

Analyse og vejledende retningslinjer

Kullinggade 29



Svendborg
Kommune

Indhold

Analyse af konteksten

01. Byens særlige kulturmiljøer 4

Bevaringsværdige bygninger 6

Hvordan bevares de fredede bygninger? 8

Anbefaling 9

02. Forbindelser 10

Overgangszonen 12

Svendborg-En by ved vandet 13

Forbindelser til vandet i dag 14

Anbefaling 15

Begrænsede kig til sundet i dag 16

Anbefaling 17

Kvaliteter ved Søndre havn i dag 18

Kvaliteter omkring Søndre havn i dag 19

Udfordringer i dag 20

Adgang langs vandet i dag 23

Anbefaling 24

Særlige byrum og forbindelser i dag 25

Anbefaling 26

Kullinggades særlige karakter 27

Kantzoner i dag 28

Bred kantzone langs 31

Kullinggade 31

Anbefaling 31

Grønt i byen 32

Træer i byen 33

Anbefaling 34

03. Skala og formsprog 35

Byens særlige karakteristika 36

Bebyggelsens karakter i området 37

Bebyggelsens karakter i området 38

Områdets egenart 39

Taghældninger 40

Anbefaling 41

Særlig materialitet på sitet 42

Anbefaling 43

Bygningsdybder Kullinggade 44

Anbefaling 45

Referencer på punkthuse 46

Sammenligninger af skala i Svendborg 48

Bygningsdybder 49

Anbefaling 49

Bygningshøjder 50

Anbefaling 51

04. Infrastruktur 52

Primære ankomstveje 53

Parkeringsstrategi 54

Trafikale udfordringer i dag. 55

Eksisterende parkering 56

Anbefaling 57

Konklusion af analyse 60



Analyse af konteksten

01. Byens særlige kulturmiljøer



Udsigt fra Sejlskibsbroen. Her ses og opleves tydeligt hvor meget den nuværende bebyggelse bidrager til det særlige kulturmiljø som er på havnen.

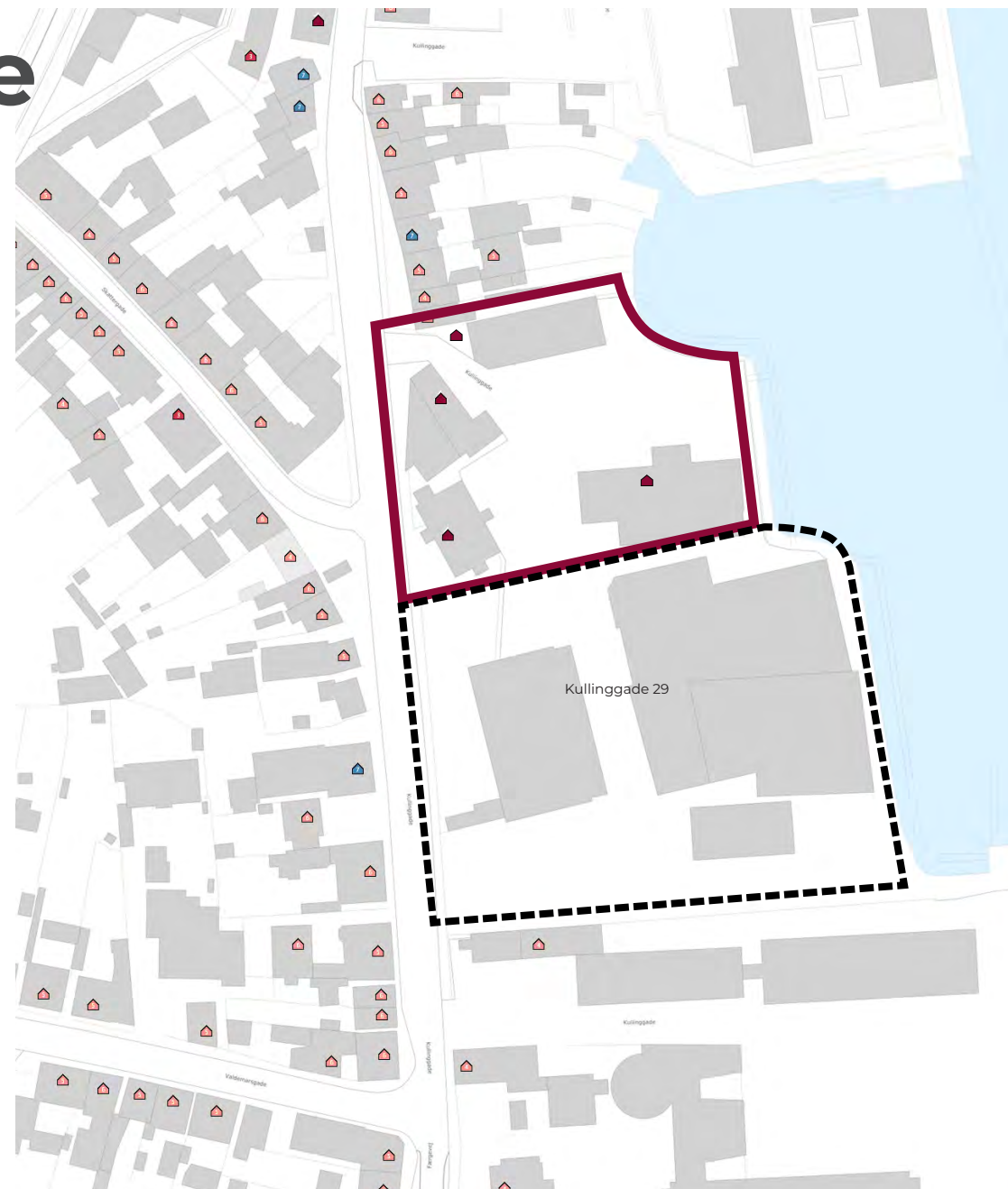


Trælader brugt til opbevaring af tømmer.

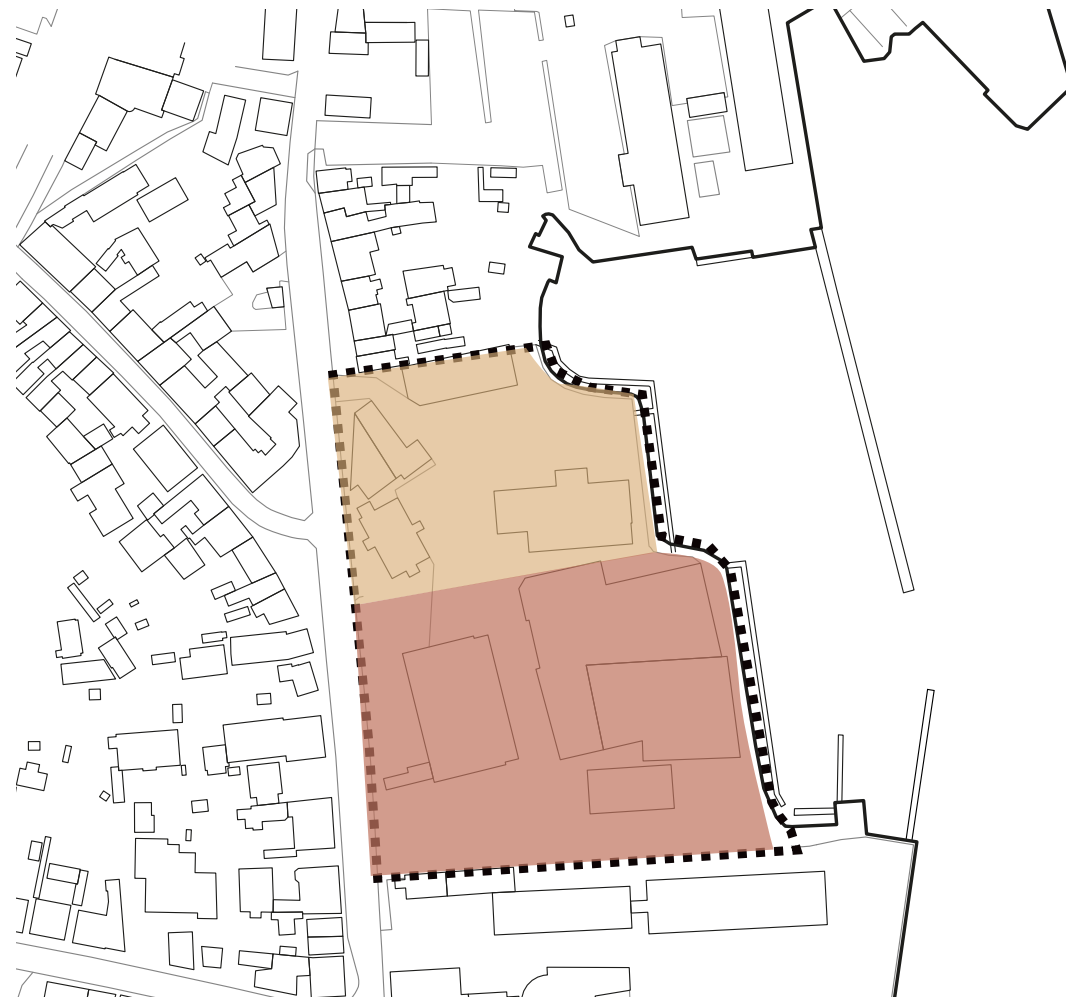


Fredet bebyggelse og byrum.

Bevaringsværdige bygninger



- ■ ■ Hele matriklen
- Fredet område
- Område som man ønsker at udvikle.



Hvordan bevares de fredede bygninger?



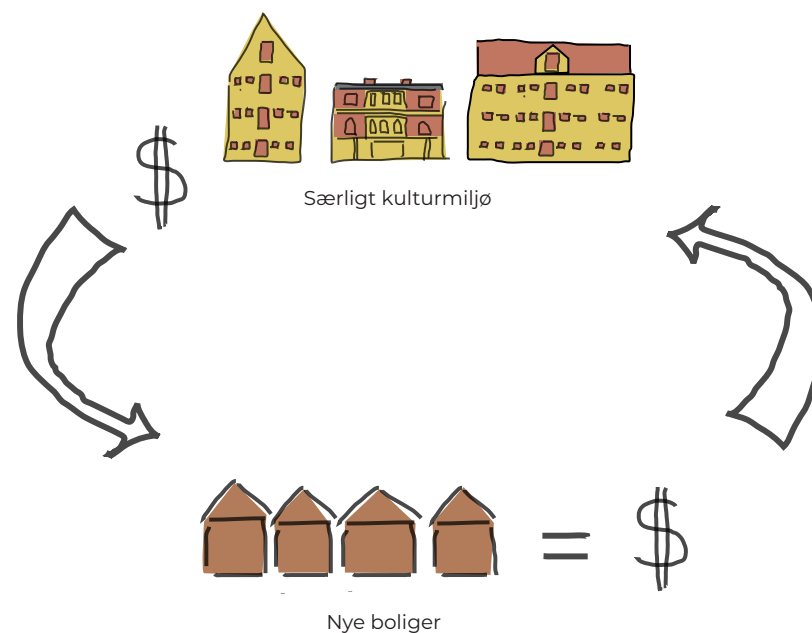
Anbefaling

Understøt særligt kulturmiljø

At der i takt med at der udvikles boliger på grunden, findes en økonomisk model for at bevare det særlige kulturmiljø. Herved kan det særlige kulturmiljø fortsat bidrage positivt til værdien af området, samt de nye boliger.



Rapport fra Realdania 2015, som pointerer værdien ved at bevare kulturmiljøer.



02. Forbindelser



Lynlåsen som binder by og havn sammen

Svendborg Midtby

Overgangszonen

Svendborg Havn

Vigtigt bindeled

----- Svendborg Midtby

----- Svendborg Havn

■ Kullinggade 29

□ Lynlåsen som binder by og havn sammen

Overgangszonen

Kommunen investerer allerede massivt i at binde by og havn sammen til glæde for alle. Projekter som Havnetrappen, Frederiksgade, Klosterplads og den kommende havnepark er nogle af projekterne.



Overgangszonen

En strategi til styring af udviklingen af området mellem bymidte og havn

SVENDBORG KOMMUNE - STRATEGI September 2010



Svendborg-En by ved vandet



Forbindelser til vandet i dag

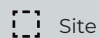


Anbefaling

Bedre adgang til vandet

Anbefaling til fysiske forbindelser for bløde trafikanter.

- Skab en primær forbindelse mellem de fredede historiske pakhuse.
- Skab en Sekundær forbindelse syd for Villaen.



Site



Sekundære forbindelser på privat grund.



Primære offentlige forbindelser fra byen.



Begrænsede kig til sundet i dag



Anbefaling

Flere kig til sundet

Skab en tydelig åbning syd for Villaen således at sundet kan ses fra Kullinggade.

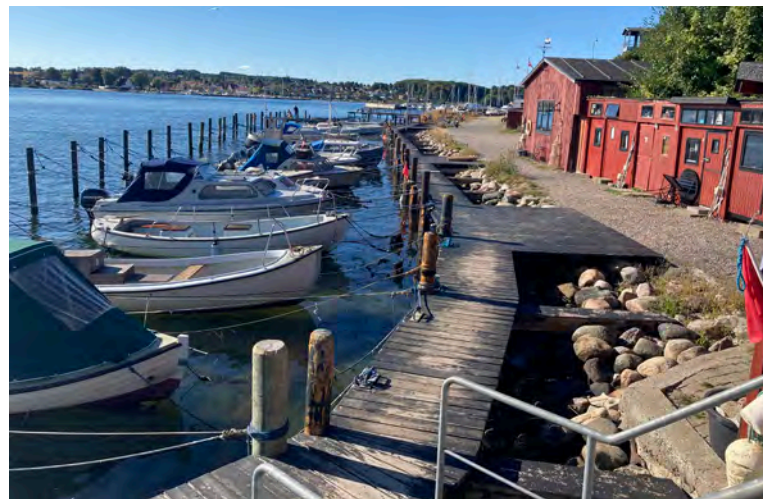


Forslag til ny åbning i bebyggelsen, som giver udsyn til vandet.

Kvaliteter ved Søndre havn i dag

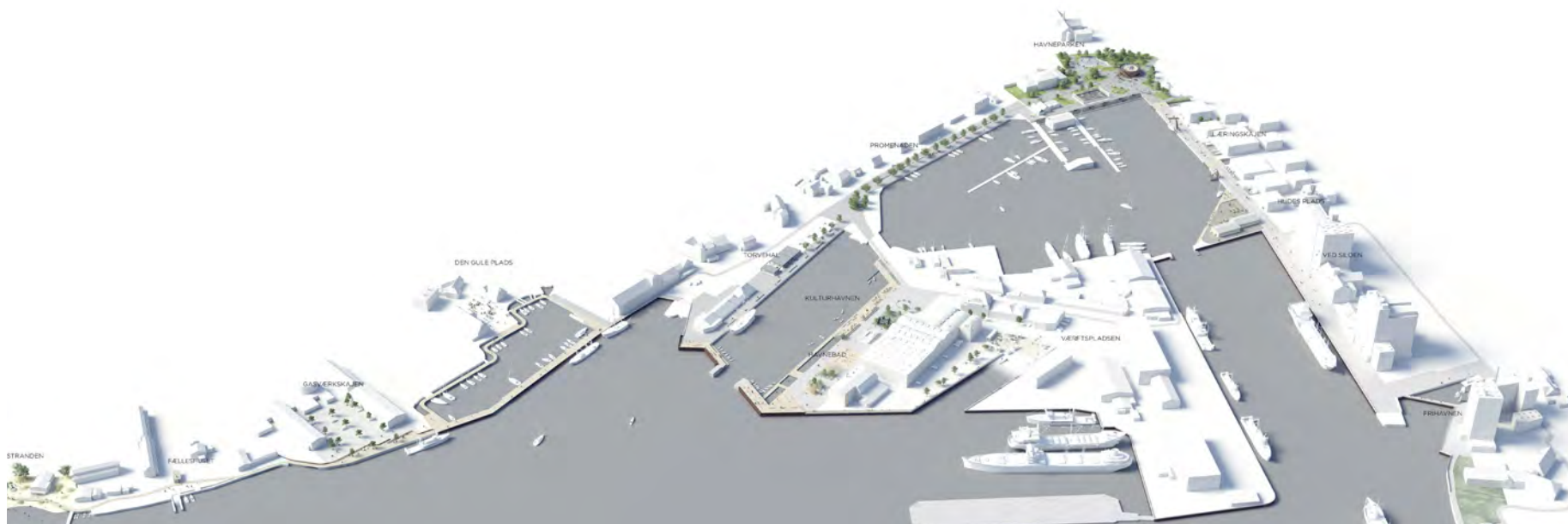
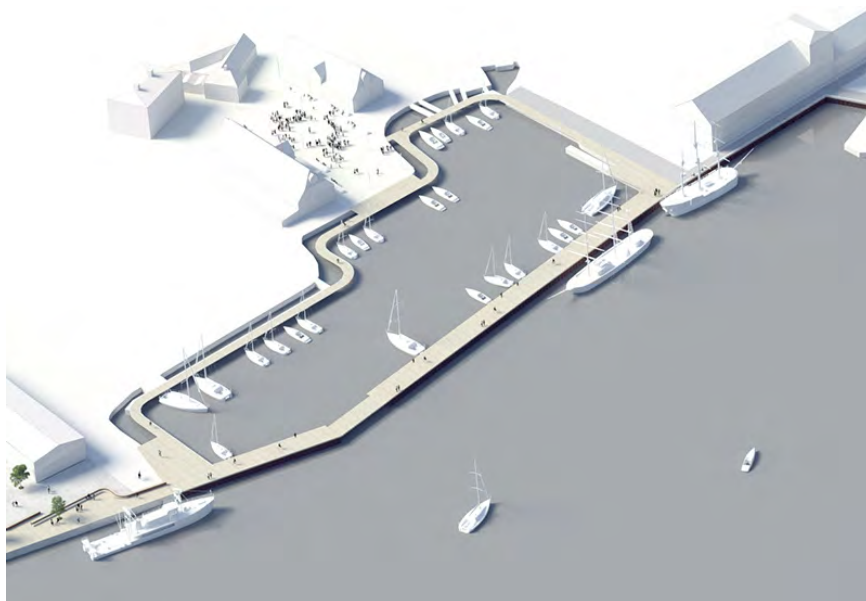


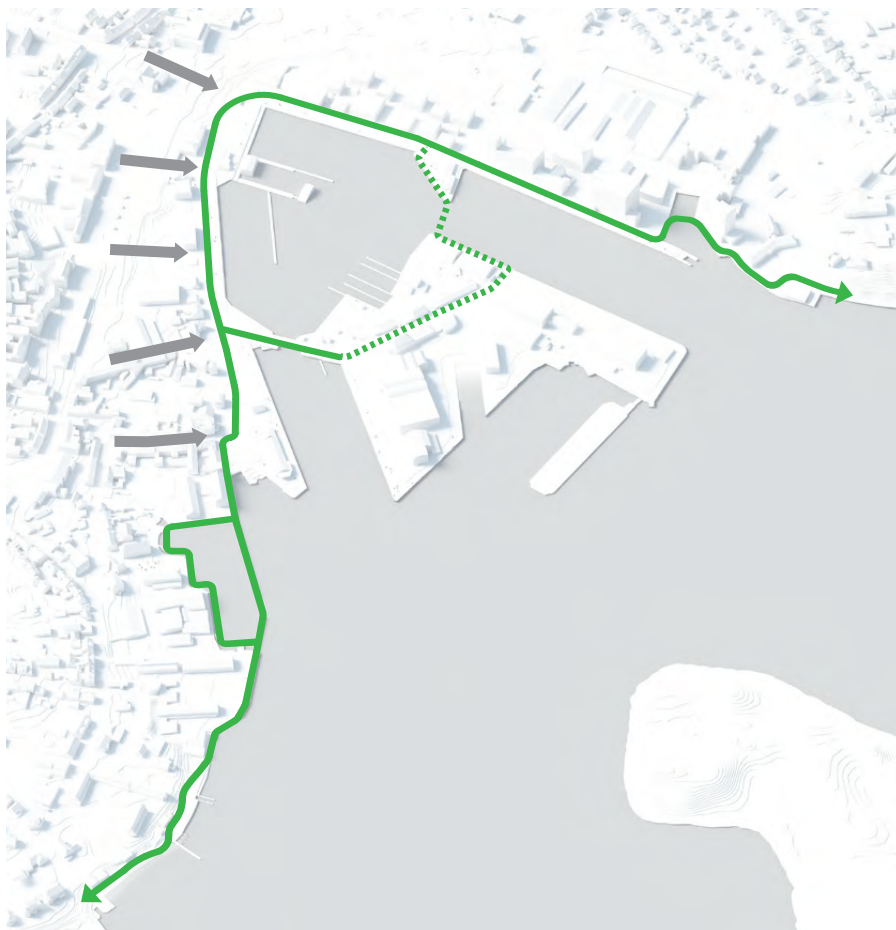
Kvaliteter omkring Søndre havn i dag



Udfordringer i dag







BY OG HAVN BINDES BEDRE SAMMEN

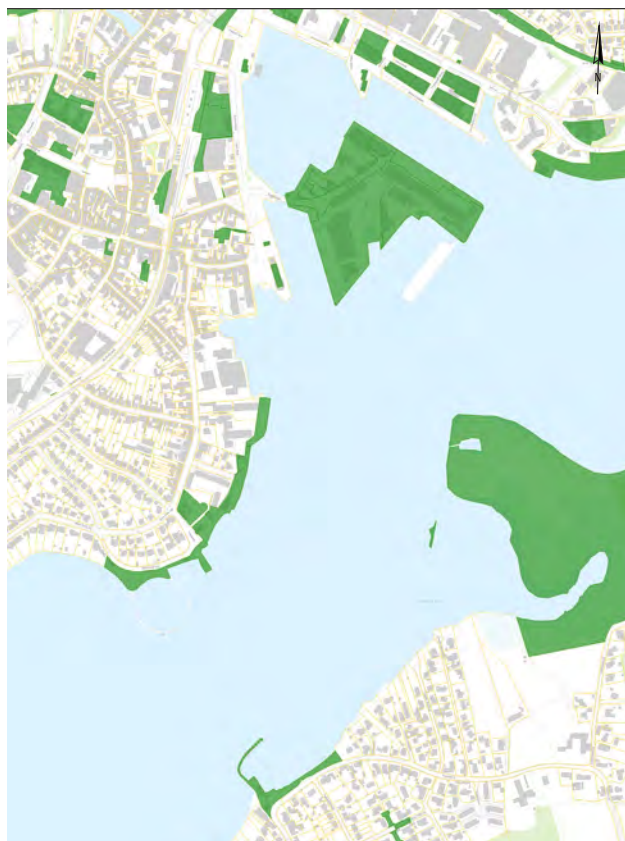
Byen og havnen skal bindes tættere sammen, og forbindelsen på tværs af havnemiljøerne skal styrkes, så de forskellige områder af havnen kobles bedre.



KULTURARV

Særlige betydningsfulde kulturarvselementer udpeges i alle skalaer, fra den monumentale silo til efterladte jernbanespor mellem brostenene. De udpeges med udgangspunkt i en analyse af kulturmiljøer og de fysiske spor fra industrialiseringens tid.

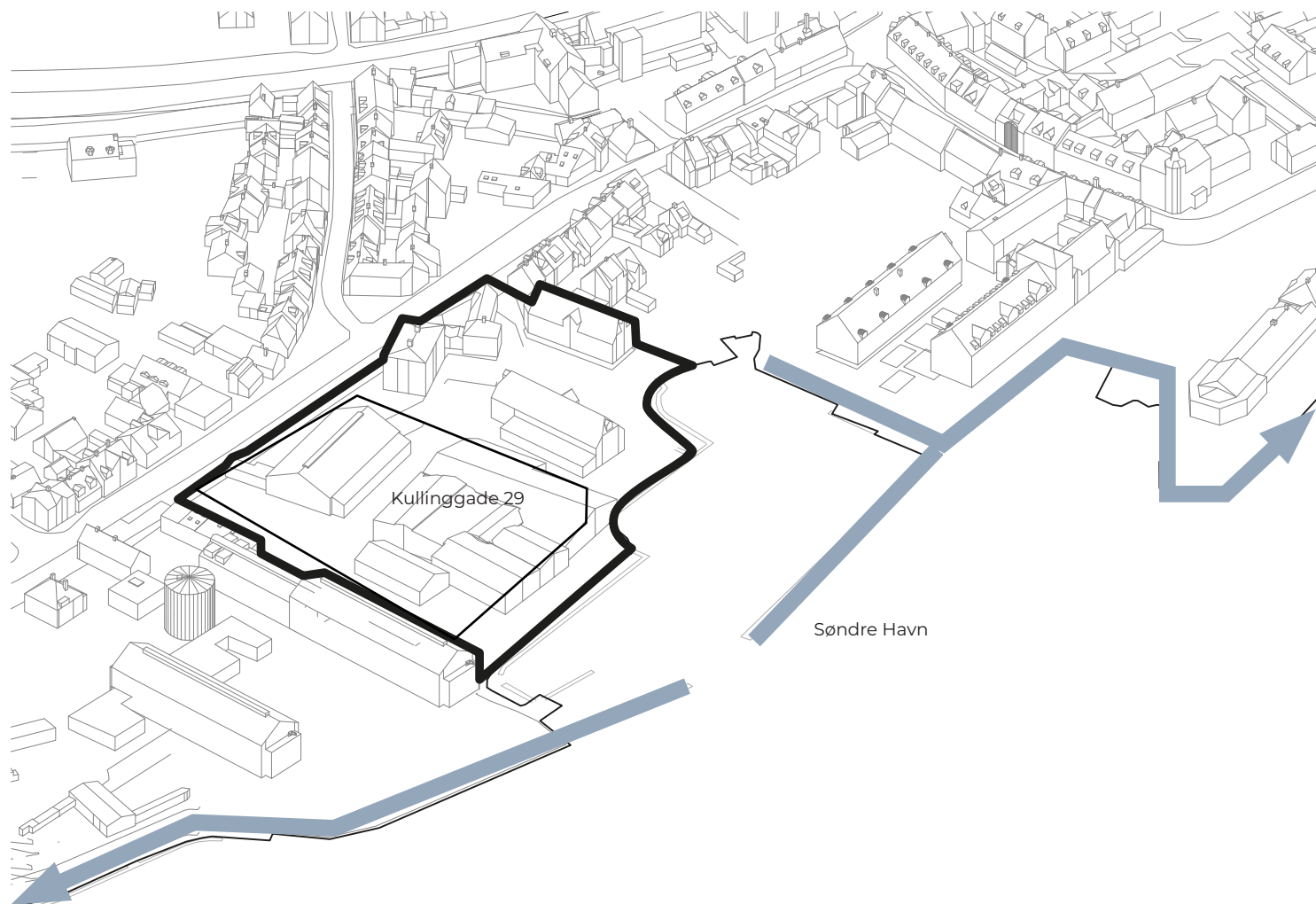
Adgang langs vandet i dag



 Kommuntalt ejede arealer

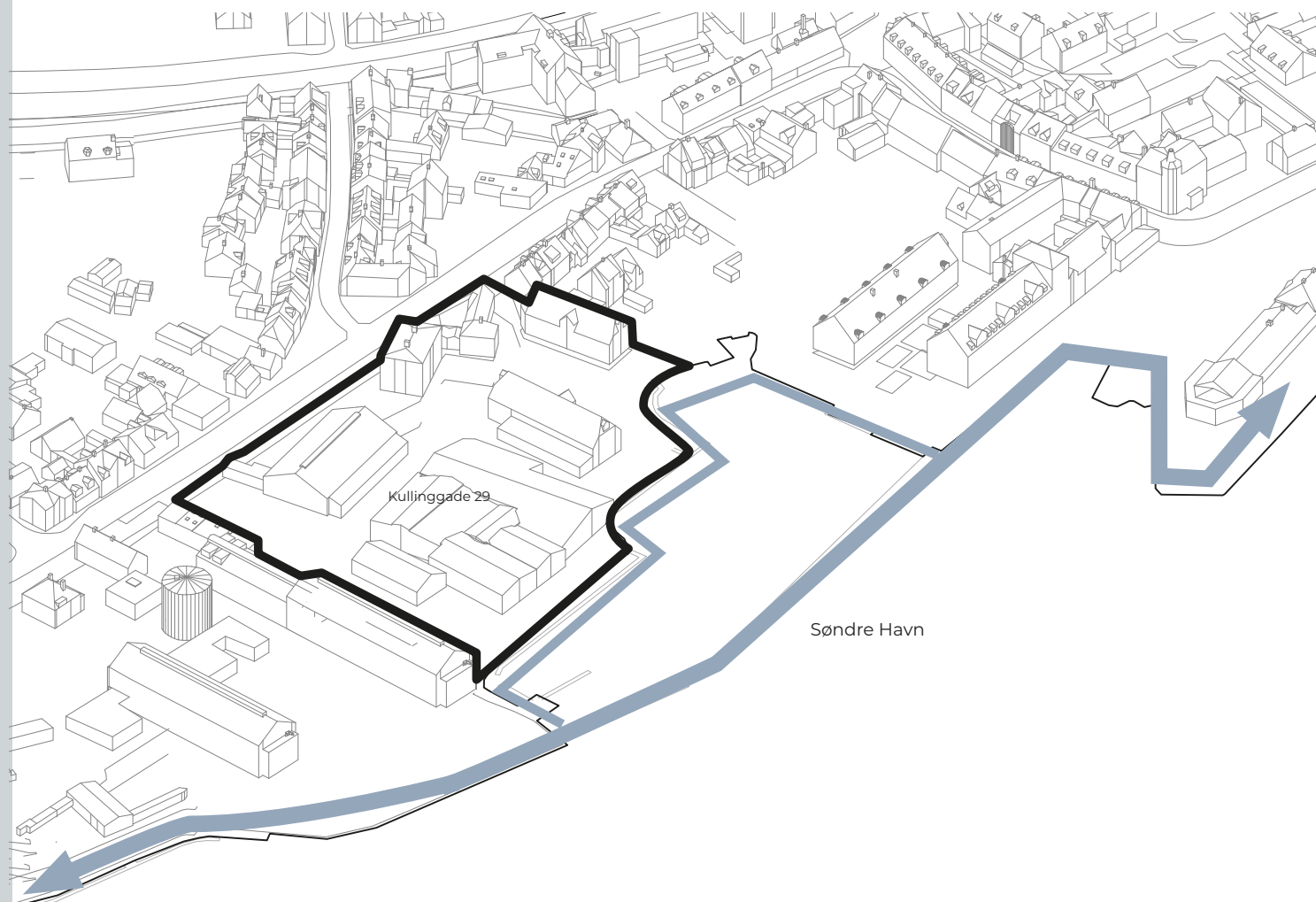
 Kullinggade 29

 Primær forbindelse

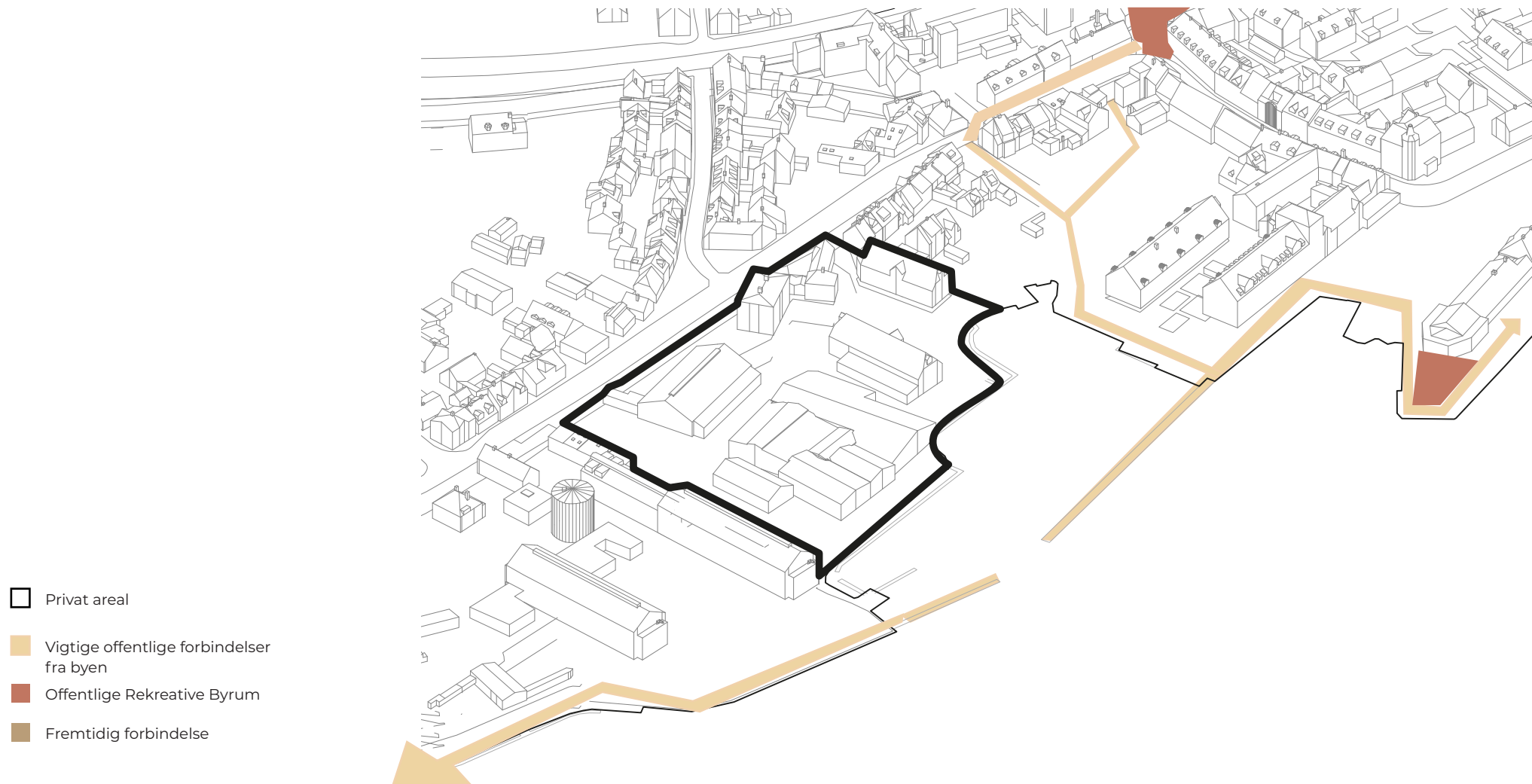


Anbefaling

- At skabe offentlig adgang langs vandet og sikre en bedre sammenhæng på havnen.
- At arbejde med bebyggelsens overgang mod vandet, det særlige miljø og de gående.



Særlige byrum og forbindelser i dag







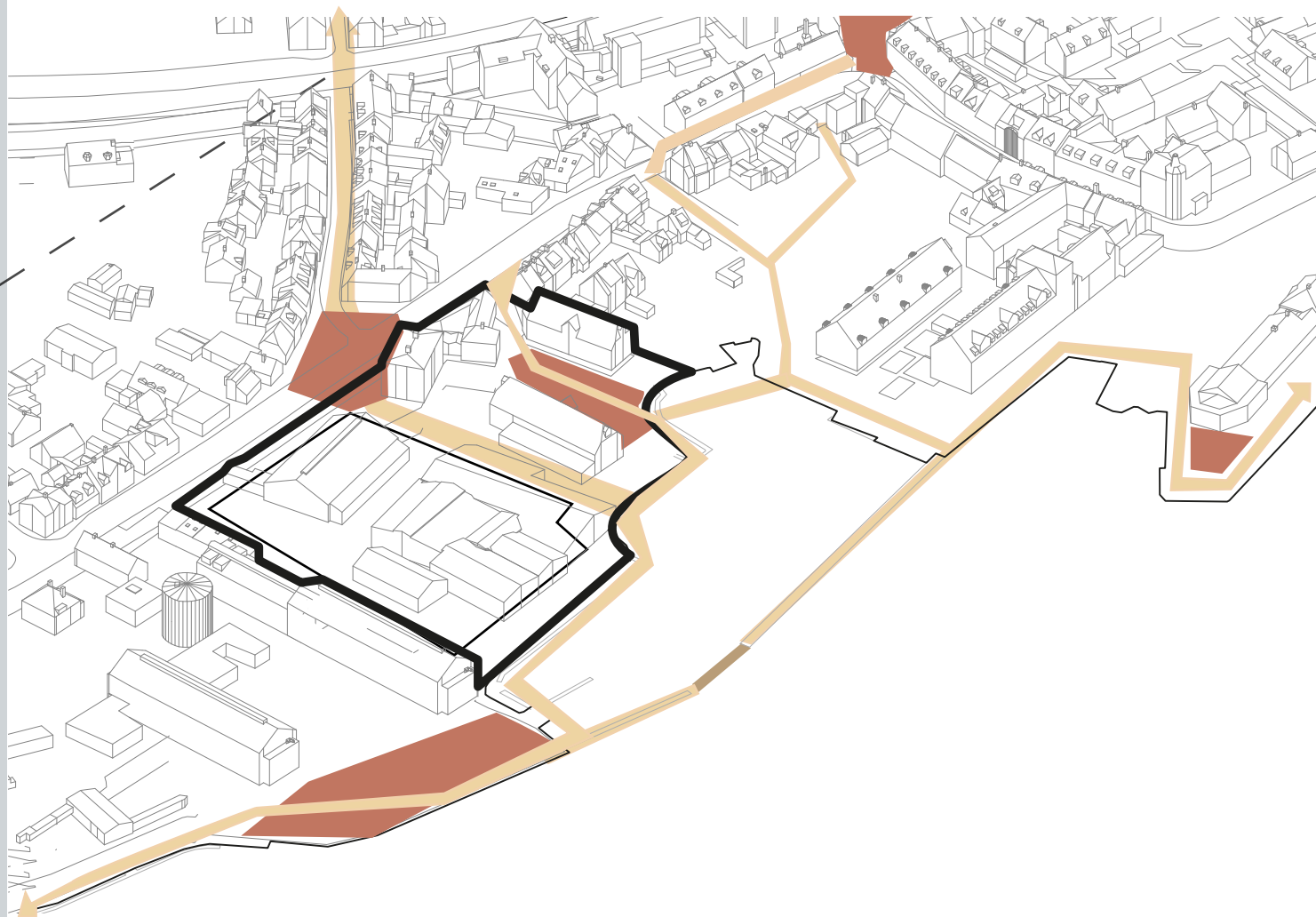
Anbefaling

Flere byrum og bedre forbindelser

At der skabes gode byrum og forbindelser som skaber en bedre fremtidig sammenhæng mellem det historiske centrum og vandet, samt bedre muligheder for ophold omkring vandet.

At jernbaneovergangen ved Skatterade åbnes for at skabe god kontakt mellem byen og havnen.

-  Privat areal
-  Vigtige offentlige forbindelser fra byen
-  Offentlige rekreative byrum
-  Fremtidig bro/sluse



Kullinggades særlige karakter

- Langsom trafik
- Detaljerig historisk bebyggelse
- Opbrudt gadeforløb
- Saddeltage
- Brede kantzoner



Billeder fra Kullinggade

Kantzoner i dag

❏ Kullinggade 29

■ Den opbrudte gade som er transformeret over årene fra erhverv til blandede formå, opleves med brede kantzoner og mange tilbagetrækninger og vinklede bebyggelser.

■ Veldefineret middelaldergade uden eller med meget smal kantzone.

■ Villabyen med forhaver og bred kantzone.

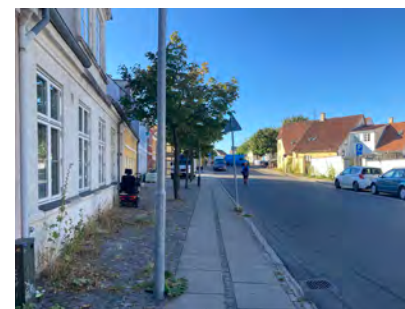




Den veldefinerede gade fx Skattergade



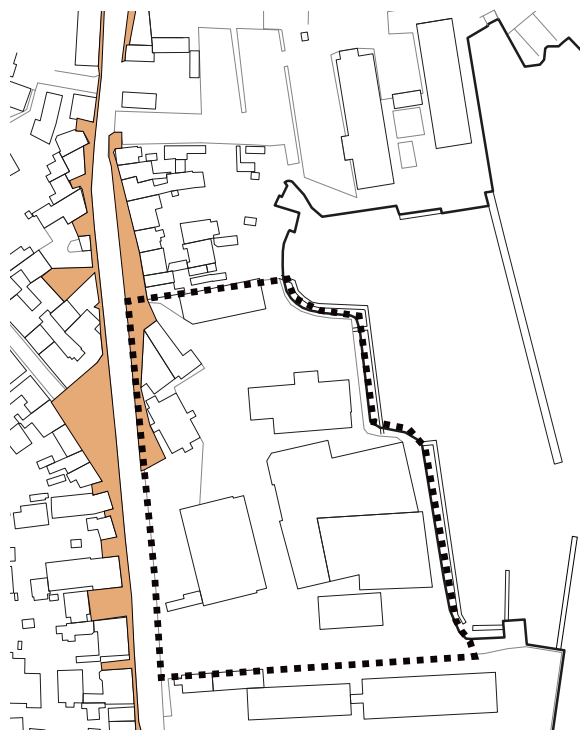
Den opløste gade, Kullinggade



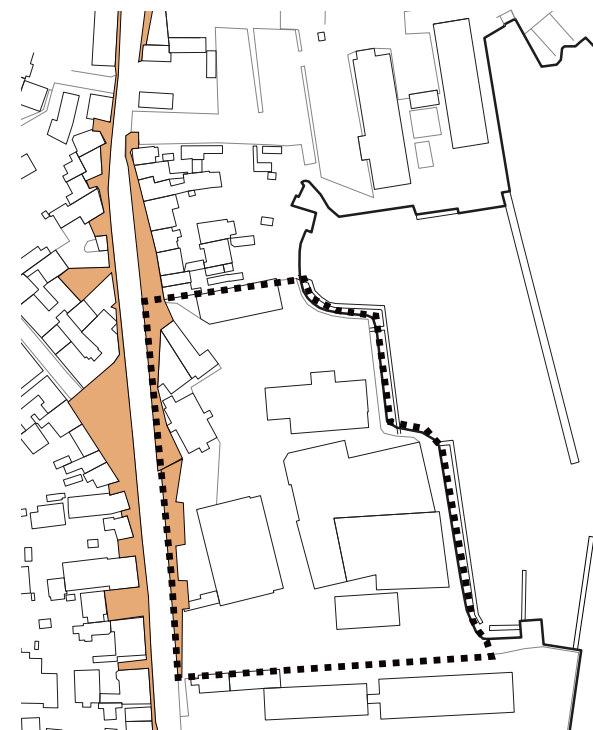
Anbefaling

Bred kantzone langs Kullinggade

Det anbefales at man ved at skabe en variation i kantzone bredderne i den nye bebyggelse langs Kullinggade, viderefører den særlige kvalitet som er i gaden i dag, skaber en opbrudt facade række som passer til konteksten, samt skaber en overgang mellem boligerne og det offentlige gaderum.



Situationen i dag.



Princip for facadelinje - ikke målfast.

Grønt i byen

Uddrag fra klimahandleplanen



Klimahandleplan 2022

Varme

På længere sigt vil varme udgøre en klimatrussel i Svendborg Kommune. Derfor bør der allerede nu tænkes i, hvordan vi undgår overophedning i byerne, gør offentlige områder robuste og forbereder os på en længere vækstsæson.

Fremtidens vejr byder på højere temperaturer. Det vil mærkes på alle tider af året, men opvarmningen vil være størst sommer og efterår. Vi vil opleve flere og længere hedebløge og flere varme dage med temperaturer over 20 grader. På længere sigt vil varme således udgøre en klimatrussel i Svendborg Kommune.

Svendborg Kommune bør i fremtiden i endnu højere grad udnytte sin rolle som planlægger og myndighed, når der laves lokalplaner og gives tilladelser til byggeri, ligesom kommunen kan sikre, at de offentlige arealer er indrettet til at kunne håndtere og afbøde konsekvenserne af de varmere temperaturer.

Overophedning i byerne

Når temperaturen stiger i sommerhalvåret, vil det ramme hårdest i byerne, som i forvejen er varmere end landområder, fordi huse, mørke overflader og belægninger holder på varmen.

Det vil påvirke mange mennesker i Svendborg Kommune, da flertallet af borgerne bor i byerne. Men det vil i særdeleshed ramme ældre, spædbørn og svækkede, kronisk syge borgere. Senest så vi i 2018, hvordan den ekstraordinære varme i Danmark var medvirkende til 250 flere dødsfald end forventet på landsplan hen over sommeren (SSI).

Det er derfor vigtigt, at der i fremtidens byudvikling og byggeri tænkes i løsninger, som ikke absorberer solens stråling, men derimod nedkøler byerne. Det kan eksempelvis ske med åbne vandløb og regnvandsbede, flere skyggegivende træer, facadebeplantning med

videre. Desuden bør der være særlig opmærksomhed på at sikre, at sårbare borgergrupper får den rette hjælp til at klare sig igennem de varme perioder.

Øget pres på grønne områder

I varme perioder, særligt under hedebløge, søger mange borgere mod stranden, parker og andre grønne områder. Dels for at være sociale, men også for at køle af.

Med flere og længere hedebløge vil disse arealer derfor være under stort pres fra den øgede brug. Borde og bænke bliver lettere slidt, affaldsspande bliver hurtigere fyldt, og toiletterne skal rengøres oftere.

Svendborg Kommune skal derfor være opmærksom på, at offentlige strande, parker og andre grønne områder er robuste nok til at kunne imødekomme en forventet massiv brug i perioder med især hedebløge.

Længere vækstsæson

Fremtidens mildere vintre med færre frostdøgn og varmere temperaturer året rundt vil både forlænge vækstsæsonen og byde på længere perioder med tørke.

Udvalget af træer og anden vegetation bør således tilpasses det ændrede klima ved fremtidig planlægning. Ligeledes skaber den længere vækstsæson i fremtiden behov for en øget drift af kommunens beplantning.

Træer i byen

Der er i dag få træer i gaden. På den østlige side af Kullinggade ses dog tilbagetrækning i bebyggelsen og træer i kantzonen.

--- Kullinggade 29

● Eksisterende Træer



Anbefaling

Mere grønt og flere træer i byen

Det anbefales at i takt med at byen udvikles sikrer man sig mod fremtidens udfordringer. Begrønning og træer kan afhjælpe overophedning og hjælpe med at nedsive regnvand. Træer langs gaden og et grønt område mellem bebyggelsen anbefales.

--- Kullinggade 29

● Eksisterende træer

● Eksempel på nye træer



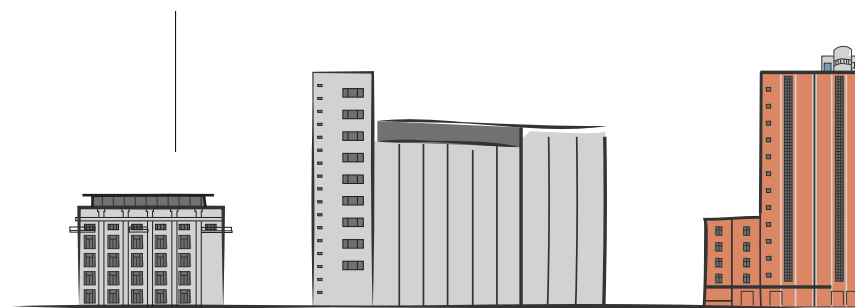
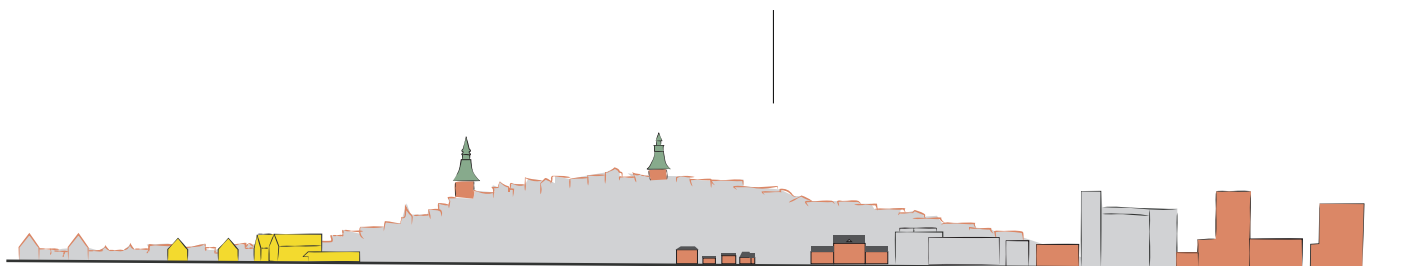
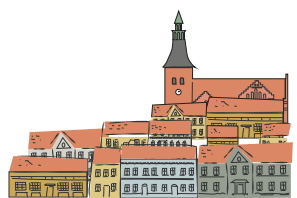
03. Skala og formsprog



Byens særlige karakteristika

Svendborgs er særligt karakteriseret af topografien og middelalderbyen som skråner op mod kirketårnene.

Havnefronten er karakteriseret af en række markante bygningsværker: Særligt blandt andet, de gule pakhuse omkring Søndre havn, de røde teglbygninger og de store volumener langs Nordre kaj.



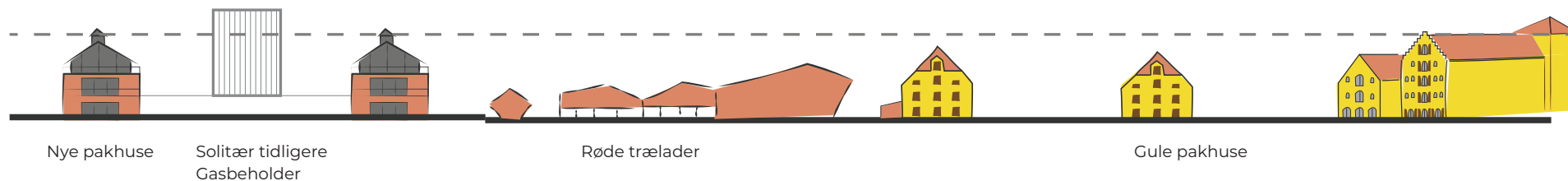
Bebyggelsens karakter i området



Bebyggelsens karakter i området



Områdets egenart



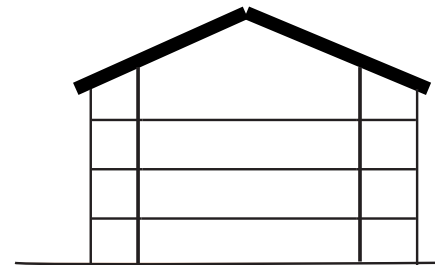
Taghældninger



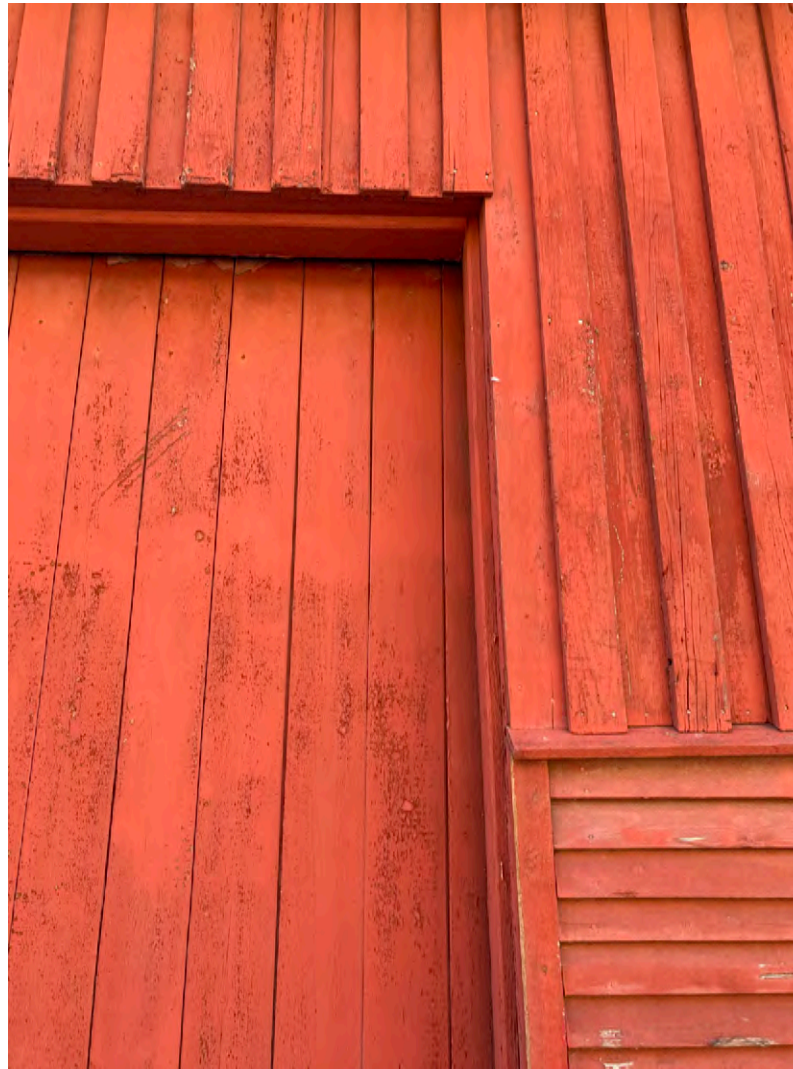
Anbefaling

Taghældninger

At der arbejdes med et saddeltag med lav rejsning med reference til de historiske trælader.



Særlig materialitet på sitet



De historiske trælader på området i dag er i træ med mange fine detaljer.

Anbefaling

Særlig materialitet

At nyt byggeri refererer til den tidligere funktion på grunden og bygges i træ.



Træ konstruktion med indeliggende altaner.



Træ konstruktion med indeliggende altaner.



Rød træ facade.



Tilbagetrukket stueetage.



Rød træ facade.



Varieret træ facade.



Tilbagetrukket stueetage.



Træ facade indeliggende altaner.



Træ facade indeliggende altaner.



Træ facade franske altaner.

Bygningsdybder Kullinggade



Randbebyggelsen i området er ca. 8-10 m dybe.

Anbefaling

Bygnings- dybder Kullinggade

Tilpasning af bygningsdybder til eksisterende og tilstødende bebyggelser.



Referencer på punkthuse

Referencer på punkthuse i og omkring København. Dybder fra 11-21 m. Gennemsnitlig 16m.



Dalgas have 15 m



København, Vodrofsvej 12-16 18.9 m



Frederiksberg, Peter Bangs vej 23, 19.2 m



København, Strandpromenaden 33, 11-16.6m



København, Nordsvej 5-9, 12-17 m



Frederiksberg Nimbusparken 20,5-21.7m

Nyborg havn med punkthuse 17.4*19.8m dybde, 3 etager.



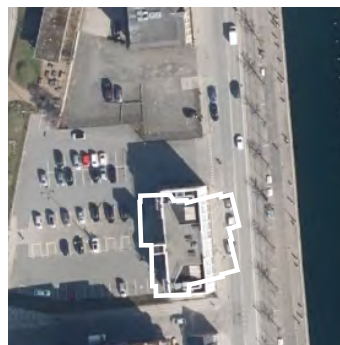
Sammenligninger af skala i Svendborg



Projektforslag Kullinggade 29



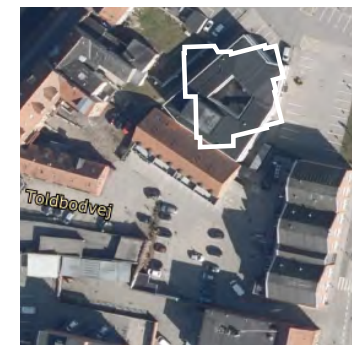
Bygningens fodaftryk i projektforslag



Fremtids fabrikken



Vor Frue Kirke



Børnetandplejen



Rundbuehallerne



Stationen

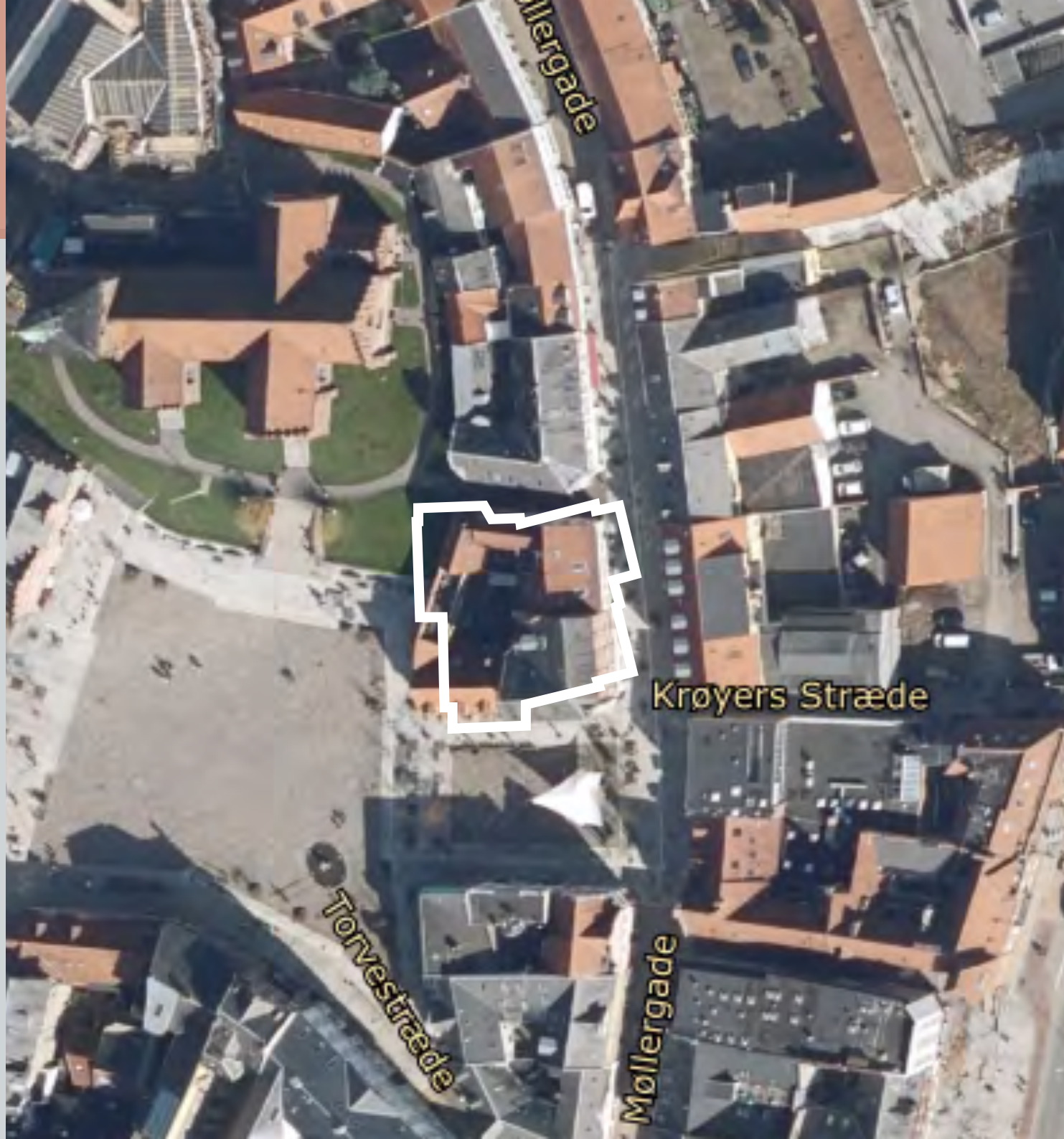
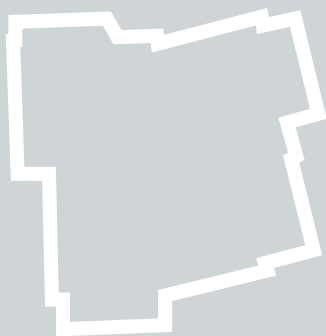
Kvægtorvet

Anbefaling

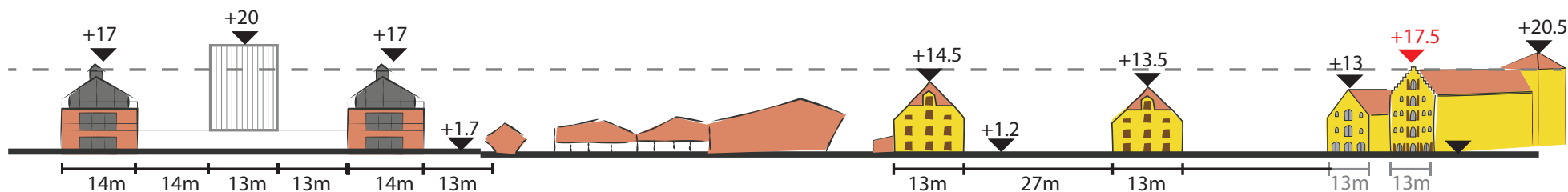
Bygnings- dybder

At ny bebyggelse i højde og bredde ikke bryder væsentligt med den eksisterende "skyline" af Svendborg, ligesom det er særligt vigtigt at områdets kvaliteter og historiske kontekst indarbejdes, så områdets særegne historie bringes videre.

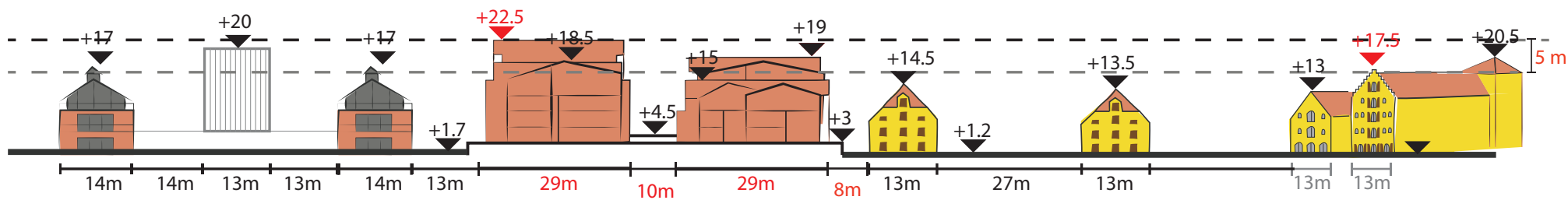
At der sikres gode dagslysforhold i boligerne.



Bygningshøjder



Eksisterende forhold



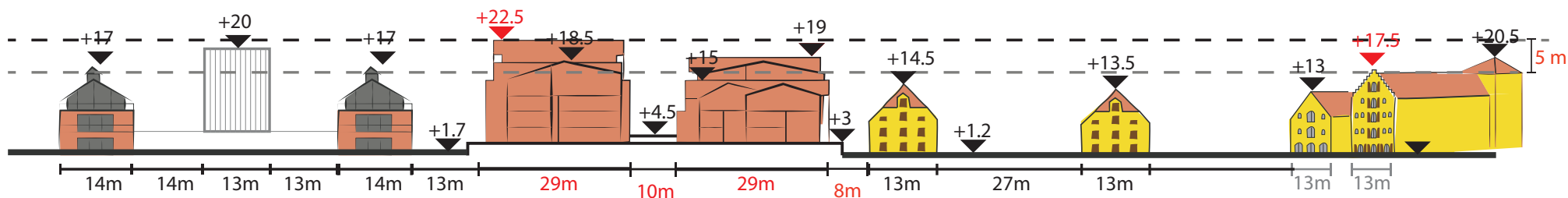
Højder og dybder på skitseforslag.

Dette er blot en abstraktion af projektforslaget, for at vise højder og dybder på bygningsvolumenerne.

Anbefaling

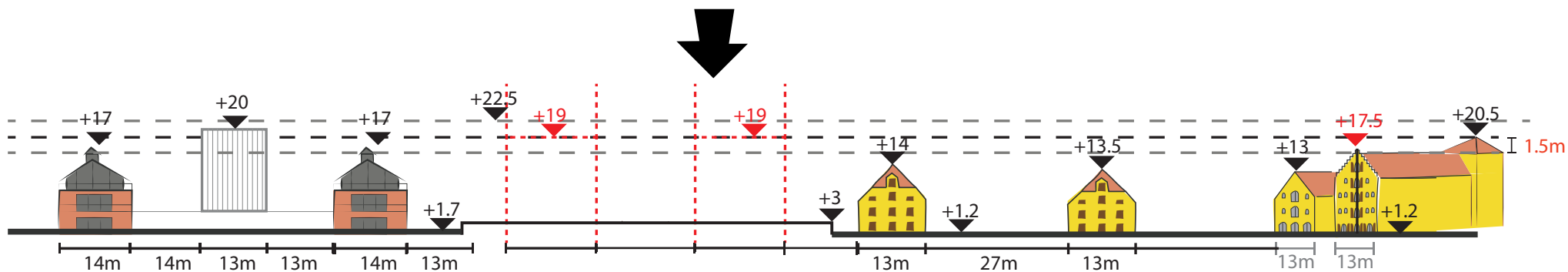
Bygningshøjder

At den nye bebyggelse ikke er dominerende i forhold til de eksisterende karaktergivende pakhuse.



Højder og dybder på skitseforslag.

Dette er blot en abstraktion af projektforslaget, for at vise højder og dybder på bygningsvolumenerne.



Højder og dybder på anbefalinger til skitseforslag.

Dette er en abstraktion af en reduceret bygningsdybde og højde, og skal ikke ses som et arkitektonisk forslag. Dette kan løses på mange måder og ønskes belyst i den videre bearbejdning af projektet.

04. Infrastruktur

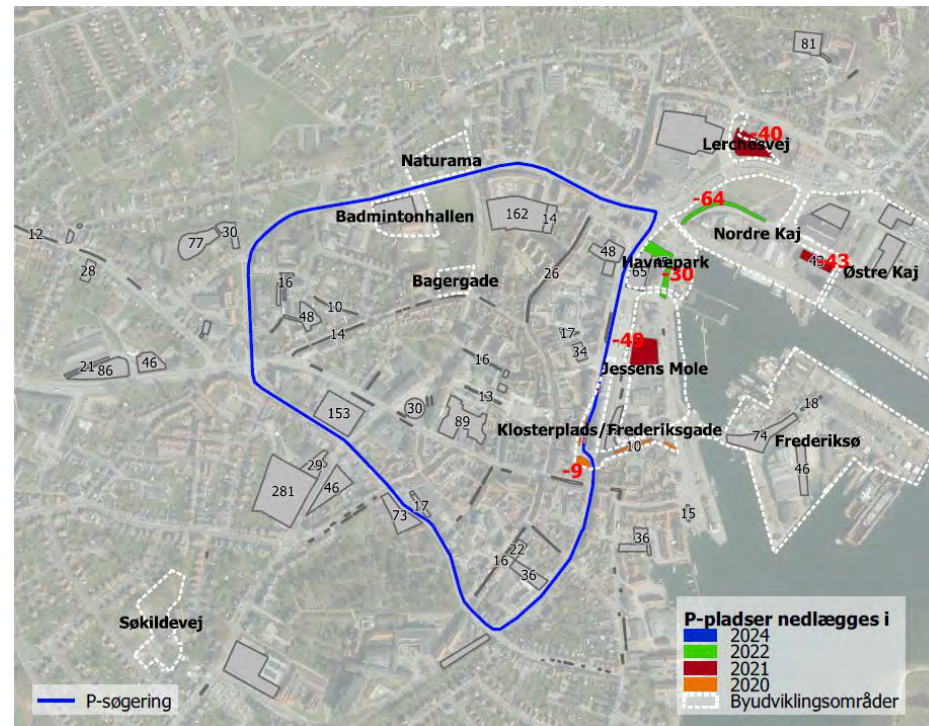


Primære ankomstveje

(Afventer egentlig trafikvurdering)



Parkeringsstrategi



Figur 2. Byudviklingsprojekter i Svendborg og antal off. p-pladser, som nedlægges ifm. byudvikling (med markering af årstal)

Trafikale udfordringer i dag.

Valdemars gade

Smal vej med kun en kørebane bredde ved parkerede biler.



Brogade

Smal vej som i cykelstrategien for Svendborg Havn anbefales som cykelgade. Dårlig sigtbarhed i sving og ved parkerede lastbiler ved varelevering til gadens restauranter og butikker.



Eksisterende parkering

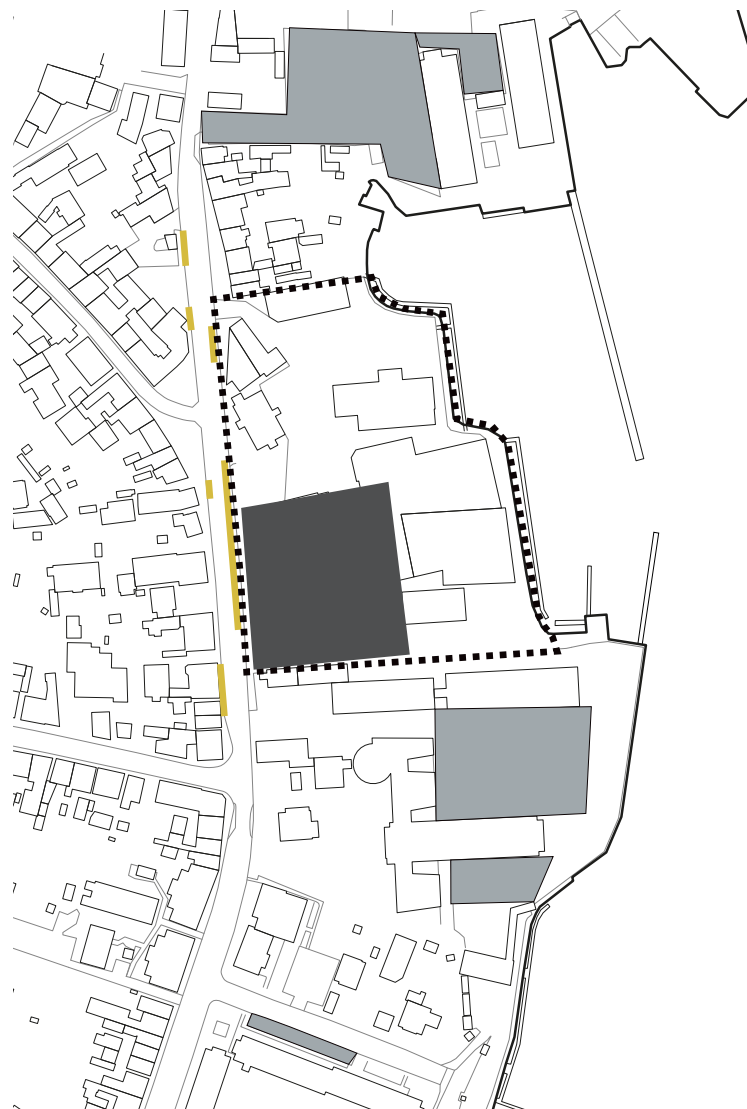


Anbefaling

At parkering integreres i terrænet med grønt tag.

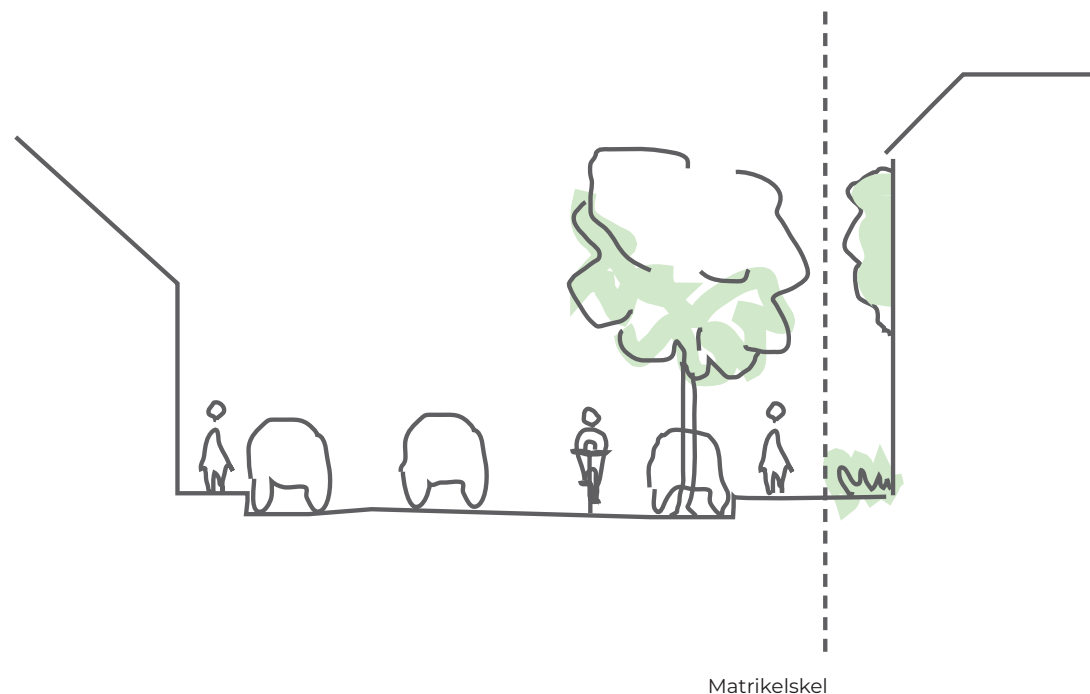
At antallet af boliger er beregnet ud fra den mængde trafik området kan bære.

- Parkering i konstruktion
- Parkerings Plads
- Gade Parkering



Anbefaling

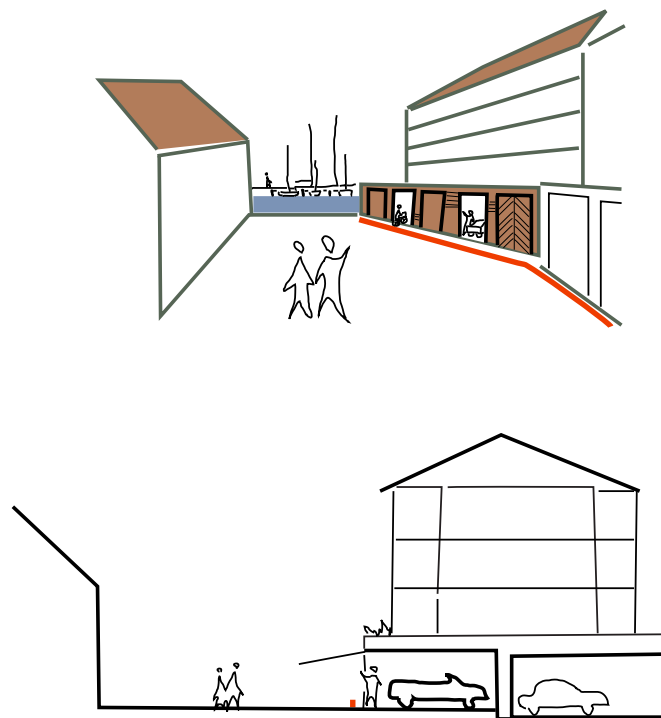
At gadeprofilet i takt med øget trafik optimeres i forhold til cyklister og flere træer.



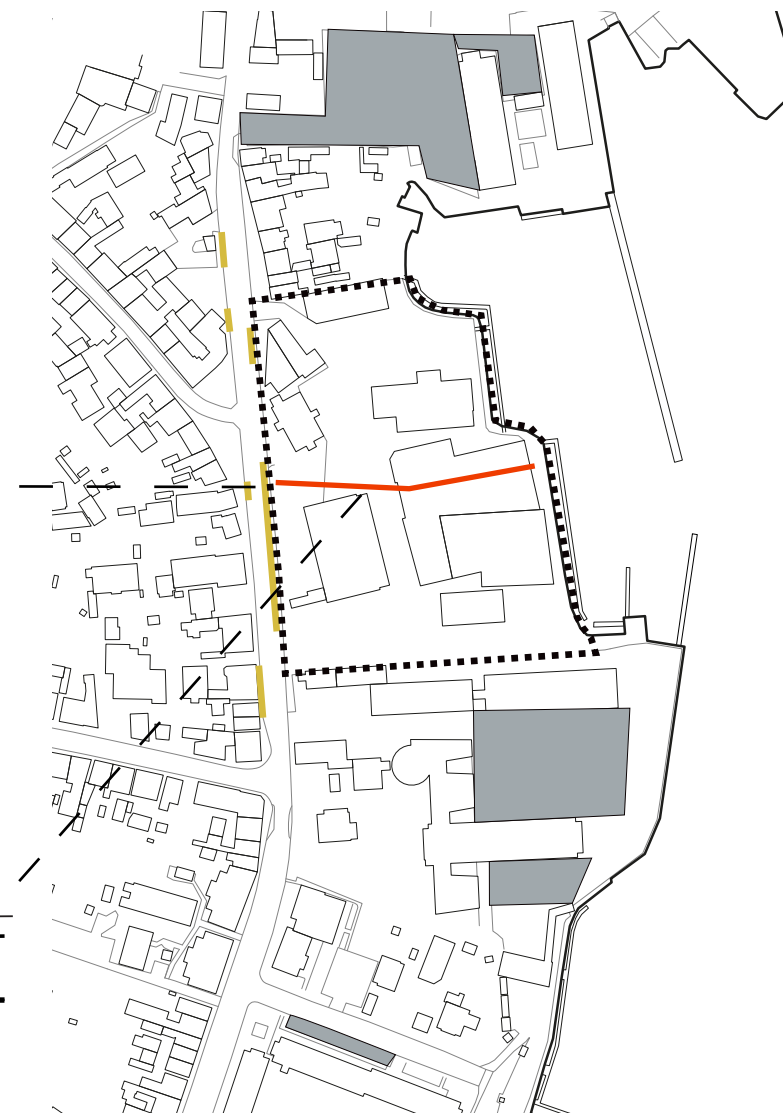
Anbefaling

At parkeringsplinten er godt integreret.

Såfremt der arbejdes med en parkeringsplint er det vigtigt at den er godt integreret i bebyggelsen, således at der ikke opstår barrierer.



Åbne garager eller, landskabelig bearbejdning eller andet mod kanten af parkeringsplinten.



Konklusion af analyse

1.

Hensyn til byens særlige kulturmiljøer

Bebyggelsen på området kan opdeles i to, hvor den østlige del refererer til de eksisterende trælader i materialitet og taghældning og arkitekturen mod Kullinggade refererer til byens historiske bymidte i skala og udtryk. Her anbefales maks. 2 ½ etage mod vejen.

Altaner på bebyggelsen mod Kullinggade bør integreres i bebyggelsen eller kun tilføjes ved en særlig bred kantzone som trækker altanen væk fra vejen.

Kullinggade har et særligt udtryk med sin opbrudte facadelinje som skaber en unik og luftig karakter i gaden. Disse kvaliteter bør bevares ved en delvis tilbagetrækning og opbrudt facadelinje langs Kullinggade, særligt omkring den Italienske Villa, så dens toneangivende rolle fastholdes.

2.

Gode adgangsmuligheder og udsyn til vandet

Byggeriet bør sikre offentlig adgang til vandet for både borgere og beboere. Herved sikres øget adgang og brug af Svendborgsund, en af Svendborgs primære attraktioner.

For at understøtte sammenbindingen af det historiske centrum og Svendborg havn og understøtte intentionerne om en sammenhængende forbindelse langs vandet, bør der sikres en primær offentlig passage mellem de fredede pakhuse og langs havnefronten, samt en sekundær forbindelse syd for den Italienske Villa til vandet.

3.

Hensyn til byens skala og formsprog

Bebyggelsen må i sin form og udtryk ikke virke dominerende på området, således at de fredede gule pakhuse, og andre pakhuse langs havnefronten vedbliver at være fremtrædende og dominerende elementer på Svendborg Havn.

Ny bebyggelse må i højde og bredde ikke bryde væsentligt med den eksisterende "skyline" af Svendborg, ligesom det er særligt vigtigt at områdets kvaliteter og historiske kontekst indarbejdes, så områdets særegne historie bringes videre.

4.

Velfungerende infrastruktur

Det er afgørende at projektet medvirker til at fastholde kvaliteten af byens gader. Infrastruktur er i den forbindelse afgørende, idet det fortsat skal være sikkert at færdes som gående og cyklende i området. De trafikale forhold i Brogade og Valdemarsgade er udfordrede og de trafikale konsekvenser skal derfor belyses indgående.