf. tilbudshentning for Klosterplads og Frederiksgade). Anlægsudgiften indeholder ikke moms, rådgivning, udgifter til etablering af byggeplads og uforudsete udgifter.

Projektets areal forudsættes at udgøre i alt 6.480 m², hvilket resulterer i en anlægsudgift på i alt 16.848.000 kr. ekskl. moms.

Etapedeling

Anlægsoverslaget er etapedelt.

Etape A	Frederiksgade	2.565 m ²
Etape B1	Klosterplads/Jernbanegade	2.830 m ²
Etape B2	Trappen	170 m ²
Etape C	Klosterstræde	200 m ²
Etape D	Klosterplads/Toldbodvej	1.225 m ²

Det er forudsat, at projektet udføres som en samlet entreprise. Der må påregnes meromkostninger, såfremt det vælges at gennemføre projektet etapevis i flere separate entrepriser.

NOTAT - FORUDSÆTNINGER FOR ANLÆGSOVERSLAG

Udgifter som ikke er indeholdt i budgettet

- Rådgiverhonorar
Projektering, byggeledelse, fagtilsyn mv.
- Udgifter til forundersøgelser
Landinspektøropmåling samt evt. supplerende opmålinger, geotekniske undersøgelser, forureningsundersøgelser.
- Udgifter til eventuelle arkæologiske undersøgelser
- Udgifter til BaneDanmark ifm. godkendelse og gennemførsel af projektet med jernbaneoverskæring.
- Byggepladsudgifter
Der er i anlægsoverslaget angivet en forventet udgift til byggepladsudgifter på 15% af anlægssummen. Denne post er ikke inkluderet i den økonomiske ramme.
- Uforudsete udgifter
Der er i anlægsoverslaget angivet en post til uforudseelige udgifter på 20% af anlægssum og byggepladsudgifter. Denne post er ikke inkluderet i den økonomiske ramme.
- Udgifter til arealerhvervelse
- Udgifter til ledningsomlægninger
Evt. omlægning af el, data, tele, vand, gas, fjernvarme og spildevand, som bygherre evt. skal bekoste, såfremt ledninger ikke ligger på gæsteprincippet og omlægning dermed bekostes af ledningsejere.
- Etablering af overløbsbygværk, som skaber overløb fra kloak i Frederiksgade til Klimasikringsprojekt ifm. Den Blå Kant. Forudsættes etableret under terræn i byrum ved Frederiksgade/Jessens Mole og forudsættes bekostet af forsyningsselskabet.
- Udgiver til omlægning af krydset mellem Jessens Mole og Frederiksgade er ikke indeholdt i projektet.
Forudsættes projekteret og udført under Den Blå Kant-projektet.
- Udgifter til renovering af areal foran den eksisterende stationsbygning på Frederiksgade (privat grund) er ikke indeholdt i projektet.
- Udgifter til vinterforanstaltninger
Det er forudsat at byggeperioden ikke planlægges i vinterperioden.
- Gebyrer til myndigheder samt myndigheders eventuelle interne omkostninger.
- Udgifter til etablering af kunst i byrum
- Projektering og etablering af formidlingsprojekt ifm. fortidsminder

Øvrige forudsætninger

- Det forudsættes, at der anvendes standardmaterialer hvor andet ikke er specificeret.
- Det forudsættes, at brosten kan leveres fra kommunens depot. Materialeudgifter til levering af brosten er derfor ikke inkluderet i budgettet.
- Det forudsættes, at eksisterende brosten og chaussésten fra området kan genanvendes i projektet.
- Byggeplads
 - At omkostninger til byggeplads er baseret på at byggepladser kan etableres i nærtliggende områder uden udgift for bygherre eller entreprenør.
 - Der er indregnet udgifter til etablering, flytning og vedligehold af midlertidig afspærring og afmærkning således at trafikken kan opretholdes med et acceptabelt serviceniveau, samt at der er adgang til butikker, boliger mv. under udførelse.
- Overskudsjord bortskaffes til godkendt modtagestation inkl. modtage- og deponeringsafgift, som betales af bygherre direkte til modtageanlægget. Overskudsjord formodes at være i forureningsklasse 2-3, samt evt. en mindre andel forureningsklasse 4.
- Det forudsættes, at der ikke skal ske udskiftning af blød bund.
- Eksisterende kørebaneopbygning genanvendes i muligt omfang. Der er medregnet udgifter til nyt slidlag på nye kørebaner, cykelstier samt tilslutning til tilstødende arealer.
- Opgravede sten og grusmaterialer fra vejen kan genanvendes som fyld i fremtidige vejopbygninger
- Eksisterende vejbelysningsarmaturer på Klosterplads og Tolbod genanvendes med ny placering.
- Eksisterende ledningstracé, styreskabe mv. for belysning genanvendes i det omfang det er muligt.

HISTORISK BYUDVIKLING

KLOSTERPLADS

I området ved Klosterplads og Frederiksgade er det muligt, at aflæse byens historie i både bygninger, terræn og gadestruktur. Middelalderbyen kan stadig aflæses i dag; men byen har fået flere forbindelsesårer og nye områder, fx. de arealer der i dag udgør havnen og området ved stationen.

Byen har udviklet sig omkring middelalderkirkerne Sct. Nicolai og Vor Frue samt Møllergade, der siden byens opståen har været den centrale nord-sydgående færdselsåre og handelsgade.

I 1920'erne blev Dronningemaen/Viebæltet anlagt og de er i dag afgørende for afviklingen af biltrafikken rundt om Svendborg. Senere gennemførtes gadegennembruddet mellem Bagergade og Dronningemaen; som sikrede

en vejadgang til midten af byen.

Jessens Mole, Jernbanegade og Toldbodvej blev anlagt samtidig med etableringen af jernbanen i årene 1874-76 og de middelalderlige side- og parallelgader blev skåret over.

I 1915 omlagdes Munkestræde, og en gaderampe, hævet over Klosterpladsens niveau, blev ført ned til Klosterstræde under navnet Terrassen, som adgangsvej til en række store nybygninger. Krøyers Stræde blev omlagt og fik en bred stentrappe ned til Klosterpladsen.

Den oprindelige forbindelsesgade mellem by og havn var Brogade; som sluttede/ startede ved en stor anløbsbro, der stak ud i havnebassinet, der hvor der i dag er færgehavn og Havneplads.



KILDE: PROGRAM FOR OMDANNELSE AF KLOSTERPLADS OG FREDERIKSGADE
Fra trafikrum til byrum. En del af områdefornyelsen i svendborg bymidte; liv imin by 2016-2020

KLOSTERRUIN, HISTORISKE SPOR

ARKÆOLOGISKE FORHOLD

KLOSTERRUIN

Den voksende person- og godstrafik i 1920'erne gjorde Svendborg til et knudepunkt i Det Sydfynske Øhav. Denne funktion for den tidligere havn bliver understreget af de mange restaurationer og hoteller i området - ikke mindst i Frederiksgade, der i dag er den primære forbindelse mellem by og havn.

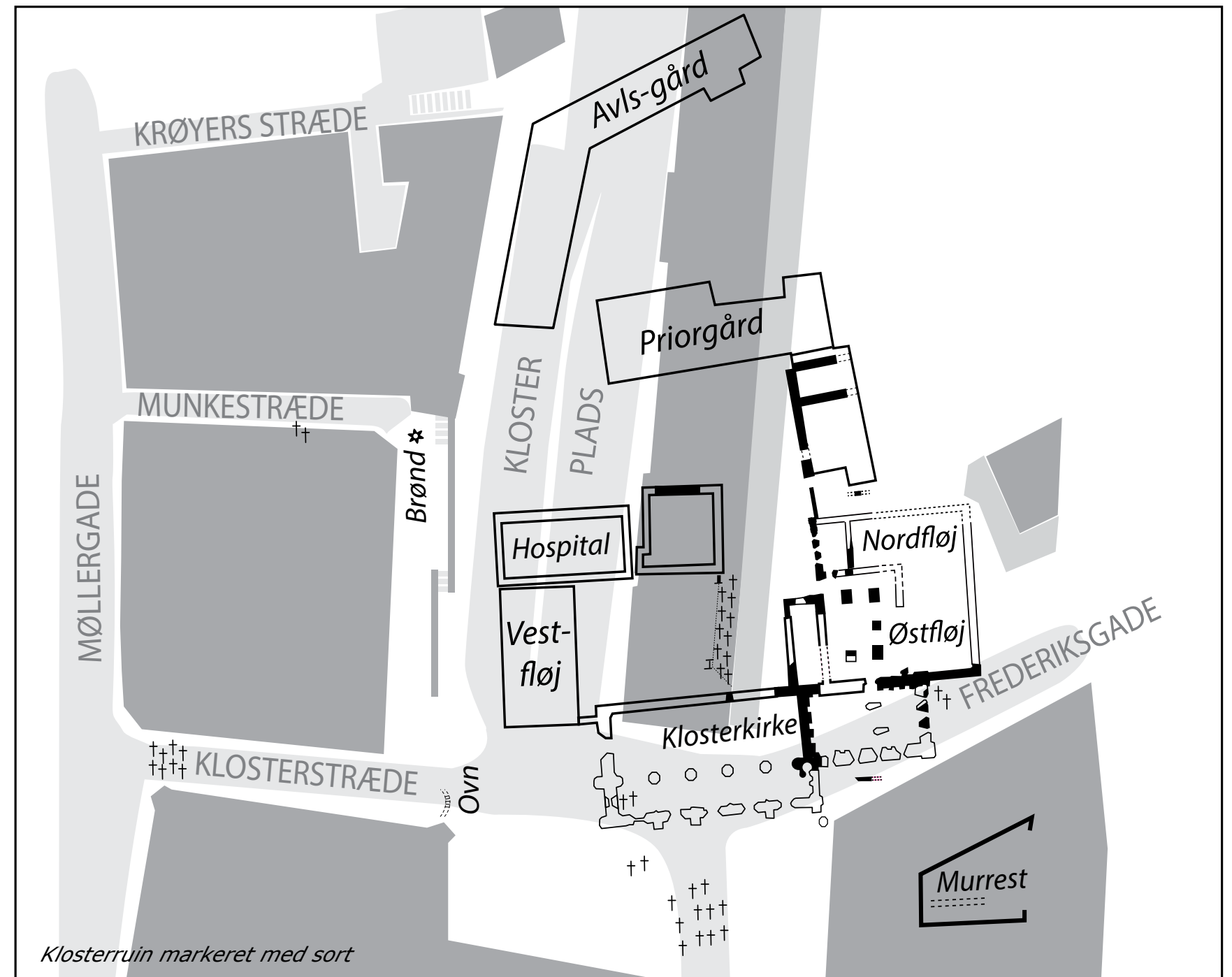
Den sidste store forandring er sket efter 2000 med nedlæggelsen af al baneterræn fra Hulgade i syd til godsbaneterrænet i nord og den efterfølgende omlægning af vejnettet med Nyborgvejs nye forløb over baneterrænet, som det mest markante.

KLOSTERET

Når toget i dag ruller ind på Svendborg Banegård, foregår det direkte over resterne af det gamle Gråbrødre Kloster, der blev anlagt i 1236 af Franciskanerordenen (Gråbrødreordenen).

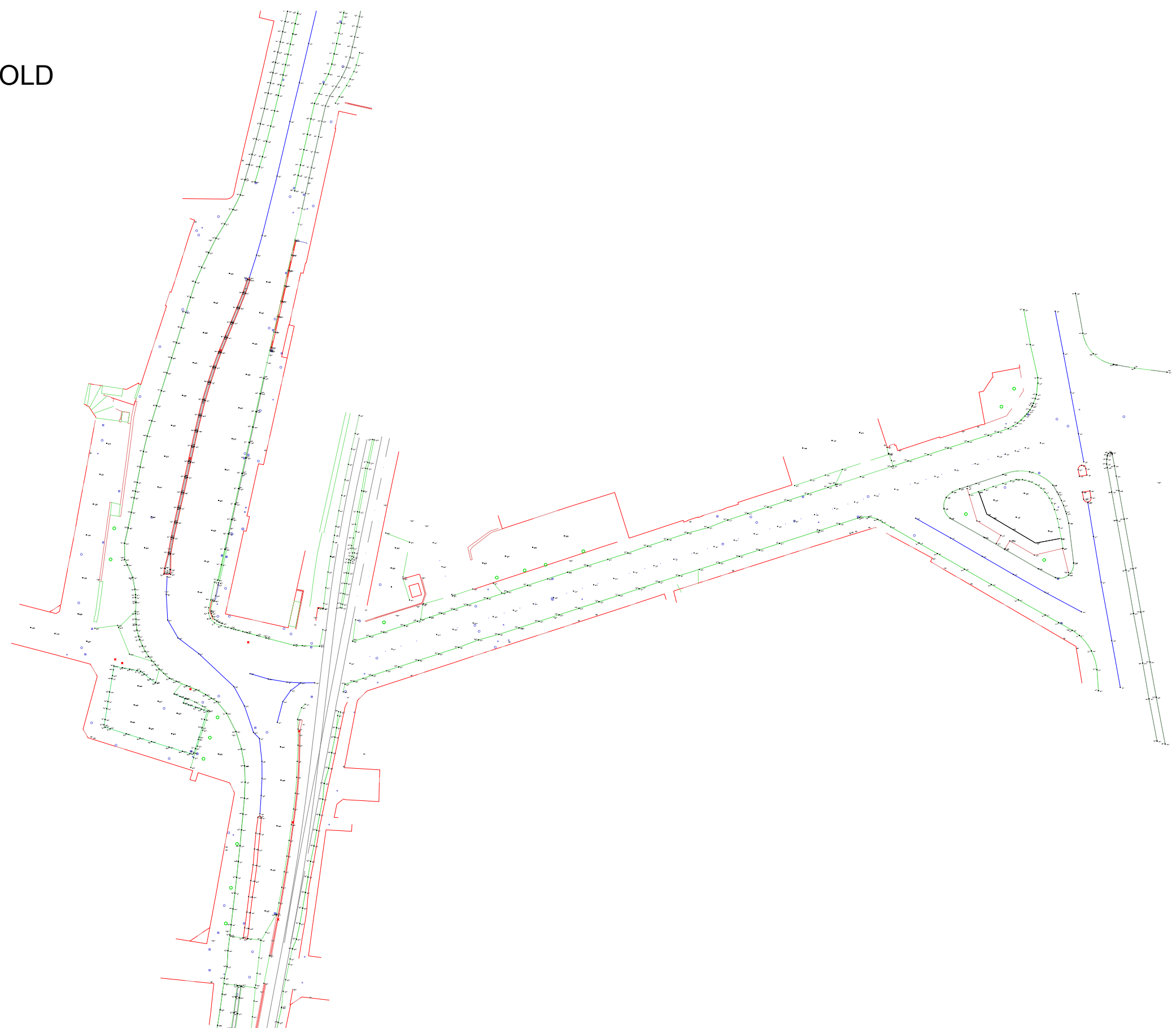
I løbet af middelalderen voksede klosteret og den oprindelige romanske kirke blev ombygget i sengotisk stil i 1361. Efter reformationen i 1536 blev bygningerne givet til byens borgere, dog med den betingelse, at hospitalet og kirken skulle bruges til deres oprindelige formål. Bykirkerne brugte klosterkirken som annekskirke. Den sidste begravelse i kirken skete den 24. januar 1805. Kirken rives ned i 1828 og den sidste klosterbygning, Priorgården, forsvinder i 1875 i forbindelse med anlæggelsen af jernbanen mellem Svendborg og Odense.

Klosterplads blev det store busstoppested for bybusserne i Svendborg, hvilket forklarer Klosterpladses brede profil. I 2014 er bybusserne flyttet sammen med regionalbusserne i en ny busterminal for enden af jernbanesporene og ved foden af Havnetrappen.



KILDE: PROGRAM FOR OMDANNELSE AF KLOSTERPLADS OG FREDERIKSGADE
Fra trafikrum til byrum. En del af områdefornyelsen i svendborg bymidte; liv imin by 2016-2020

EKSISTERENDE FORHOLD

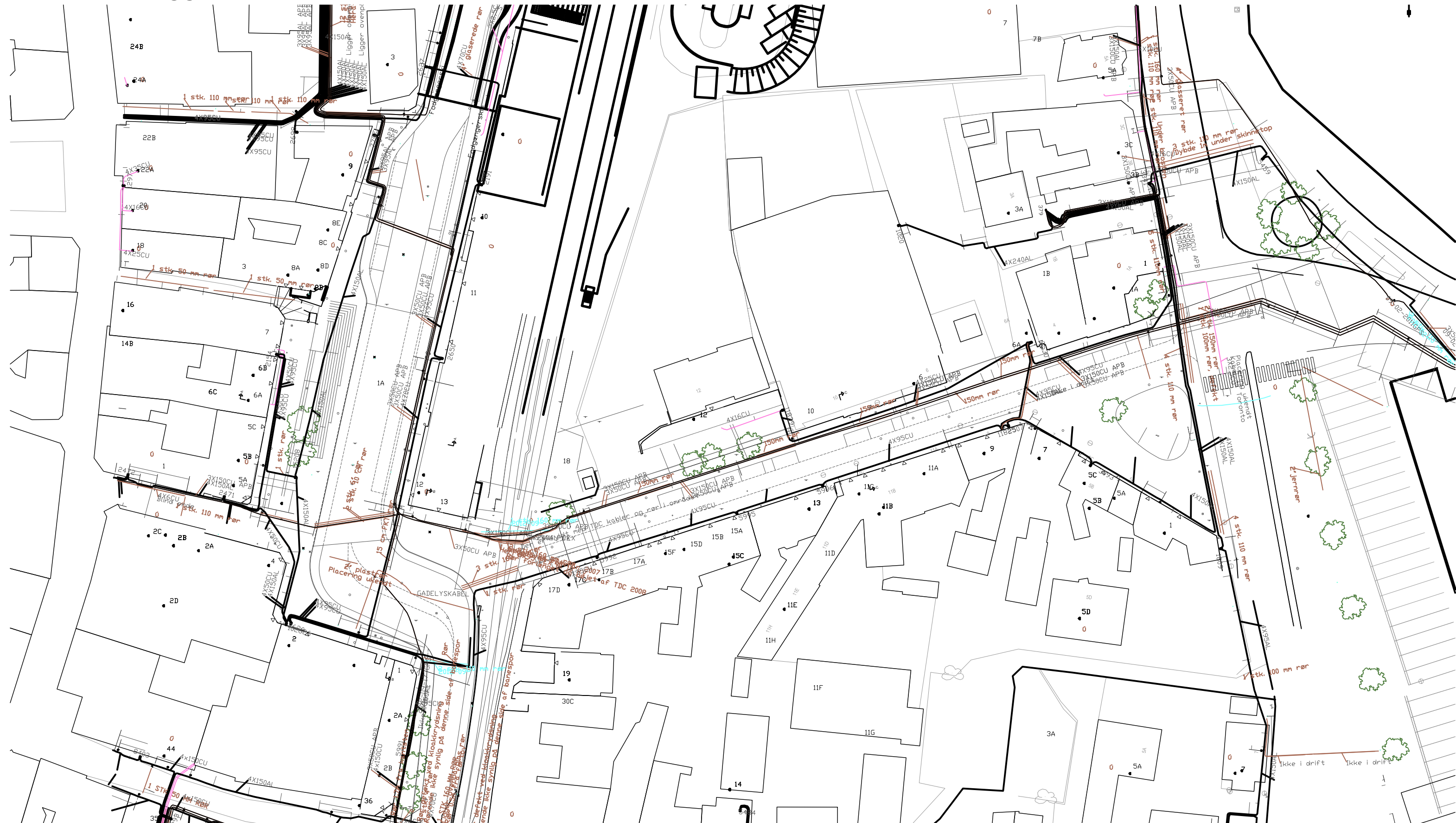


Situationsplanlægning			
Tilstand: ved planlægning			
Kommune og Frederiksborg			
Svendsborg			
Løst, 2018/2019			
Mål: 1:200			
A0			
5. feb. 2019			
Kortet er udarbejdet af: Morten Anstoft Smith			
Kortet er godkendt af: [Signature]			
JPA 3.5, Bilag 11, 11.000, 11.000, 11.000			
IT: 01/2019			

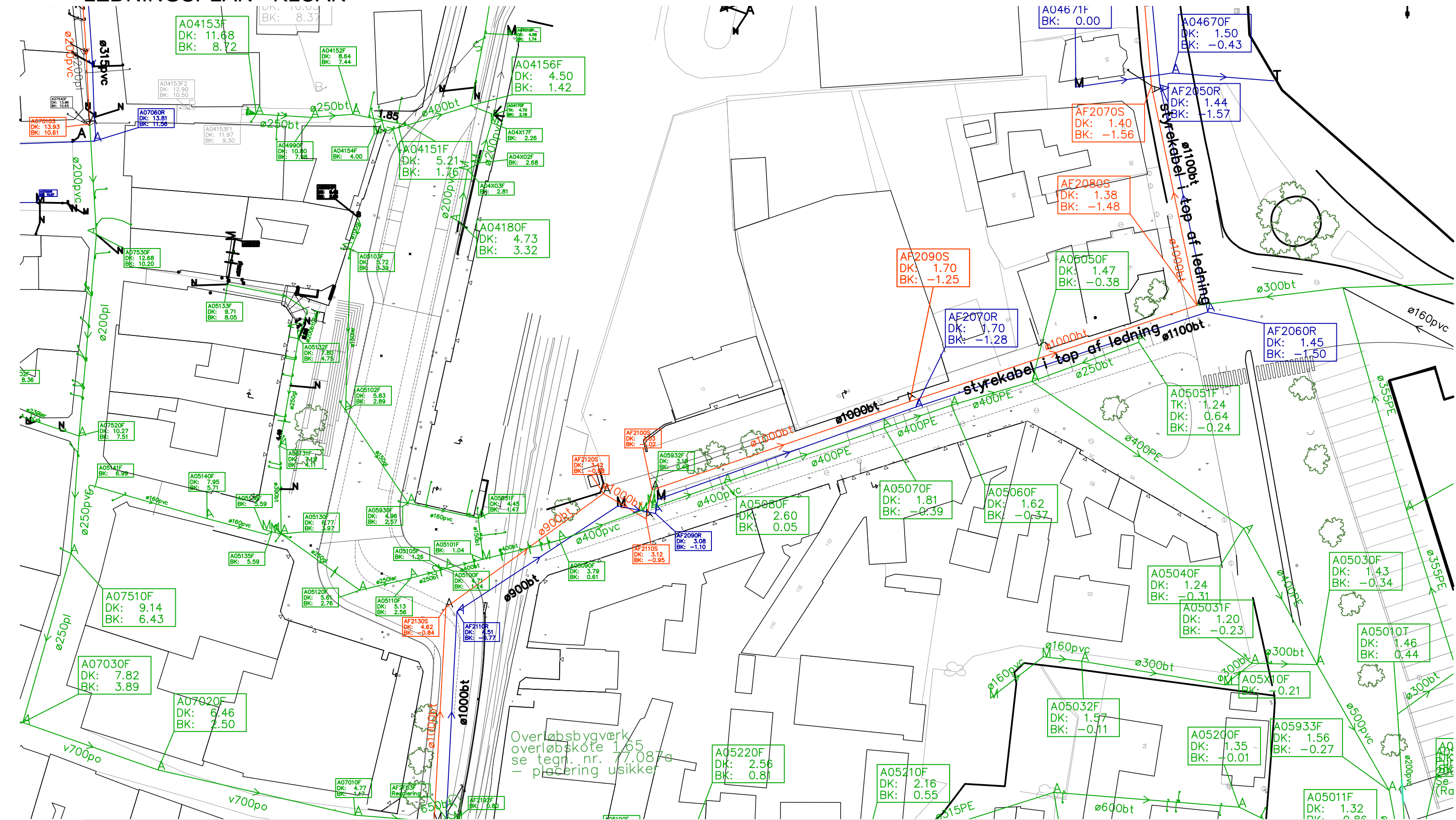
BYGGHERRE Svendborg Kommune, Områdefornyelsen



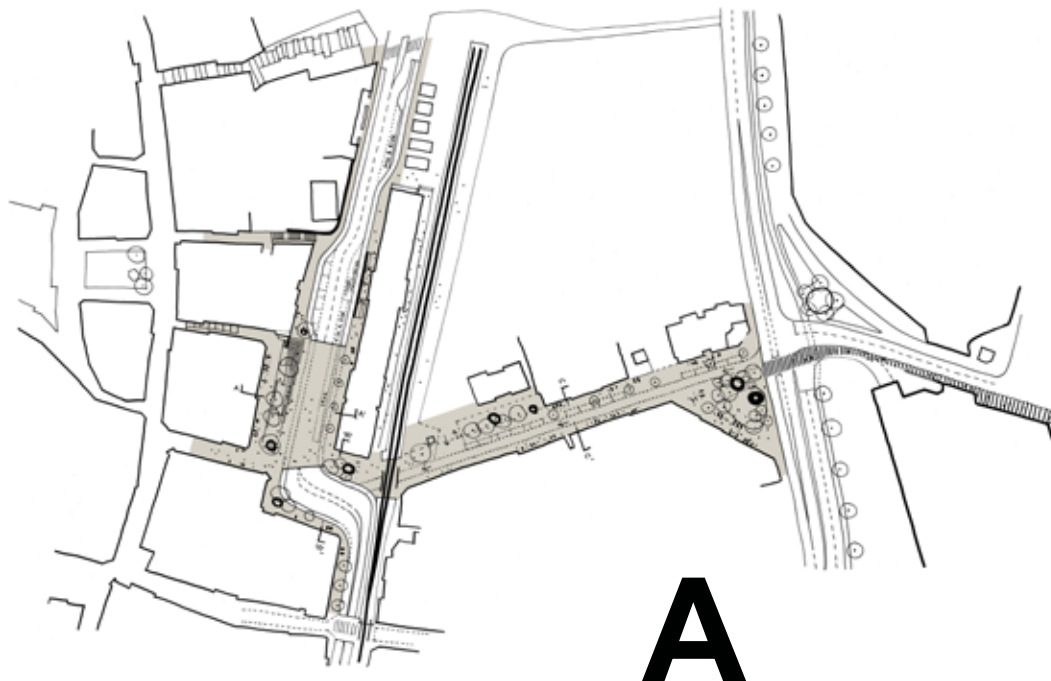
LEDNINGSPLAN



LEDNINGSPLAN - KLOAK



SCENARIER



A

SCENARIO A

Anbefalet scenarie:

Der skabes en klar forbindelse mellem bymidten og havnen samtidig med at de trafikale behov tilgodeses.

Et nyt byrum griber veje og stræder og skaber en markant kobling mellem bymidte og havn. Foran stationen trækkes byrummet over Klosterplads og der etableres sammenhæng på tværs af vejen og videre ned ad Frederiksgade til havnen. En pladssdannelse ved stationsbygningens sydlige gavl giver bedre plads til gående mellem bymidten og Frederiksgade.

Frederiksgade omdannes til en sivegade med belægning i et niveau fra facade til facade. Pladssdannelsen i vejens østlige ende integreres i gaderummet. Forbindelse til Frederiksø etableres fra Frederiksgades sydside, hvorfra der vil være direkte forbindelse til det kommende havnebad og øvrige rekreative arealer.

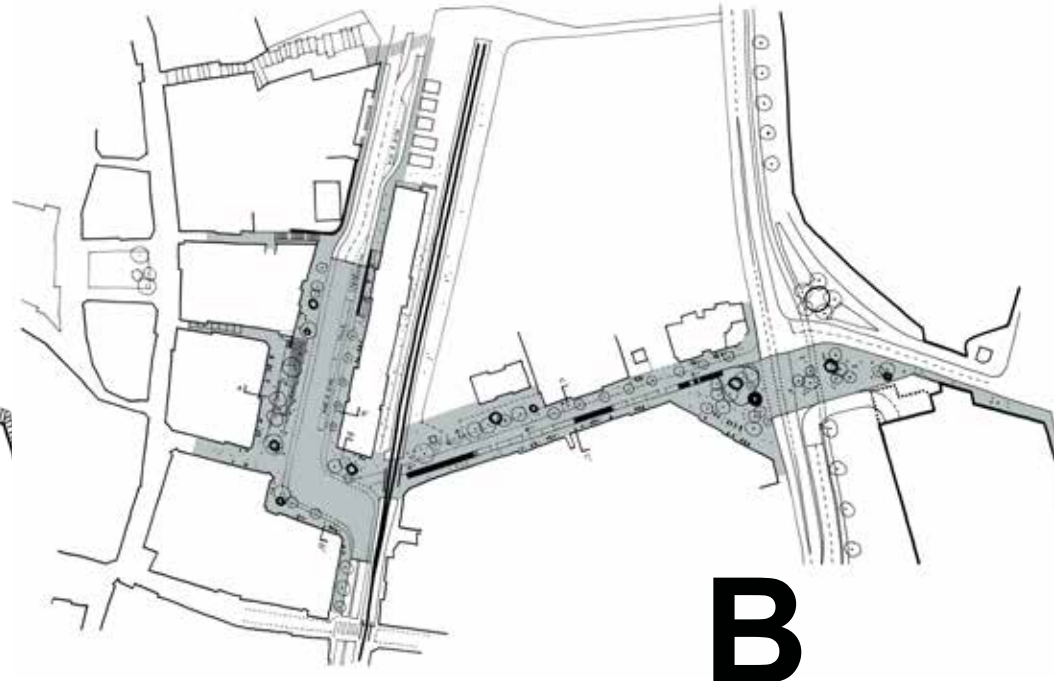
TRAFIK

Klosterplads:

- Vejprofilen indsnævres til 2 spor
- Der etableres et taxaspor og afsætning langs stationsbygningen.
- Der etableres parallelparkering overfor stationsbygningen

Frederiksgade

- Ensrettes i retning mod byen
- Omdannes til en sivegade/shared space m. integreret parkering i vejens nordside.
- De to parkeringspladser øst for jernbanen sammenkobles for at lette trafikken i Frederiksgade.



B

SCENARIO B

Alternativt scenarie:

Det prioriteres at skabe det størst mulige byrum, samtidig med at trafikken nedtones mest muligt.

Der etableres et stort, sammenhængende byrum vest og syd for stationen, med samme belægningskarakter i hele rummet. Vejbaner og cykelstier integreres i byrummets belægning.

Frederiksgade omdannes ligesom i scenarie A til en sivegade. Forbindelse over Jessens Mole etableres i Frederiksgades sydside ved at byrummet trækkes over vejen og forsættes på havnesiden. Det forudsættes, at færgerne mod Skaø/Drejø og opmarchbåsene kan flyttes, sådan at der også etableres byrum på havnesiden.

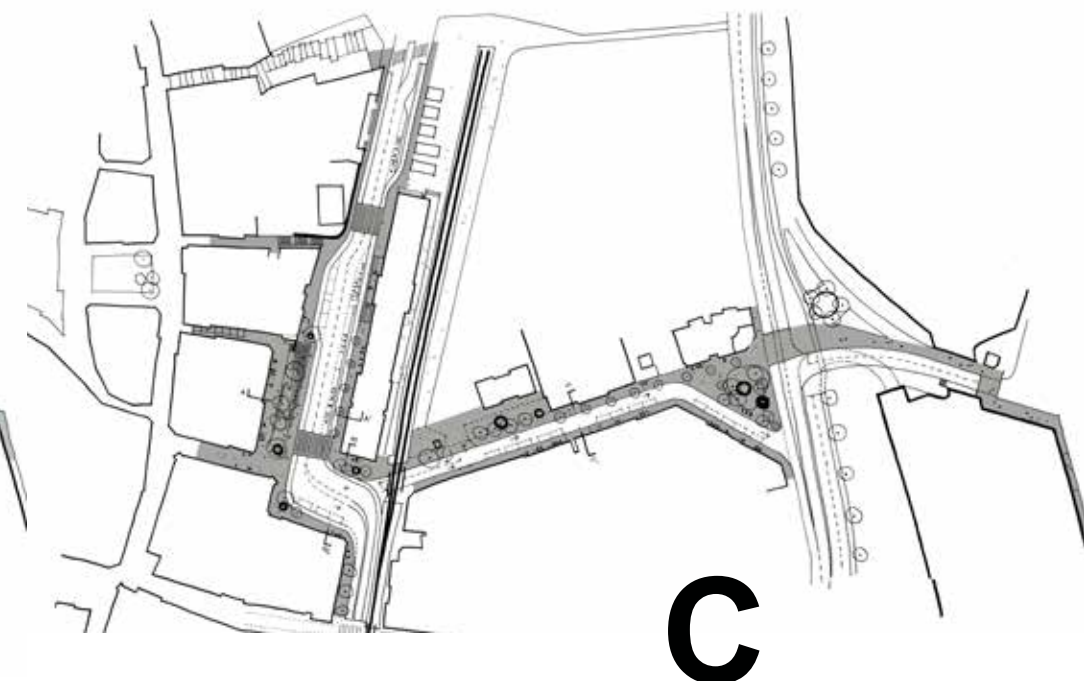
TRAFIK

Klosterplads:

- Vejprofilen indsnævres til 2 spor
- Der etableres et taxaspor og afsætning langs stationsbygningen.
- Ingen parkering indenfor byrummet/Klosterplads (kun afsætningspladser)

Frederiksgade

- Ensrettes i retning mod byen
- Omdannes til en sivegade/shared space m. parkering i sydsiden i kombination med regnbæde
- De to parkeringspladser øst for jernbanen sammenkobles for at lette trafikken i Frederiksgade.



C

SCENARIO C

Alternativt scenarie:

Byrum etableres primært i rummernes kanter. Trafik og parkering hindres mindst muligt. Vejprofiler med kantsten føres igennem på både Klosterplads og i Frederiksgade. Byrummet omkring trappen på Klosterplads forbindes til stationen og videre ud til havnen vha. to overgange udformet som hævede flader i vejen. En pladssdannelse ved stationsbygningens sydlige gavl giver bedre plads til gående mellem bymidten og Frederiksgade.

I Frederiksgades østlige ende etableres pladssdannelse i solen i vejens nordlige side, og tilslutningen til Jessens Mole flyttes mod syd. Der etableres overgang over Jessens Mole og videre ud til Frederiksø via fodgængerovergang ud for pladssdannelsen mod nord.

TRAFIK

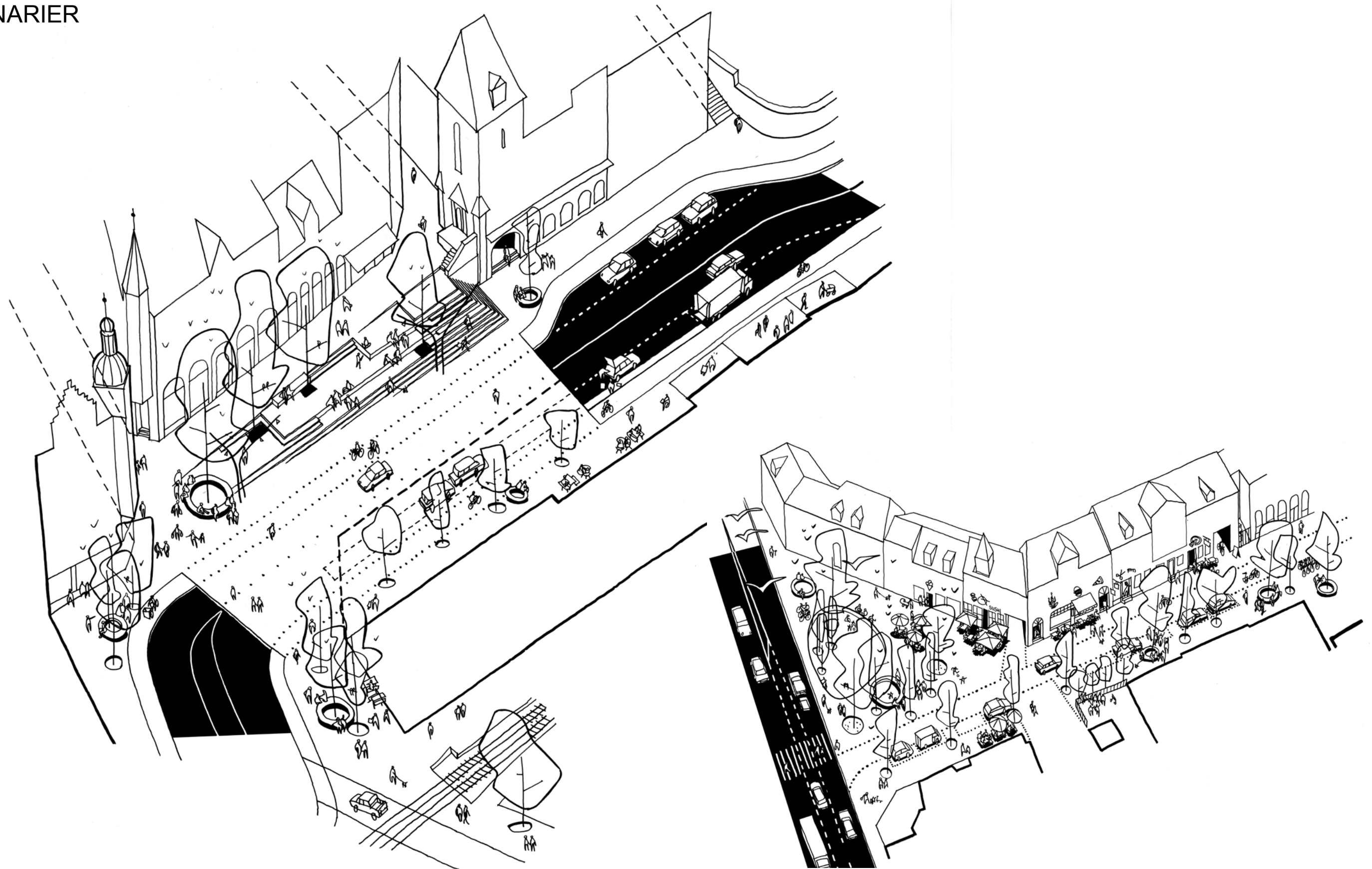
Klosterplads:

- Vejprofilen indsnævres til 2 spor samt et taxaspor og afsætning langs stationsbygningen.
- Der etableres et taxaspor og afsætning langs stationsbygningen.
- Der etableres skråparkering overfor stationsbygningen (skal undersøges nærmere).
- Der etableres evt. parallelparkering i svinget (skal undersøges nærmere)

Frederiksgade

- Ensrettes i retning mod havnen, men bevares dobbeltrettet i den øvre del indtil indkørsel til parkeringsplads
- Vejprofil indsnævres, men etableres som vej med fortov
- Der etableres parallelparkering i vejens sydside.

SCENARIER



TRAFIKAL DISPONERING

