



Dialogplanlægning

- for arealerne omkring Næstved havn og kanal

DIALOGPLANLÆGNING

for arealerne omkring Næstved havn og kanal

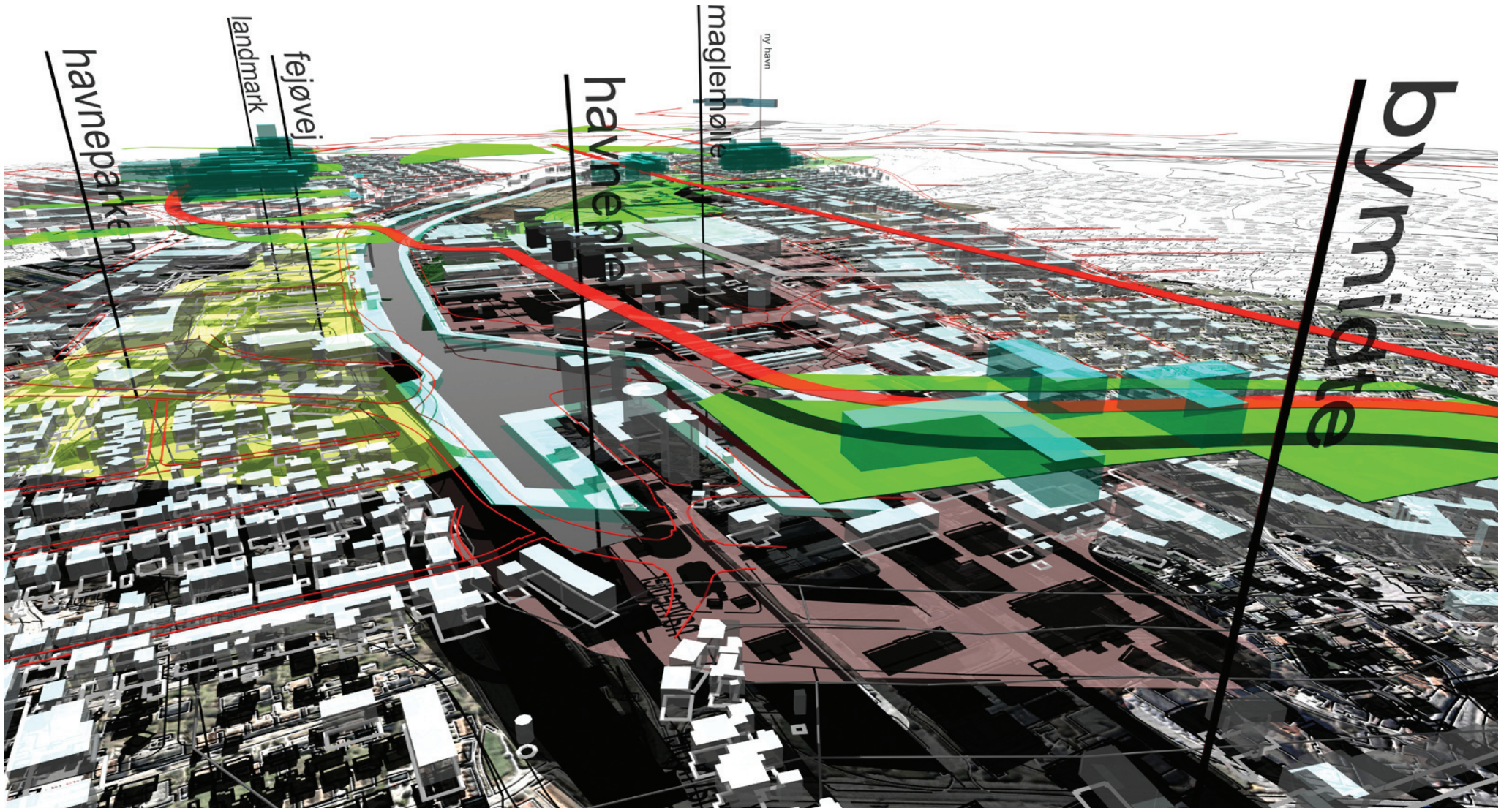
Gennem en Dialogproces med Næstveds havn, kommune og borgere er der lavet en robust og fleksibel strategiplan for udviklingen af Næstveds havnenære arealer. Med et areal på over en million kvadratmeter, som rummer et stort udviklingspotentiale. Planen fokuserer på indsatsområder med et potentiale for udvikling af nye byrum og nye funktioner - arealer for havneudvikling, erhverv, kontorer, boliger og rekreative funktioner.

Arealerne udgør et tværsnit gennem Næstved fra den tætte midtby til det åbne land. De rummer de traditionelle tunge havnefunktioner til håndtering af råstoffer og store erhvervsarealer med produktion og lagervirksomhed som relaterer sig mere til byen end til havnen. For at beskrive de omfattende og varierede arealer opdeles de i tre bydelsområder.



INDHOLD

Dialogplanlægning	4
Gult område	6
Fejervej	8
Landmark	9
Rødt område	10
Overgang mellem by og havn	12
Maglemølle	13
Grønt område	14
Havneudvidelse	16
Sammenstilling	17
Frizoner	18



DIALOGPLANLÆGNING for områderne omkring Næstved havn og kanal

Næstved Kommune har sammen med Næstved Havn siden efteråret 2002 taget utraditionelle arbejdsmetoder i brug, i ønsket om at udvikle et styreudvalg til at fastholde og udvikle arealerne omkring Næstved havn og Kanal. Med vægt på dialog og demokrati har Næstved taget borgerne med på råd og igangsat en kvalificeret fornyelse af Næstved havnenære byområder. Projektets mål har været at udvikle en helhedsstrategi, der synliggør kvaliteterne for arealerne omkring Næstved havn og Kanal, ud fra eksisterende kvaliteter af landskabelig, bymæssig og erhvervsmæssig karakter og dermed intensiverer sammenhængen mellem by og havn. Projektet omfatter såvel stillingtagen til havnens arealer som helhed, bydelens samspil og de enkelte bygningers relation til det omgivende rum og landskab. Sigtet er en kvalificering af denne stillingtagen gennem lokal forankring.

Strategiplanen

Projektarbejdet er startet i september 2002 og afsluttet i marts 2003. Arbejdet er udviklet i en Arbejdsgruppe og præsenteret og kommenteret i en Styregruppe. Styregruppen afstikker rammerne for planarbejdets fokuspunkter og målsætning. Planarbejdet blev fulgt op med to offentlige dialogmøder den 5. december 2002, og det sidste den 19. februar 2003.

- Strategiplanen fungerer som et redskab for udviklingen af havnen og havnenære byområder.
- Strategiplanen fastlægger de byarkitektoniske rammer for mødet mellem havn og by.
- Strategiplanen fokuserer på de enkelte kvarterområders identitet og sikrer et udviklingsmæssigt kvalitetsniveau over tid - som både tilfredsstillende havnen og byens interesser.
- Strategiplanen skal være grundlaget for udviklingen af lokalplaner for de enkelte delområder - være den helhedsbetragtning som danner en fælles forståelsesramme for områdernes bidrag til kvalificeringen af Næstved som havneby.
- Strategiplanen kan ses som en handlingsplan - et middel til at nå et fælles mål - i en situation hvor udfaldet afhænger af forskellige personers handlinger og strategier. Målet med processen er at opnå en robust og fleksibel plan for udviklingen af mødet mellem havnen og byen.

Målsætningen

Udgangspunktet er at Næstved erhvervshavn skal gives optimale forudsætninger for at kunne drive sin forretning.

- Målsætningen er at fastlægge en overordnet strategi og sammenhæng mellem byens og havnens henholdsvis by - og havnemæssige bebyggelse.
- Målsætningen er at skabe en overordnet udviklingsplan med rammer og retningslinier for de enkelte bykvarterer som omgiver og indgår i havnen.
- Målsætningen er at havnen skal fungere som en konkurrencedygtig erhvervshavn og indeholde en bred vifte af havnerelaterede servicevirksomheder.
- Målsætningen er at aktivere og kvalificere de havnenære erhvervsarealer
- Samtidig søges rekreative og kulturelle fritidsaktiviteter integreret.
- Målsætningen er gennem dialog at skabe kvalitetsparametre for bygninger og byområders relation til infrastrukturen og det offentlige rum. En strategi i dialog med fremtiden.

Processen

De gennemførte initiativer som offentlige dialogmøder, konference, studietur og udstilling danner fundamentet for en fremtidig kvalitativ udvikling af området. Initiativerne har tjent som fælles referenceramme og inspirationsgrundlag for arbejdsgruppen, styregruppen og for Næstveds borgere.

Fundamentet for dialogprocessen er især baseret på udvikling af en 3D computermodel, der anvendes som et operationelt og pædagogisk redskab for en helhedsorienteret bybygningstrategi, hvor infrastruktur, erhvervsstrategi og indlæg fra forskellige grupper af interessenter sammenholdes med byarkitektoniske forslag, der afprøves i 3D modellen over Næstved havn.

Modellen udgør dermed det operative værktøj hvormed der analyseres, afprøves og planlægges bybygningsmæssigt, byrumligt, arkitektonisk og landskabeligt. Projektet fastlægger dermed retningslinier og et helhedssyn for den fremtidige udformning og indhold, som skal ligge til grund for den gradvise udvikling af arealerne omkring Næstved havn.

Projektgruppen for udviklingsprojektet for Næstved havn og Kanal

Styregruppe:

Havnebestyrelsesformand Per Sørensen, formand
Formand ejendomsudvalget, havnebestyrelsesmedlem,
Søren Revsbæk, næstformand
Formand for udvalget for teknik og miljø, Per Andersen
Bestyrelsesmedlem Freddy Blak, Havnebestyrelsen
Næstformand Lars Halbro, Havnebestyrelsen
Bestyrelsesmedlem Klaus Jønsson, Havnebestyrelsen
Bestyrelsesmedlem Steen Hansen, Havnebestyrelsen
Bestyrelsesmedlem Lennart B. Nielsen, Havnebestyrelsen
Bestyrelsesmedlem Frank Bredahl, Havnebestyrelsen
Næstformand Lindy Nymark Christensen,
Ejendomsudvalget
Udvalgsmedlem Carsten Rasmussen, Ejendomsudvalget
Udvalgsmedlem Birgit Lund Terp, Ejendomsudvalget
Udvalgsmedlem Mette Ørsted, Ejendomsudvalget

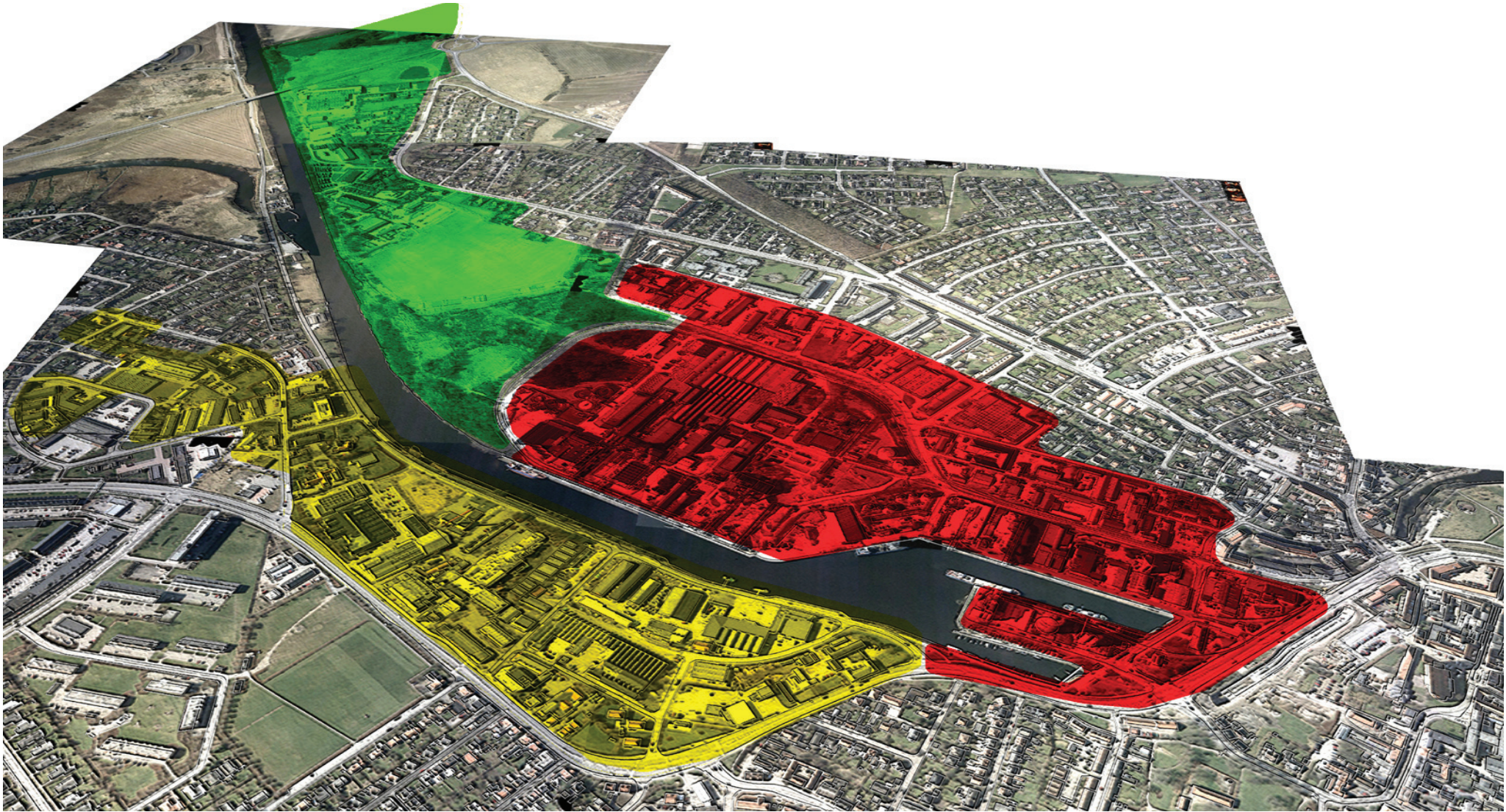
Næstved Kommune:

Teknisk direktør Jacob Madsen, Teknisk Forvaltning
Arkitekt Marit Christiansen, Plan- og Miljø
Planchef Jean-Pierre van Tittelboom, Plan- og Miljø

Arkitekter:

JUUL & FROST Arkitekter, København
v/ Helle Juul & Flemming Frost, Arkitekter MAA, PAR
Medarbejdere:
Andrew Place, arkitekt MAA
Franz Ødum, arkitekt MAA
Bolette Blædel, arkitekt MAA
Line Schultz, arkitekt MAA
Thomas Graabæk, arkitekt MAA





TRE BYDELSOMRÅDER

Projektets forudsætninger
Næstved havn indeholder strategisk vigtige delområder, hvor ændret arealbrug kan udløse et potentiale indenfor den øvrige bystruktur.
– Enkelte af Næstveds havnearealer er mere attraktive for ændret arealbrug end andre.
– På grund af samfundsudviklingen bliver andre byfunktioner stadig vigtigere, og den historisk betingede havnestruktur kommer i stadig stærkere konflikt med disse nye interesser.
– Øget opmærksomhed om udformningen af vore omgivelser stiller strengere krav til byudviklingen af områderne ved havnen. Nogle områder er nedslidte og angiver kun få kvalitative holdepunkter for den videre arkitektoniske bearbejdning, mens andre områder har klare arkitektoniske karaktertræk med både høj bevaringsværdi og potentiale for viderebearbejdning. Problemidentificering og scenarierne afdækker:
– Hvilke delområder, er strategisk vigtigst i forhold til byudvikling og
– Hvilke tilgrænsende byområder, der vil kunne drage nytte af/ få en synergieffekt af en byudvikling i de forskellige delområder.

Bydelsområder
Projektområdet omkring og i havnen inddeles i definerede bydelsområder. De enkelte områders status afklares, der opstilles bymæssige mål for området som helhed, og for de enkelte områder særskilt.

Redskaber
De enkelte bydelsområder diskuteres i scenarier ud fra fire forskellige karakteristika: kant, rum, volumen og tilgængelighed. Forskellige fremtidige scenarier, konsekvenser og muligheder diskuteres, visualiseres og kvalificeres.

Scenarier
Problemstillinger kan løses på forskellige måder der skaber forskellige muligheder. For at skitsere de fremtidige muligheder anvender vi scenariobeskrivelser. Et scenarie er hverken en prognose eller en plan. Scenarier er en metode, der anvendes som et supplement til traditionelle planlægningsmodeller. Scenarier er skitsering af internt konsistente, men kvalitativt forskellige fremtidsbilleder. De anvendte scenarier uddyber visionen om Næstveds fremtidige rolle som havneby, som transportknudepunkt – men også visionen om at Næstved skaber sig et nyt image som byen ved vandet. Scenarierne viser og drøfter de processer, som kan føre til fremtidsbillederne. Målet med scenarierne er at vise hvad som kan ske, ikke hvad som kommer til at ske. Scenarierne skaber indsigt og forståelse forud for de beslutninger som skal tages.

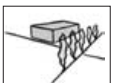
Strategier
Fremtidsscenarierne afklarar gennem diskussionen i Styre - og Arbejdsgruppe hvilke delområder der er strategisk vigtigst i forhold til byudvikling. Løsningsforslag følger scenariemulighederne og udvikles efterfølgende til strategier for områdets fremtidige disponering.

Arbejdsmetode
De 3 bydelsområder diskuteres ud fra 4 karakteristika:

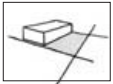
A - KANT:
Definerer havnens afgrænsning og overgangen mellem bebygget og ubebygget. Kanten som rum præciseres af bygningsstrukturen



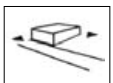
B - RUM:
Enten af bymæssig eller landskabelig karakter. Rummet præciseres af bygningsstrukturen og forankrer fritstående elementer på en fælles flade.



C - VOLUMEN:
Definerer afgrænsningen og overgangen mellem det bebyggede og det landskabelige. Volumenet præciserer det omgivende rum.



D - TILGÆNGELIGHED:
Øger opmærksomheden om adgangssituationer, identitet og trafik for både bløde og hårde trafikanter.



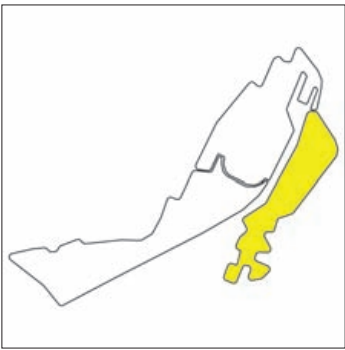
For hvert enkelt karakteristika udvikles scenarier som:
- Afdækker muligheder
- Drøfter processer
- Skaber indsigt
- Giver et vurderingsgrundlag

A - KANT: 1 + 2

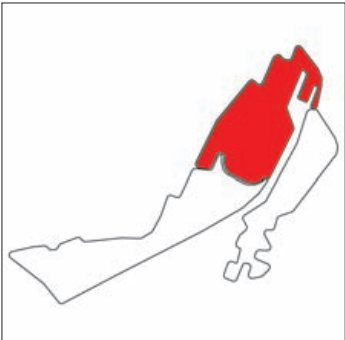
B - RUM: 1 + 2

C - VOLUMEN: 1 + 2

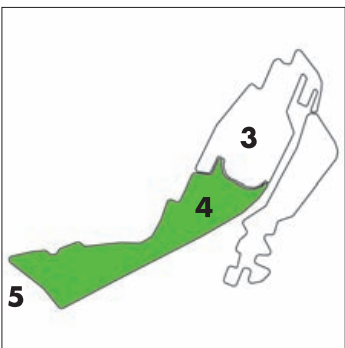
D - TILGÆNGELIGHED: 1 + 2



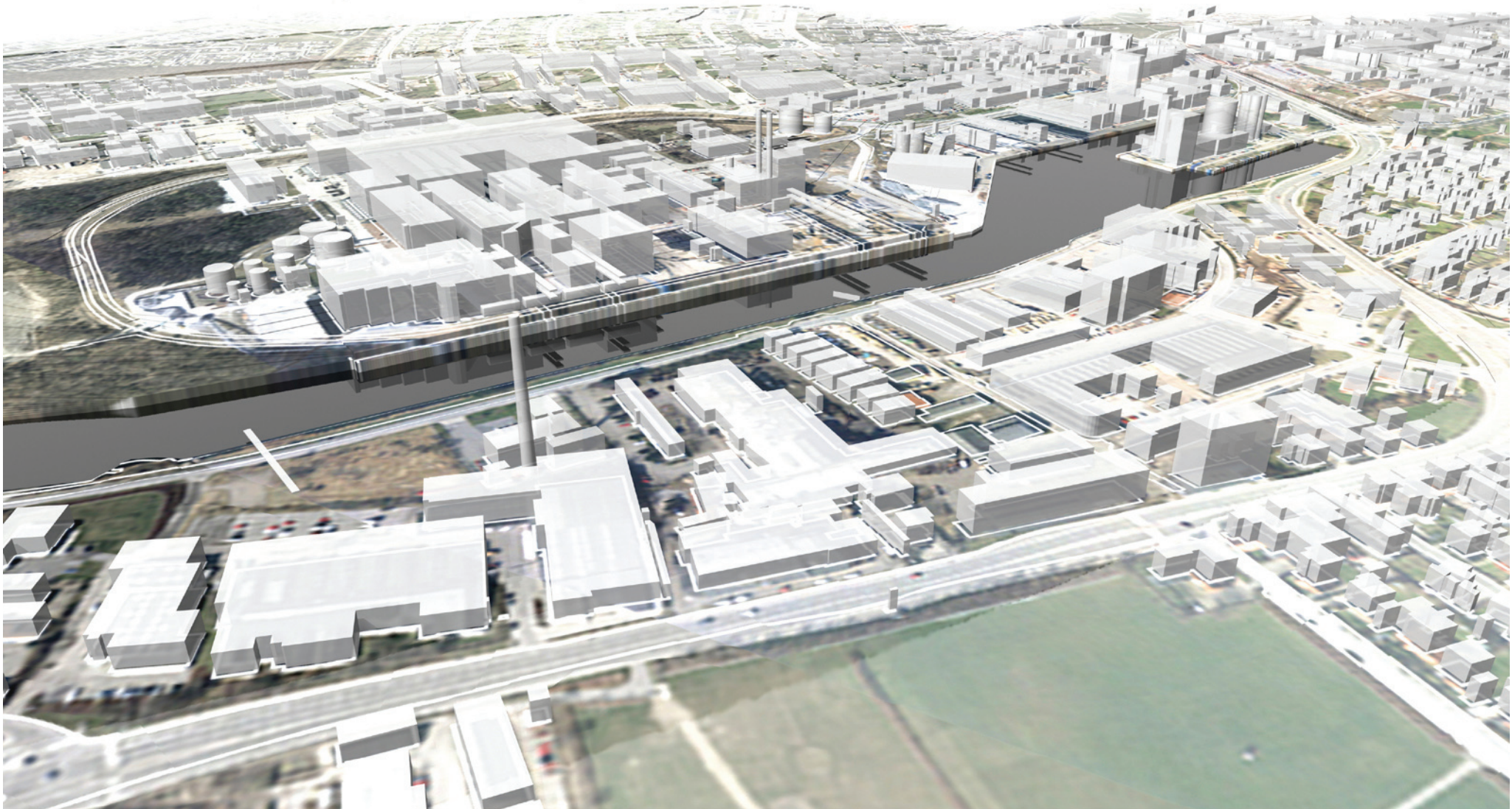
1. Erhvervsområde ved havnen.
– Handel og opslagsvirksomhed.



2. Havneområde.
– Erhverv og kontorfunktioner.



3. Ubebygget område udlagt til bolig og erhverv.
4. Erhvervsområde ved kanalen nær ringvejen.
5. Landzoneområde til fremtidig udvikling.



GULT OMRÅDE

Karakter

Det gule område afgrænses af Vordingborgvej, Havnegade og kanalen og er et blandet erhvervsområde hvor flere ældre virksomheder er lukkede og nye servicevirksomheder nogle steder er rykket ind. Nord for Fejøvej er området udlagt som centerområde og er meget blandet med erhverv, boliger, institutioner og udvalgswarebutikker.

Potentiale

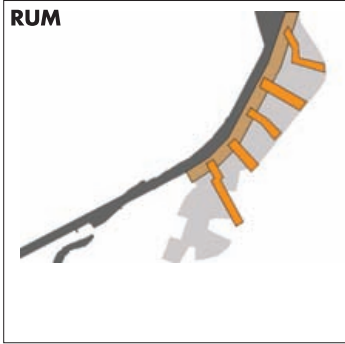
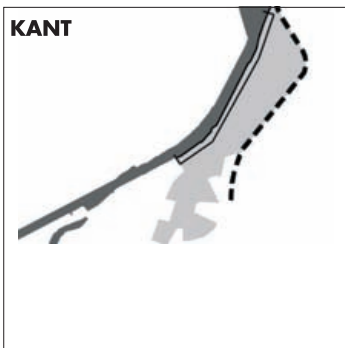
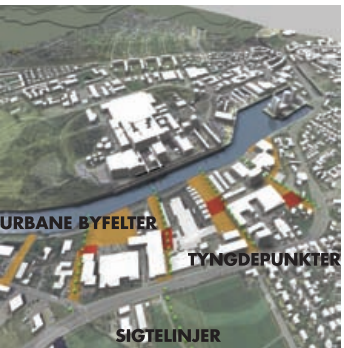
Området har et stort potentiale som en synlig og tilgængelig del af havnen. Den meget bynære placering gør området interessant som en naturlig forlængelse af midtbyens funktioner. Kanalvej kan omdannes til en offentlig promenade med gode rekreative kvaliteter. De bagvedliggende boligområder kan gennem det gule område få adgang til kanalen som opholdsrum. Vejen omlægges med en belægning til gående og cyklende ud til vandet. Der indrettes forskellige tyngdepunkter langs promenadens forløb med flader til ophold, siddepladser og trin ned til vandspejlet.

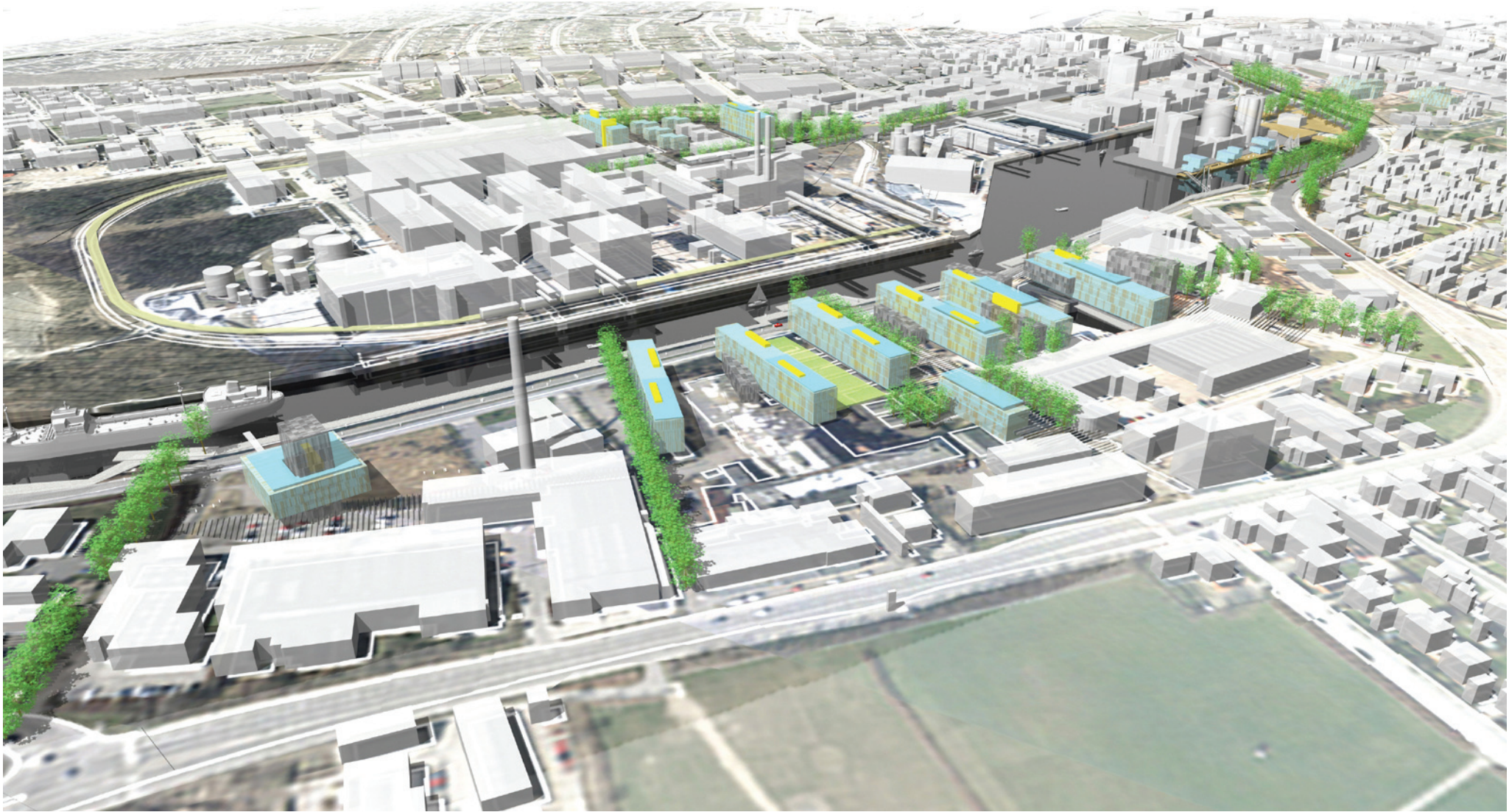
Urbane byfelter

Der er generelt behov for at området åbnes op med flere udkørsler til Vordingborgvej. Flere veje i området er lukkede og bygninger står tomme. For at fremme den indre sammenhæng i området og åbne det for nye brugere og naboområder, foreslås det at der udbygges en gennemgående vej i Femøvejs forlængelse som krydses af flere tværforbindelser fra Vordingborgvej til kanalen. Tværforbindelserne har karakter af urbane byfelter med forskellige temaer. Det er sivegader med plads til ophold, gående og biler. Opgraderingen af forbindelsernes kvaliteter vil resultere i en positiv værdiforøgelse som kan starte investeringer og omdannelse af dette centrale område, som kan blive et nyt blandet kontor- og erhvervsområde

Nye aktiviteter

Revitaliseringen af området vil give basis for ny bebyggelse. Eksisterende bygninger kan renoveres og genanvendes og specielt på den attraktive placering langs kanalen vil der kunne opføres nyt byggeri. En fortætning af området kan også ske ved at tilføje nye elementer til de eksisterende bygninger. Disse kan rumme nye tilknyttede funktioner som kontorer eller nye funktioner som enkelte boliger i det omfang, som de kan tilpasses områdets funktioner. Tilføjelserne er parasitter på de eksisterende bygninger og knytter sig til dem som bydelens tårne. Tårnene er bevidste tilføjelser som giver området ny identitet.





OMRÅDETS POTENTIALE



VOLUMEN OG TILGÆNGELIGHED



VOLUMEN

Karakter:

- Produktions- og lagerbygninger.
- Variation i alder og udformning.

Potentiale:

- Ombygning.
- Nybygning.
- Åbne nye udtryk.



HAVNENS TÅRNE - parasitter
 - Nye volumener hæfter sig på de eksisterende bygninger
 - Markerer sig over den eksisterende masse



Tilgængelighed

Karakter:

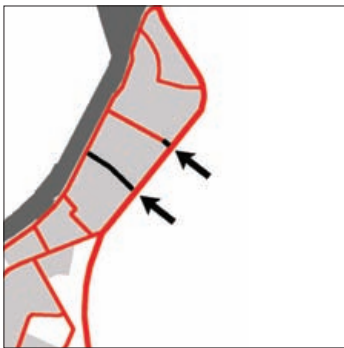
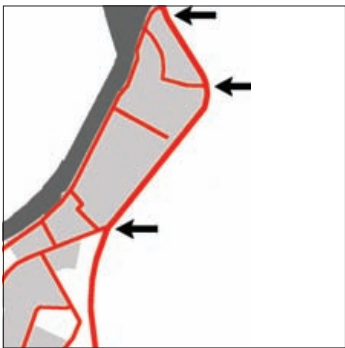
- Adgang til Vordingborgvej.
- 3 tilkørsler.

Intentioner:

- Lukkede veje genåbnes.

Potentiale:

- Kontakt til midtbyen.
- Forbedre cirkulation.





FEJØVEJ



Udviklingsmuligheder over tid



- Fase I**
Lukkede veje åbnes.
Pladser opgraderes og interne forbindelser forbedres.
- Fase II**
Dele af jernstøberiet nedrives og nye bygninger indpasses.
Forbindelser åbnes i området. Fejøvej forskydes, hvorved der skabes yderligere rum for trælasthandlen.
Havnen bliver synlig.
- Fase III**
Trælasten kan inddrages i indpasningen af nye bygninger.
Klare definerede åbninger mod vandet langs hele kanalen.



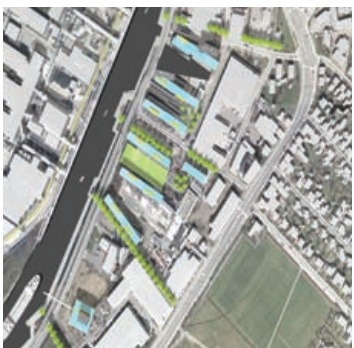
- Etape 1**
I en regenerering af det gule område vil det være oplagt at starte med en åbning af Fejøvej som et centralt kvartersrum. En ny belægning udlægges som en samlet flade for at markere Fejøvej som en plads. Lysmaster og høje slanke træer placeres som sigtelinier som skaber en visuel forbindelse fra Vordingborgvej til kanalen. Fejøvejs lukkede sidegader åbnes op og giver dermed grobund for omdannelser af bebyggelserne på begge sider af vejen.

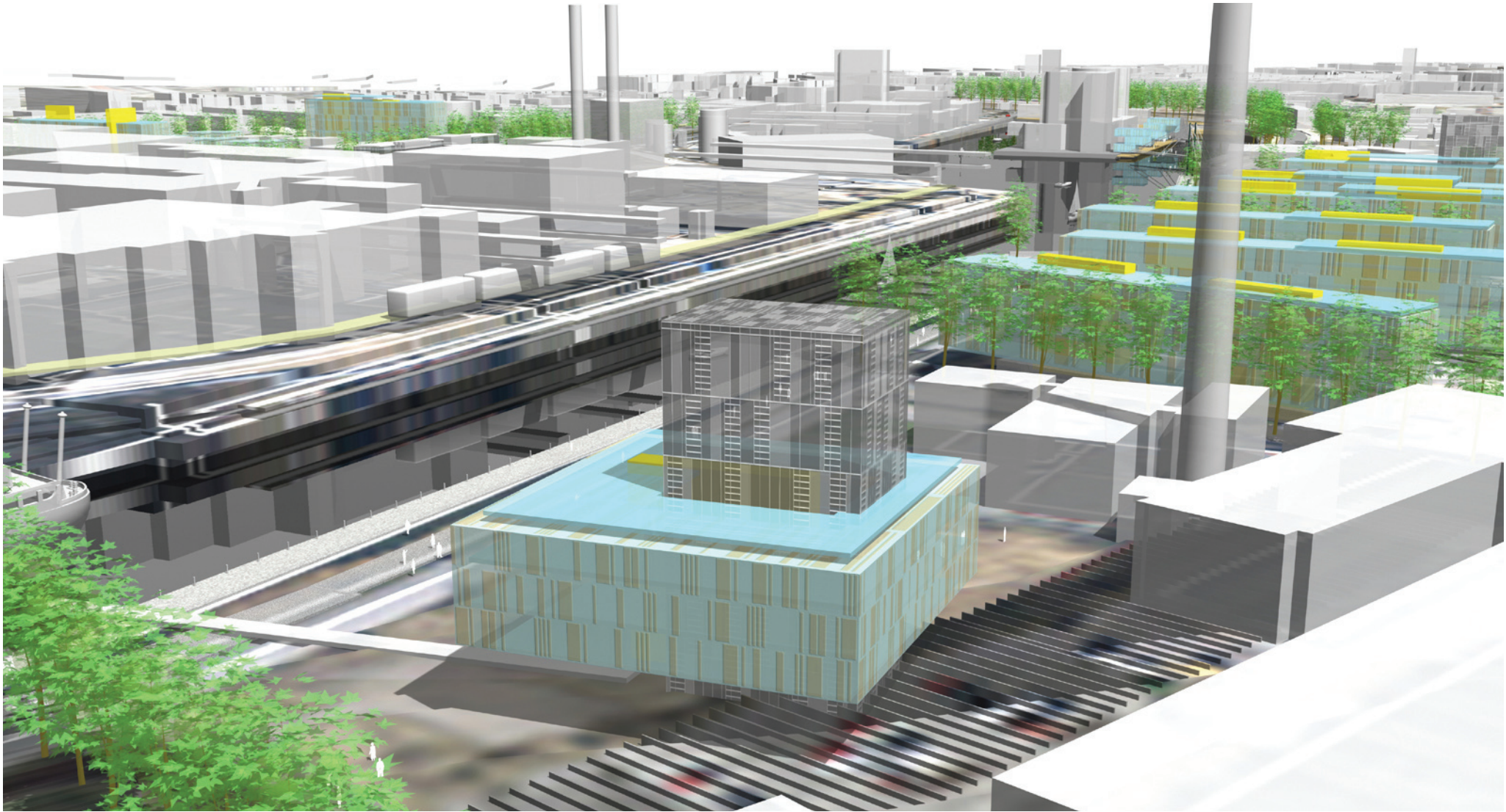
- Etape 2**
Dele af jernstøberiet kunne rives ned for at give plads til ny bebyggelse langs Kanalvejs promenade. Stokbebyggelse vinkelret på kanalen ville give god udsigt fra det nye byggeri og åbne op for kontakt til de bagvedliggende områder. Her kunne placeres kontor og servicereherv. Rummene mellem bygningerne får hver sin behandling med vand, hård belægning eller grønt, for at give dem hver sin identitet.

- Etape 3**
Der er udvidelsesmuligheder for tømmerhandlen mod jernstøberiet ved at forskyde Fejøvejs forløb. I en senere fase kunne en decideret udflytning af tømmerhandlen være en mulighed og stokbebyggelsen vil kunne fortsættes ind mod byen. Byen får en ny front mod kanalen og nogle af de mest attraktive, centralt placerede grunde tilfører havnen nye funktioner og et varieret liv.

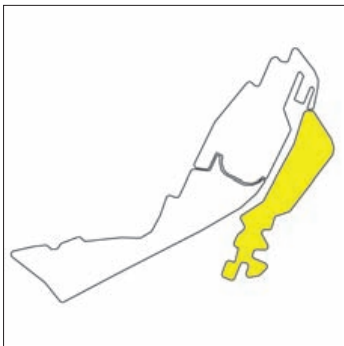


1. Ankomstplads fra byen.
2. Parkeringsareal under træer i grid.
3. Offentligt byrum skaber forbindelse fra boligområde til havnen.
4. Halvoffentligt vandrum.
5. Halvoffentligt grønt byrum.





LANDMARK

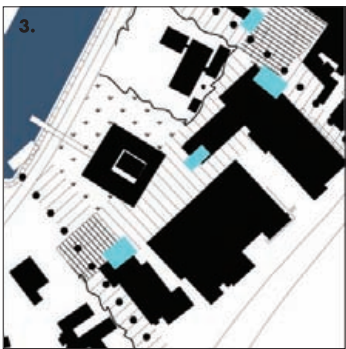
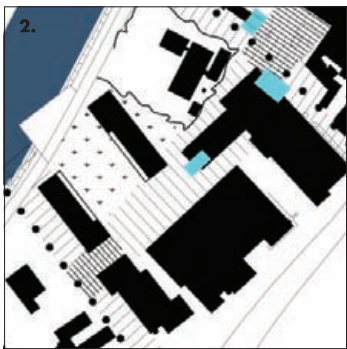
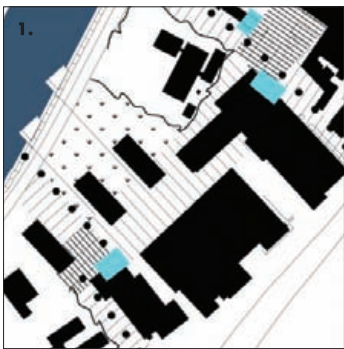


Tyngdepunkt

Omkring Enøvej drejer kanalen fra sit lange lige løb ind i det sidste kanalstykke med Maglemøllens kaj. På dette sted kunne man opføre en markant bygning som ville være synlig fra indsejlingen i kanalen og som kunne føje sig til pejlemærkerne omkring havnen: kraner, siloer og Sct. Peders spir.

Forbindelser

Foruden at ligge synligt er stedet også landskabeligt markant med et terrænfald ned til kanalen og grøn bevoksning på begge sider af kanalen. Friarealerne omkring et landmark fremhæver disse karakterer ved at danne et skrånende grønt offentligt opholdsrum. Enøvejs knækkede forløb ændres til to lige forbindelser fra kanalen til Vordingborgvej og krydses samtidig af Femøvejs forlængelse så der er optimale forbindelser til stedet. Bygningen kunne med sin fine placering og gode tilgængelighed rumme et firmadomicil eller et hotel eller en anden synlig funktion.



1. Definerer kig mod vandet.
2. Samler grønt og urbant rum.
3. Byens og havnens landmark.

Tyngdepunkter

- Samspil med eksisterende bygninger.
- Definer havnens rum.
- Forbindelser på tværs.

Kanalen:
 – Fokuspunkt for kanalen.
 – Markerer overgang til havnen, hvor kanalen knækker.

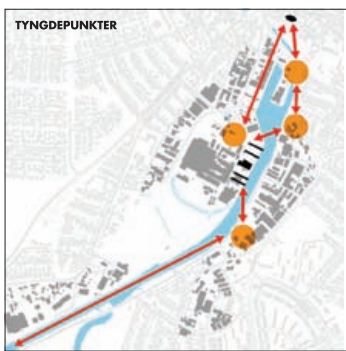
Volumen

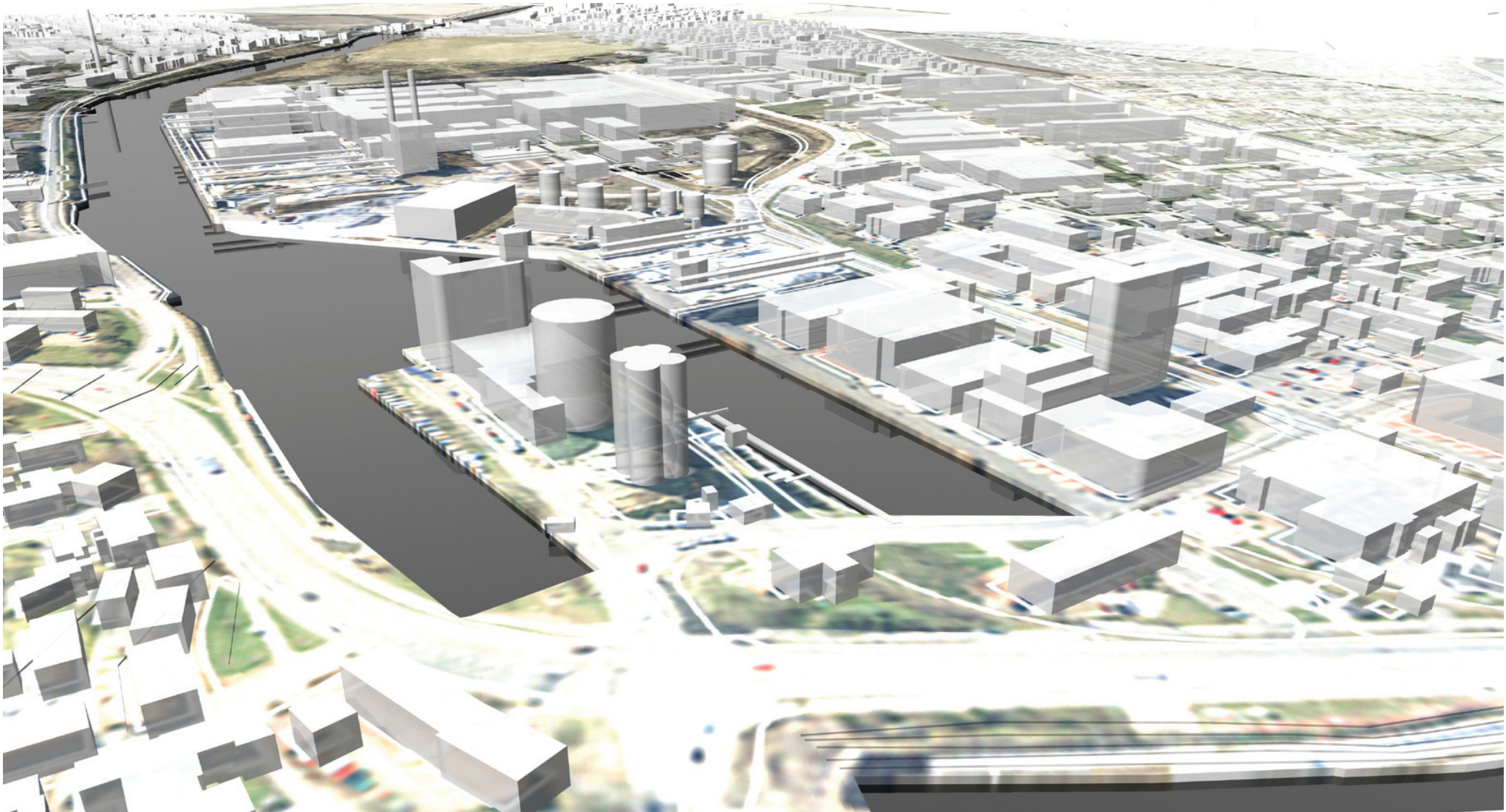


Pladsrum



Infrastruktur





RØDT OMRÅDE

Karakter

Det røde område rummer Maglemølle, Fabrikvejs erhvervsområder og erhvervshavnen afgrænset af Havnegade. Området karakteriseres ved blandet fabriks- og lagerbyggeri i både stor og mindre skala. Mange bygninger er overgået til andre formål end de oprindeligt var opført til og området rummer flere mindre kontor- og servicevirksomheder. Midtermolen består hovedsageligt af fritstående siloer. Vestre Kajs front mod havnen markeres af gavlhuse med små passager imellem som leder ned til vandet. Havneområdet er åbent mod byen hvorimod Maglemøllens område med det store bygningskompleks er lukket af for omgivelserne.

Potentiale

Fabriksvej er en vigtigt forbindelse gennem det røde område, som over Havnegade leder direkte op til Sct. Peders Kirkeplads. I den anden ende af Fabrikvej ligger Maglemølle som foreslås åbnes op for offentligheden og blive en del af byen. Vejens forløb fremhæves af en træbeplantning i østsiden af vejen, modsat jernbanesporene i vestsiden. Ved at fjerne plankeværker langs vejen kan den komme til at fremstå som en indbydende allé som hovedforbindelsen gennem det røde område.

Urbane Byfelter

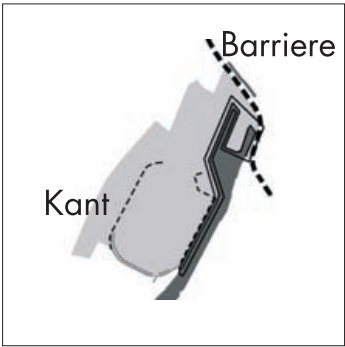
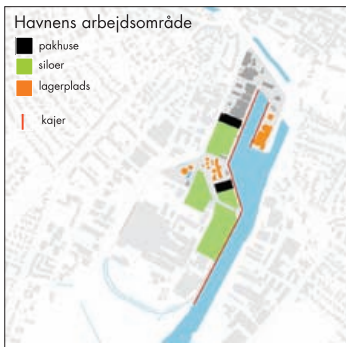
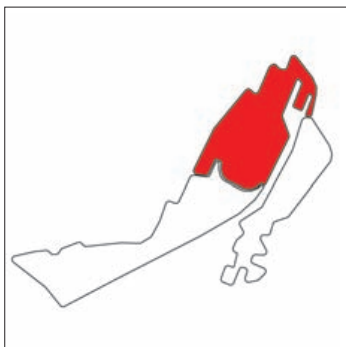
Mellem Karrebækvej og Fabrikvej kan nogle af de tværgående veje opgraderes til at være byfelter, som giver adgang til havnen for boligområderne omkring Karrebækvej. Toldbodgade giver adgang helt ned til begge bassiner hvor Mosevej og Engvej kun fører til Fabrikvej på grund af skrænten ved Maglemølle. Herfra er der udsigt ned til havnen som kan fanges op af lys på kajen.

Næstved som havneby

Havnebassinene udgør en stor attraktion i sig selv og er med deres placering umiddelbart op af middelalderbykernen meget vigtige for opfattelsen af Næstved som havneby. Vestre Bassin er en velfungerende havn med håndtering af bulkvarer som den største aktivitet. Trafikken med de store skibe er af stor betydning for oplevelsen af havnen og er den kvalitet som vil kunne tiltrække nye funktioner til de omgivende områder.

Kontakt til havnen

Østre Bassin overgår til rekreativ brug og kobles sammen med bymidten og Kanalvejens promenade i det gule område. De store siloer danner en markant baggrund for dette intime havnerum hvor byen får mulighed for at komme helt ned til vandet og bruge kajen. Byens tilknytning til havnen øges ved at trække borgerne ned til havnen og give dem en oplevelse af havnemiljøet.



KANT

Karakter:
– Barriere mellem by og havn.
– Industriskabte kanter.

Havnens kant:
– Den individuelle kant.
– Markeret klart aflæselig.
– Bearbejdning og fokusering på kantens forskelligheder.



RUM

Karakter:
– Urbane, tilgængelige rum.
– Industrielle, utilgængelige rum.

Kobling mellem by og havn::
– En urban flade.
– Fysisk og visuel forbindelse mellem byen og havnen.
– Bearbejdning af fladens belægninger og forbindelsesveje.



INTENTIONER

– Byen og den rekreative havnekaj forbindes.
– Fixpunkter og sigtelinier leder til havnen.
– Det grønne volumen indfanger stedet.



OMRÅDETS POTENTIALE



VOLUMEN OG TILGÆNGELIGHED



VOLUMEN

Karakter:

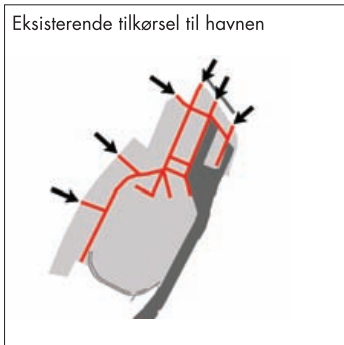
- Funktionsbestemte bygninger.
- Havnens formsprog.
- Havnens skala.

Potentiale:

- At skabe et grønt rummeligt træk fra midtbyen til havnen.
- At skabe et nyt bynært erhvervsområde tæt på industrien.



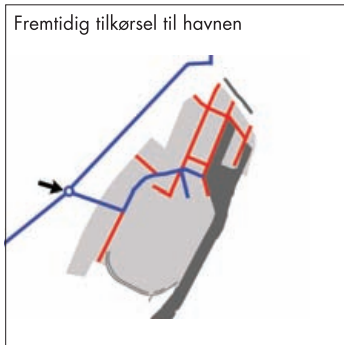
FABRIKSVEJS FORLÆNGELSE TIL MAGLEMØLLE



Eksisterende tilkørsel til havnen



Planlagt tilkørsel til havnen



Fremtidig tilkørsel til havnen



TVÆRGÅENDE FORBINDELSER

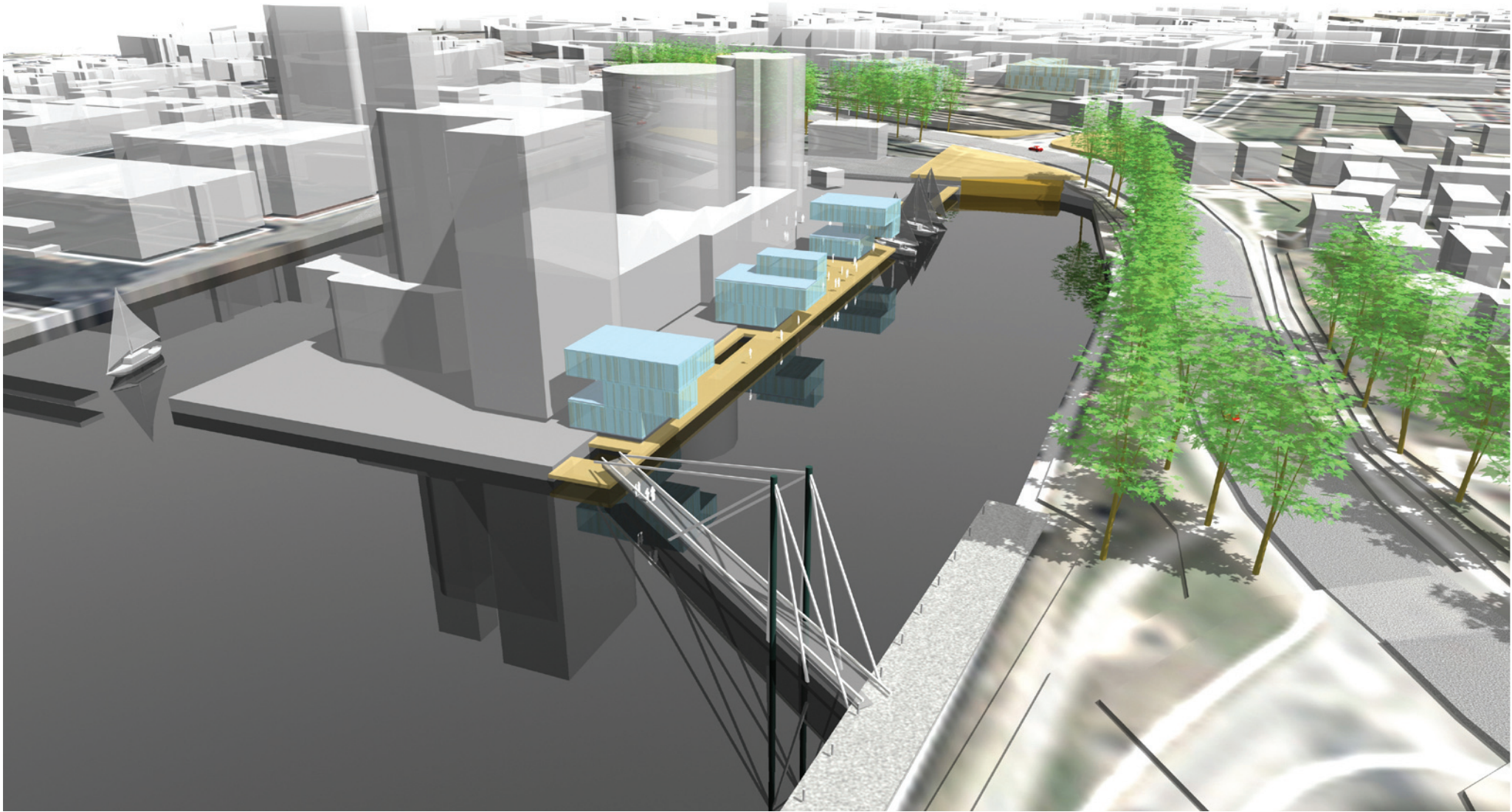
Tilgængelighed:

- Karakter
- Tilgang til området gennem bolig og erhvervsområder.
 - Servicering af havnens funktioner.

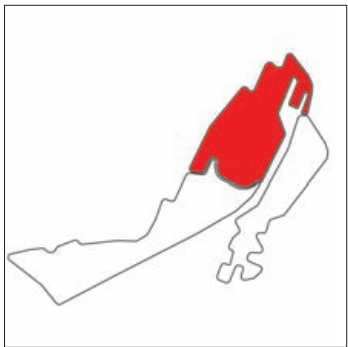
Intentioner:

- Større tilgængelighed fra boligområdet til havnen.
- Større tilgængelighed fra midtbyen til havnen.
- Visuelle forbindelser på tværs af utilgængelige områder.





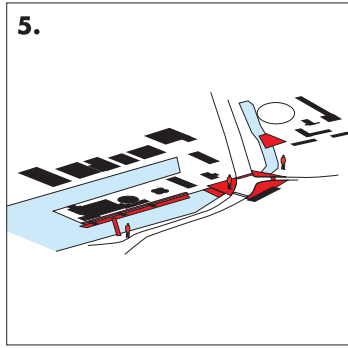
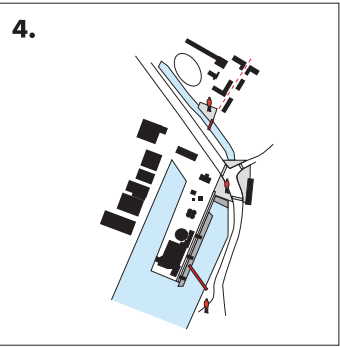
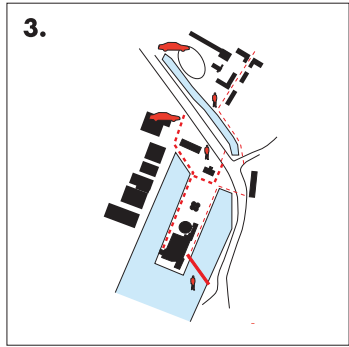
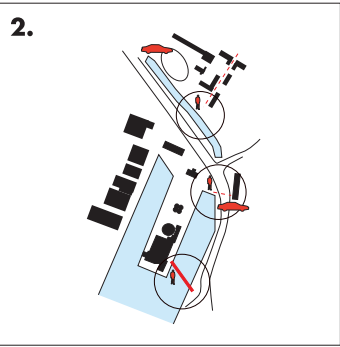
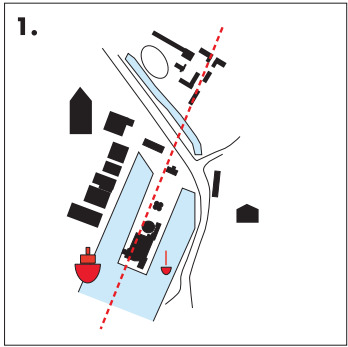
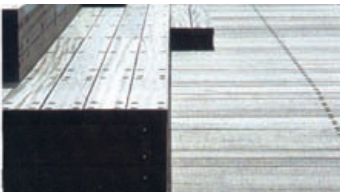
OVERGANG MELLEM BY OG HAVN



INTENTIONER:

- Samlende figur – som flade mellem østre bassins udmunding og turistkontoret.
- Nye volumener på havnen – kig på tværs.
- En broforbindelse for cykler og gående – evt. som svingbro.
- Den rekreative kajkant fortsættes ned langs kanalens østside (promenaden i gult område).
- Stor rekreativ trætrappe ned til vandet.

1. Havnens rum / Byens rum.
2. Knudepunkter.
3. Infrastruktur og bevægelse.
4. Kant, pladسدannelse, forbindelse og volumen.
5. Bevægelsesfigur.



Nye forbindelser

Tre rekreative rum, Østfeldtparken, den fritlagte Suså og Østre Bassin, mødes og danner en vigtig overgang mellem byen og havnen. Havnegades krydsning med Toldbodgade og Slagkildevej danner forbindelse mellem de tre rum og fremhæves med et belægningskift som en stor sammenhængende flade. Havnegade udformes som en grøn boulevard som en del af beplantningen langs Østre Bassin. En hovedsti som forbinder midtbyen med havnen føres fra Havnegadekrydset ned langs vestsiden af Østre Bassin. Herfra krydser den en bro over bassinet til Kanalvej og følger promenaden ud langs kanalen. Broen skal kunne åbnes så mindre skibe kan sejle ind i bassinet.

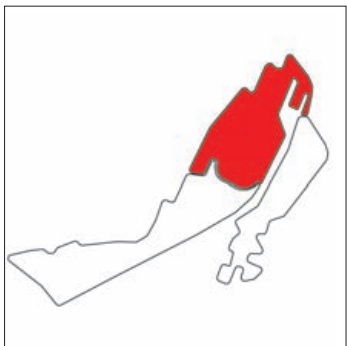
Byens friareal

Den vestlige kaj i bassinet udformes som byens friareal i havnen. En let sænket træbro langs kajen danner en blødere overgang til vandet. Trin fører helt ned til vandspejlet og der er indhak i broen som kan bruges som badepladser. Inde på kajen opføres mindre pavilloner til brug for bådene, til udstillingsbrug og til restauration. En sandstrand kan der også laves inde på kajen uden at man dog kan bade.





MAGLEMØLLE

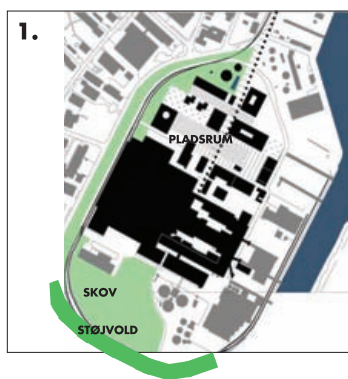
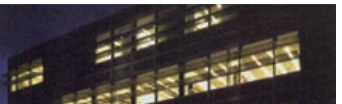


Åben bebyggelse

Maglemølle komplekset består af et stort sammenbygget fabrikskompleks, flere fritstående bygningskroppe og kaj anlægget med dobbelt niveau. For at øge tilgængeligheden inden for området kan Maglemøllevejen forlænges gennem det store bygningskompleks ved at fjerne dele af de sammenbyggede fabrikskroppe og samtidig skabe noget mere facade med indgange og vinduer. Bebyggelsen kan opdeles og bruges som flere, forskellige enheder og der vil kunne knyttes værksted og kontor til nogle af lokalene som i dag hovedsageligt bruges som lager. I den nordlige del af området er der plads til yderligere byggeri. Ved anlæg af flere vejforbindelser og en central plads vil området kunne udbygges som et nyt erhvervsområde.

Grønne områder

Den grønne bevoksning på skrænten rundt om Maglemølle fastholdes og føres med ind på området som et tema omkring den nye bebyggelse og som en markering af områdets åbenhed. Syd for Maglemølle kan en støjvold langs med jernbanen afskærme støj fra erhvervsaktiviteter og beskytte det grønne område udenfor som vil kunne overgå til andre formål end den planlagte erhvervsudvidelse.



Volumen



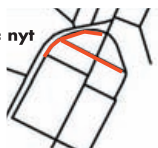
INTENTIONER

- Bygningsfortætning.
- Forbedring af ankomstforhold.
- Nye funktioner (kontor).

1. Indpasning af store bygninger omkring nyt pladsrum.
2. Indpasning af bygningskroppe af varierende størrelse og dannelse af pladsrum.
3. Indpasning af store og små bygningskroppe omkring nye pladsrum.

Infrastruktur

rød markering = nyt



Pladsrum



Skov - støjvold





GRØNT OMRÅDE

Karakter

Det grønne område følger kanalen syd for Maglemølle og ender udenfor drejebroen, afgrænset af Grimstrupvej. Midt i det grønne område findes et blandet erhvervsområde med en meget sammensat bebyggelse. Ældre boliger og forskellige lager, – og fabriksbygninger bruges til erhvervs- og værkstedsformål. Susågården bruges som institution og i begge ender af området ligger der store ubebyggede arealer.

Potentiale

Nord for Susågården er der lokalplanlagt et bolig- og institutionsområde på den smukke kuperede grund. Vejadgangen fra Susågårdens indkørsel bør forlænges op til fabriksvej for at dette område ikke bliver en blindgyde, men kobler sig på byen så nærheden til byen mærkes. Forløbet kan forlænges i den anden ende forbi Susågården ned til bådepladsen ved kanalen og herfra følge vejen langs kanalen.

Rekreativt område

Resten af det ubebyggede område er udlagt til erhvervsformål men har i kraft af sin beliggenhed, op ad det planlagte boligområde og sin skovagtige bevoksning, et stort potentiale som et rekreativt friareal til glæde for hele bydelen. Med adgangen til kanalen kan det blive et aktivt naturområde med plads til sports og fritidsaktiviteter. Stisystemet udvides til at samle nogle af de vigtige linier gennem området. En stiforbindelse kan forbinde området med Maglemøllevejen gennem bygningskomplekset.

Kvarterets centrum

Susågården ligger markant for enden af indkørslen fra Grimstrupvej og danner et omdrejningspunkt for området. Indkørslen kan blive fremhævet som en urban sammenhængende flade med en træbeplantning og med en markering af krydset med Grimstrupvej. De omkringliggende bygninger kan overgå til en blanding af boliger, institutioner og serviceerhverv og sammen med en revitaliseret Susågård kan det blive til kvarterets centrum. Bygningen ligger synligt, også fra de rolige boligområder på den anden side af kanalen.

Ny synlighed

Længere nede af kanalen er der ingen naboer som erhvervsområdet kan genere. Tætheden til Ringvejen gør stedet egnet til transportvirksomheder, men området savner nogle gennemgående forbindelser. Vejen langs kanalen opgraderes så virksomhederne præsenterer sig synlig fra drejebroen som områdets ansigt udadtil.



Forbedret kontakt til kanalen



Karakter:

- Lukkethed mod kanalen.
- Åbning mod Grimstrupvej.

Intentioner:

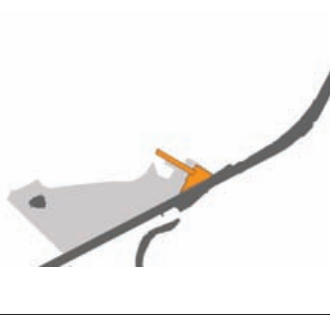
- Forbindelse til den rekreative kant.
- Synlighed fra Ringvejen.

Potentiale:

- Nærhed til Ringvejen.
- Kontakt til omgivelserne.



Urban flade



Karakter:

- Store private arealer.

Intentioner:

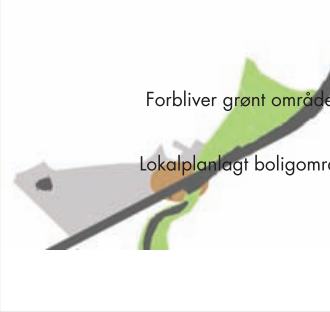
- Bådbyggervej som byfelt.
- Sammenhængende rekreativt grønt rum.
- Forbindelser til den rekreative kant.

Potentiale:

- Sammenhængende område.
- Åbenhed.



Grøn forbindelse





OMRÅDETS POTENTIALE



Karakter:

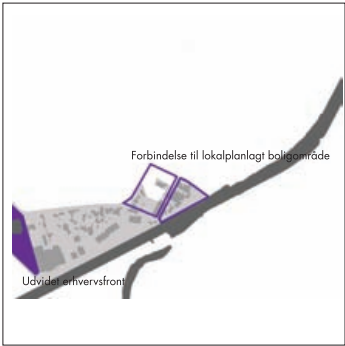
- Produktions- og lagerbygninger.
- Variation i alder og udformning.

Intentioner:

- Skabe forbindelse til nyt boligområde.
- Udvide området med ny erhvervsfront.

Potentiale:

- Ombygning.
- Nybygning.
- Åbne for nye udtryk.



Karakter:

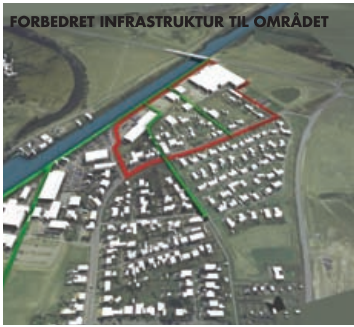
- Adgang fra Grimstrupvej
- Ingen cirkulation.

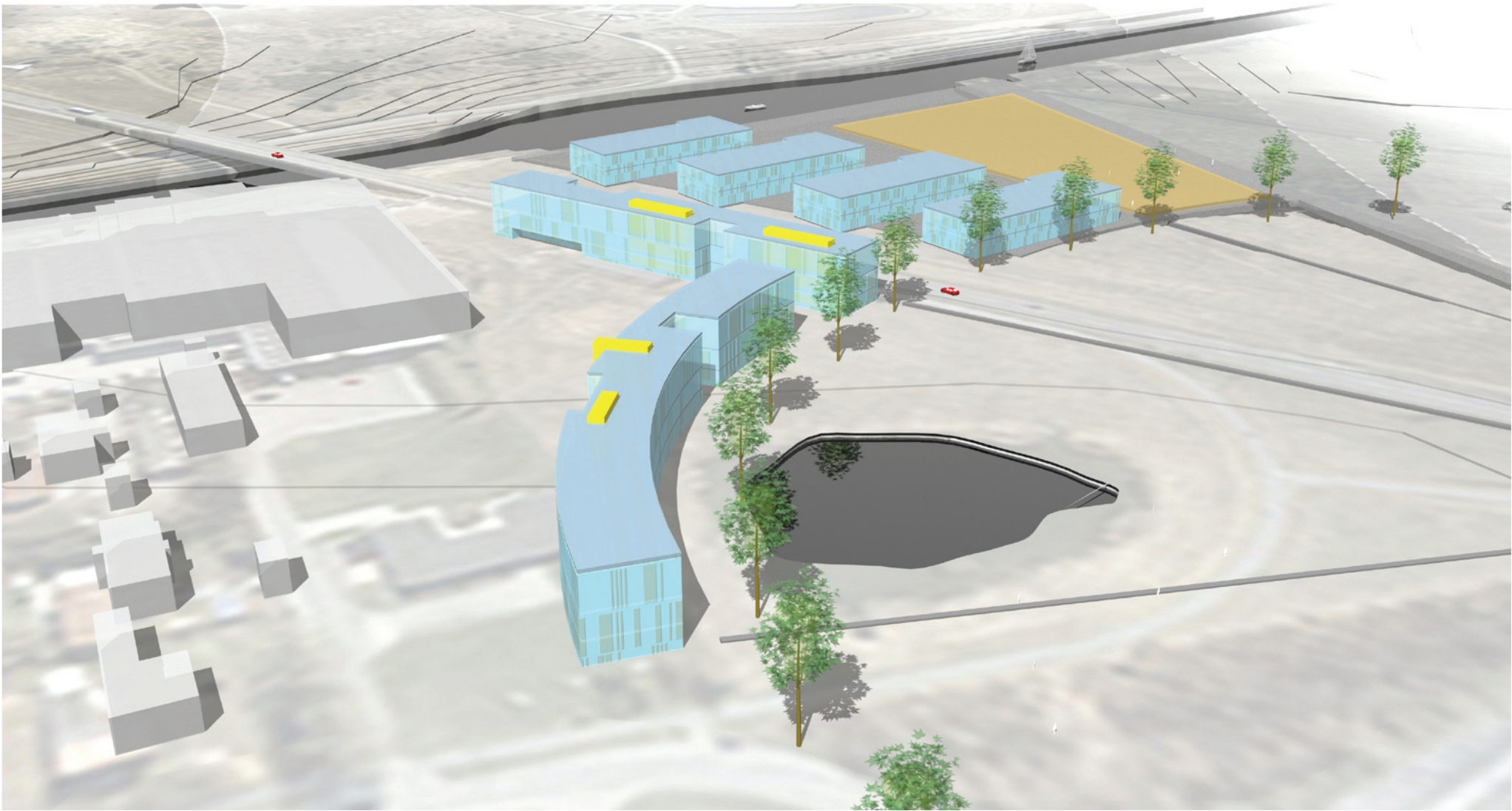
Intentioner:

- Større tilgængelighed.
- Større overskuelighed.
- Indre cirkulation.

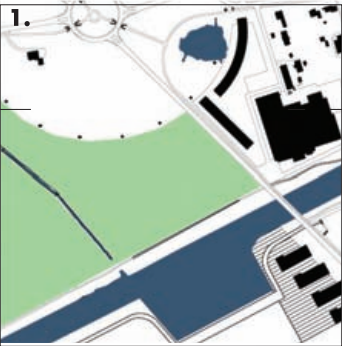
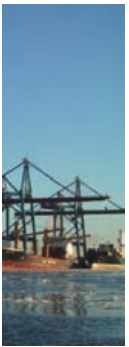
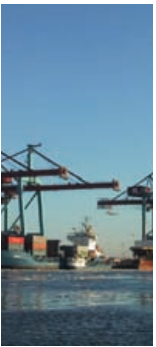
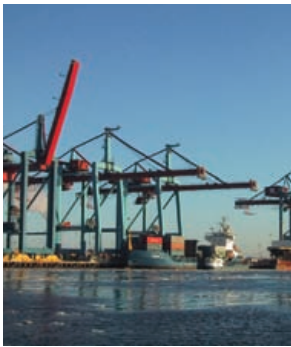
Potentiale:

- Placeret nær Ringvejen.

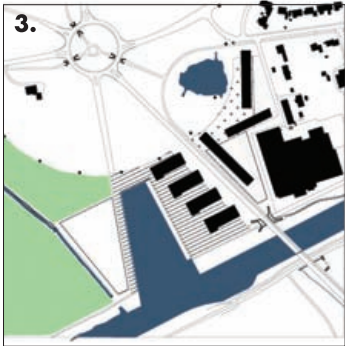




HAVNEUDVIDELSE



1. Ny havn langs med kanalen på sydsiden.
2. Ny havn langs med kanalen på Nord-siden. Vende bassin på sydsiden.
3. Ny havn vinkelret på kanalen. Stort landskabeligt cirkelrum.
4. Ny havn langs med kanalen. Volumen definerer landskabeligt rum.



Tilgængelige erhvervsområder

En udvidelse af erhvervsområdet ud over Vestre Ringvej vil være ideelt placeret i forhold til miljøgener og vejadgang. Her kan reserveres plads til en mulig havneudvidelse med et nyt drejebassin. Skibe ville være fri for at skulle passere Drejebroen og der vil være den fornødne plads til lagerbygninger langs med bassinet.

Byporten

Den nye udvidelse placeres som et stort landskabeligt cirkelslag omkring rundkørslen, som er indkørslen til byen, men også indkørsel til havneudvidelsen. Ny bebyggelse til det eksisterende erhvervsområde og den nye havneudvidelse placeres i randen af det store landskabelige rum, som definerer grænsen mellem byen og det åbne land.

INTENTIONER

- Udvidelsesmuligheder for havnen.
- Landskabelig rundkørsel.
- Bebyggelse definerer overgangen mellem by og land.

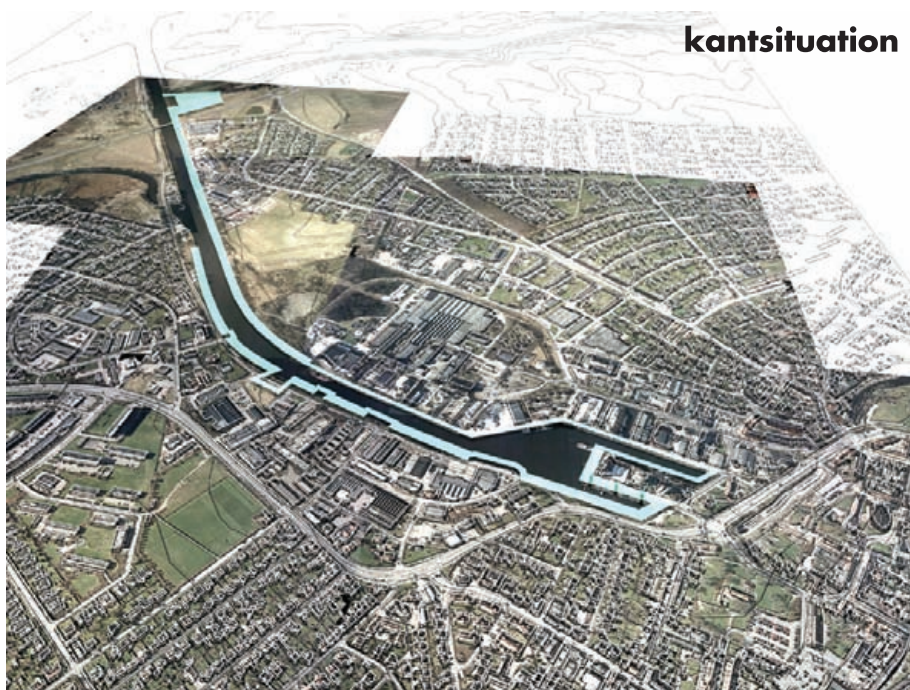
POTENTIALE

- Større skibe skal ikke forbi drejebroen.
- Tætteforbindelse: Fra kaj til ringvej.
- Udvidelse af oplags- og lagringsplads.





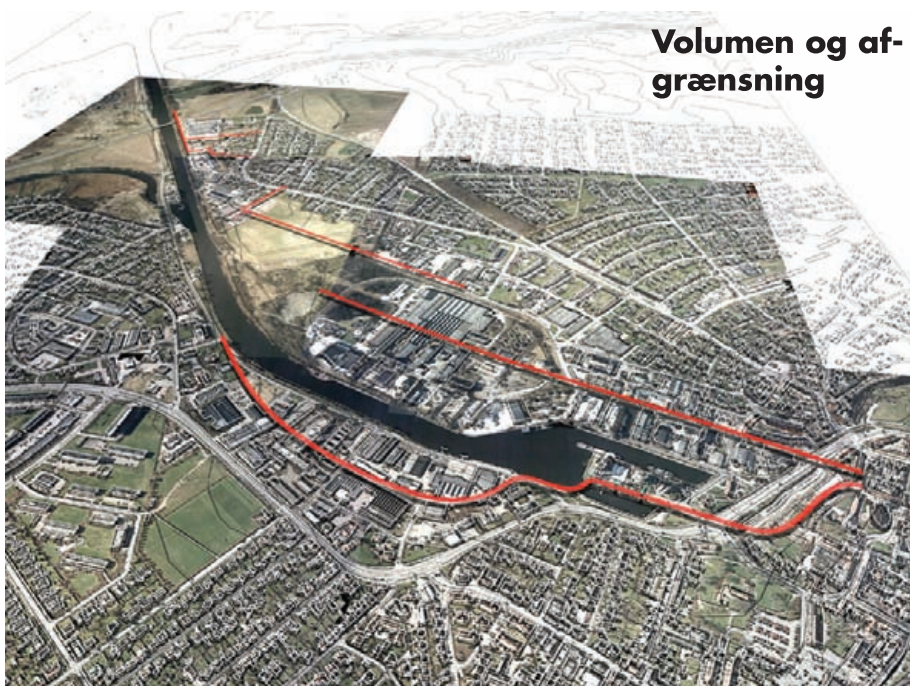
SAMMENSTILLING AF KANT, RUM, VOLUMEN OG TILGÆNGELIGHED



kantsituation



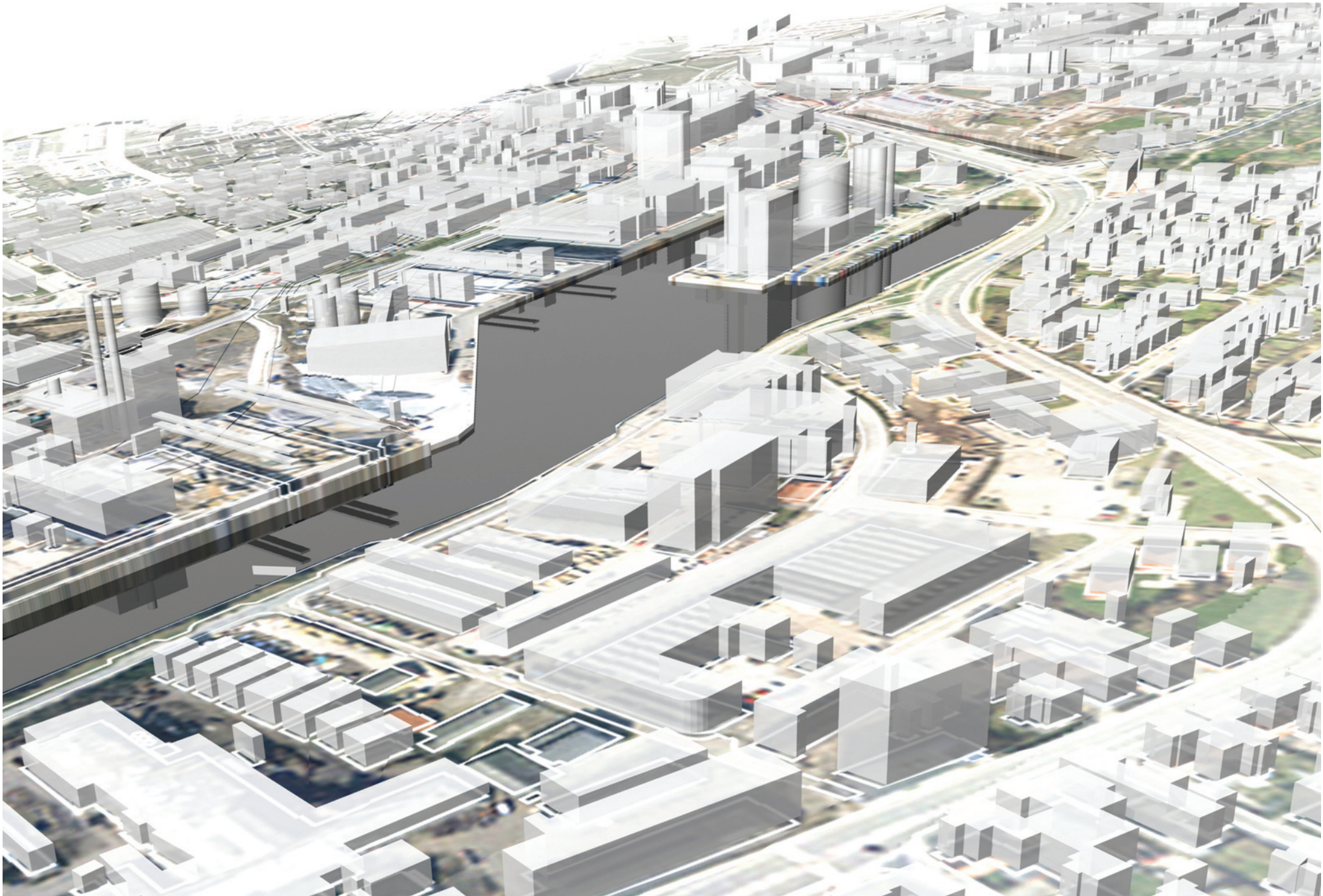
Rumdannelse



Volumen og afgrænsning



Tilgængelighed



FRIZONER

Initiativ for implementering af nye funktioner i havneområder

Mange af de danske havnebyer står over for en situation hvor de traditionelt er placeret på meget centrale områder i byen og står over for stigende miljøkrav fra de omkringliggende byområder. Moderne havnedrift har desuden reduceret behovet for kajareal og lagerplads. Samtidig er der fra byernes side blevet større interesse for at udvikle midtbyen og udvide dens funktioner på tomme erhvervsområder omkring havnen. Som miljølovgivningen ser ud i dag betyder det at planlægningen kun kan vælge to muligheder for havnene. At lade midtbyen nærme sig havnen som dermed bliver pålagt strengere krav til lugt og støjreduktion og derfor må lukke sin aktiviteter, eller at fastholde det brede bælte af tunge erhvervsområder som er nedslidte eller direkte forladte uden at finde ny anvendelse til dem.

Tilpassede frizoner

Et alternativ ville være ny lovgivning som tillader at man definerer frizoner hvor midtbyens funktioner rykker ind på havnens område, men gør det på havnens miljøpræmisser. Fra at et havneområde i dag skal respektere et byområdes støjgrænse i sit matrikelskel, kan man gå ud fra at en frizone skal acceptere en defineret støjgrænse i sit eget skel, så der opstår en balance som skærper kravene til begge sider.

Der må udformes en planlægning som udpeger de konkrete frizoner og definerer deres muligheder i forhold til deres placering og mulige miljøbelastning. Hver frizone kan defineres til et bestemt formål, serviceerhverv, kontor eller bolig, alt efter hvilke miljøforhold det pågældende steds brug vil kunne acceptere.

Bufferzonen

Frizonen skal være en mulighed i mellemkonteksten mellem midtbyen på den ene side og havnen på den anden. Mellembyen bliver den bufferzone som adskiller by og havn, men hvor der kan indpasses frizoner efter en nøje afstemt plan. Frizonernes placering kan afgøres af topografi og andre bygninger som afskærmer stedet fra havnens påvirkninger, af støjgener fra veje og af tilgængeligheden til stedet.

Støjdæmpning

Som det er i dag må mange rene boligområder, som er den mest støjfølsomme funktion, leve med kraftig støj fra veje. Her har man fundet løsninger som støjisoleringer husene med flere lag glas og placerer udendørs opholdsarealer afskærmet fra støjilden af støjvolde eller af bygningen selv. Lignende løsninger vil kunne anvendes i frizonerne så det indendørs støjniveau bringes ned og hvor nærhed til offentlige friarealer kan dække behovet for udendørs opholdsarealer.

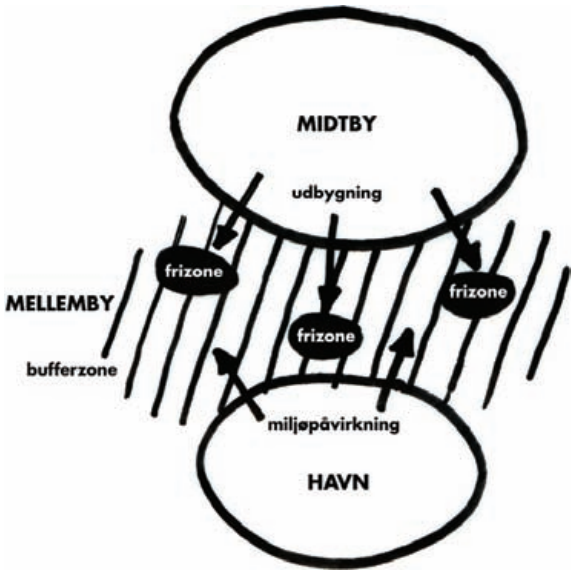
Boliger på Næstveds havn

I Næstveds tilfælde er der i den eksisterende disponering af byen og havnen mange forhold, som taler for at kunne udpege sådanne frizoner for at kunne indpasse nye funktioner tæt på havnen. Næstveds bykerne ligger umiddelbart op ad havnen og boliger har sameksisteret med havnen, uden at det har givet anledning til større problemer. For eksempel for boligerne ved Toldbodgade og Havnegade som ligger i første række til havnen. Som umiddelbar nabo vil man nok i højere grad kunne acceptere en støjkilde som man kan se hvad foretager sig og som ikke er vedvarende.

I området mellem Fejervej og Havnegade ligger der allerede i dag flere typer boliger. En større boligudbyggelse her vil nok uden tvivl resultere i klager og krav om reduktion af støj fra områdets andre brugere og havnen på den anden side af kanalen. En definering af frizoner i dette område, også syd for Fejervej, vil kunne sætte rimelige rammer for boligers vilkår, i dette område i nogle af de tomme bygninger eller i nybyggeri.

Nye funktioner på havnen

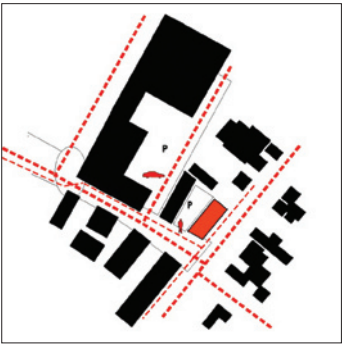
I de bynære områder langs Fabriksvej vil en lignende udvikling være mulig efter nøje overvejelse af forholdene. Her kan boliger måske ikke indpasses, mens handel, service og kontorer naturligt kan indgå som en udvidelse af midtbyen og drage nytte af den centrale placering og den gode tilgængelighed, både til midtbyen og ud af byen.



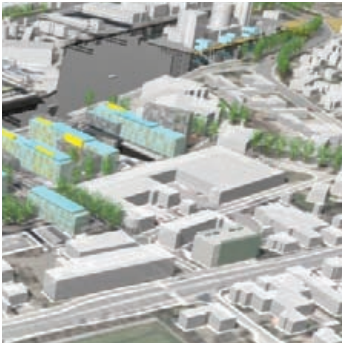
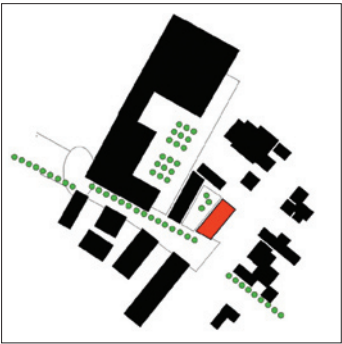
Rum



Tilgængelighed



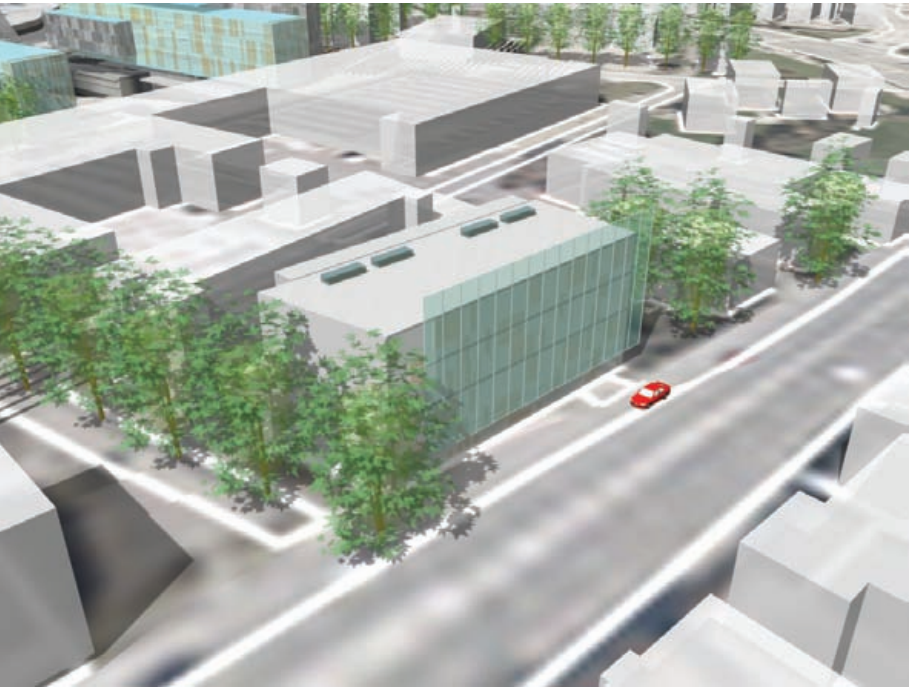
Grøn bearbejdning



På hjørnet af Fejervej og Vordingborgvej ligger den tidligere Told & Skat bygning som har stået tom i en periode. Bygningen er en kontorbygning i 4 etager fra 1956 med tidstypiske vandrette vinduesbånd, opført i en søjlebåret betonkonstruktion. Ved at opfatte bygningen som del af en frizone kan der tænkes flere nye anvendelser af bygningen

Bygningen foreslås ombygget med erhverv i de to underetager med direkte adgang fra Vordingborgvej. Overetagerne tilføjes en altangang på havnesiden af bygningen som en opholdszone, der også giver adgang til boligerne, som vil have en fin udsigt til vandet. Mod gaden påføres bygningen en ny økologisk facade – en ny translucent hud af glas med integrerede solceller som opsamler energi, genanvender varme og støjisolere bygningen fra Vordingborgvej.

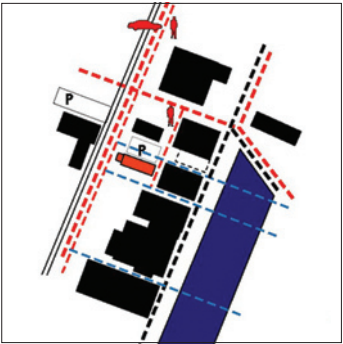
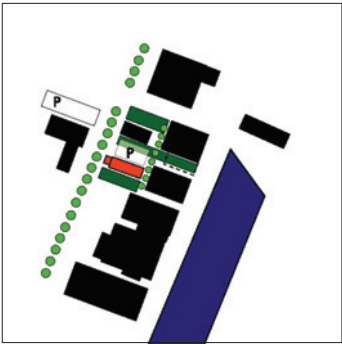
Med opgraderingen af Fejervej som et spændende kvartersrum bliver stedet tilgængeligt og del af et eftertragtet havnemiljø. Fra Fejervej vil bygningen have et privat gårdhave med parkering og ophold, afskærmet af bygningen fra Vordingborgvejs støj. De nye rumlige kvaliteter i gader og langs kanalen, sammen med den forbedrede tilgængelighed til byen vil gøre stedet attraktivt for mange forskellige brugere og beboere.



TOLD & SKAT BYGNINGEN



DLG SILO



På Fabriksvej ligger en 32 meter høj silobygning fra 1961 med 10 runde betonbeholdere. Da siloen er tom kan den enten fjernes eller ombygges til andet formål, som drager nytte af den centrale beliggenhed og en fri udsigt mod byen og havneløbet. En frizone om siloen kunne udlægge den til kontor, service og fritidsaktiviteter.

Bygningen tilføjes en ny facade og etagedæk. Enkelte af de runde beholdere fjernes så etagerne består af åbne og lukkede rum. De nederste etager kunne bruges til butikker og fitnesscenter. Henover placeres kontorer og på toppen en restaurant med panoramaudsigt i alle retninger.

Kørende trafik ankommer fra Fabriksvej, som er kvarterets hovedfærdselsåre. En ankomstflade med parkering ligger på nordsiden af bygningen ind mod byen. På sydsiden, vendt mod solen, ligger et grønt opholdsrum som er forbundet af en indre grøn sti op til Toldbodgade. Der er adgang til Vestre Kaj via to små gyder mellem havnens bygninger.

