



CAMPUS I NÆSTVED

STATIONSOMRÅDET OG MUNKEBAKKEN

SKITSEFORSLAG / APRIL 2012
NÆSTVED KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING	S. 3
STATIONSOMRÅDET	S. 4
ANALYSE OG STRATEGI	S. 5
HOVEDPRINCIPPER	S. 6
HELHEDSPLAN	S. 7
TRAFIKALE FORHOLD – OVERORDNET	S. 8
TRAFIKALE FORHOLD	S. 9
BYRUM	S. 11
MUNKEBAKKEN	S. 14
ANALYSE OG STRATEGI	S. 15
BYMÆSSIGT POTENTIALE	S. 16
HELHEDSPLAN	S. 17
BYRUM	S. 18
INFRASTRUKTUR OG PARKERING	S. 19
ØKONOMI OG ETAPER	S. 19
DELUDSNIT FARIMAGSGADE – OVERGANGEN MELLEM MUNKEBAKKEN OG REMISEOMRÅDET	S. 20
ANALYSER	
STØJ OG VIBRATIONER	S. 23
BILAG 1: STØJBeregninger	S. 28
MILJØ	S. 29
LUGT- OG LUFTFORURENING	S. 33
CAMPUSTYPOLOGIER	S. 34
DE TO FORSLAG	S. 35

Campus
Stationsområdet nord banen og
Munkebakken

SKITSEFORSLAG
April 2012
REV. 01

UDARBEJDET:
By og trafik
(Projektleder Anne Sophie Hjerminde, arkitekt maa)
Miljø
Akustik
Belysning
Renovering



INDLEDNING

Følgende rapport indeholder en beskrivelse af placering af Campus ved henholdsvis området nord for Næstved Station og ved Munkebakken.

Baggrunden for opgaven er, at Næstved Kommune har ønsket en vurdering af lokaliteten af en campus, som kan rumme ca. 53.000 kvm. fordelt på ca. 7-8 uddannelsesinstitutioner.

I 2011 undersøgte man muligheden for placering af Campus ved Maglemølle, men dette sted blev tilbageholdt primært pga. støj og lugtgener, hvorfor der blev udpeget to nye områder.

Rambøll har fået til opgave at undersøge om det er realistisk at placere Campus ved de to områder ud fra en helhedsbetragtning, som inddrager kompetencer inden for byplan, miljø, støj, vibrationer, trafik, lugt og luft. Dette har betydet, at der igennem undersøgelsen har været dialog mellem faglighederne, således at der ikke opstod et "benspænd" til allersidst, som kunne betyde, at det hele skulle forkastes.

Opgavens fokus har været at vise et byplanmæssigt greb med byggemuligheder samt udfolde, at det kan lade sig gøre at lægge de efterspurgte kvadratmeter og funktioner inden for de udstukne arealer samtidig med at fastholde og tilbyde nye byrumskvaliteter.

I analyser og skitsering har der været en række værdimæssige pejlemærker og ønsker, som har præget de valg, der er truffet undervejs:

For at kunne opnå maksimale synergier mellem uddannelsesinstitutioner skal de placeres så samlet som muligt og organiseres omkring enten bymæssige eller landskabelige fællesarealer.

Bebyggelsesprincipperne skal være så åbne og robuste, at de giver mulighed for en lang række fortolkninger i den efterfølgende designproces. Bebyggelserne skal overvejende bestå af kompakte volumener, der kan designes fleksibelt og med korte interne gangafstande.

Samspelet med naboområder skal optimeres, så etablering af campusområdet bliver et positivt bidrag til Næstved både på et overordnet niveau og i den lokale kontekst.

Principperne for strukturering af campusområderne skal gribe fat i overordnede træk og kvaliteter i Næstved, så de bidrager til tydeliggørelse og udvikling af Næstveds identitet og profil.

Rapporten skal bruges til, at politikerne kan tage en beslutning ved byrådsmøde d. 22. maj 2012 om lokalisering af Campus Næstved på baggrund af rapportens analyser.



Luftfoto af projektområde ved stationen/nord.



Luftfoto af projektområde ved Munkebakken.

STATIONSOMRÅDET



STATIONSOMRÅDET

ANALYSE OG STRATEGI

Området nord for Næstved Station har meget begrænsede kvaliteter. Derimod rummer nærheden til stationen en meget attraktiv forudsætning i relation til etablering af en campus, ligesom nærheden til bymidtens tilbud og kvaliteter er en positiv faktor.

Området vil være meget synligt fra stationen og for forbipasserende, og vil således kunne medvirke til at styrke byens image og profil som en uddannelses- og vidensby.

Boligområdet nord for Grønvej er et homogent og velfungerende byområde, hvorfor der må tages hensyn i forhold til bebyggelsens skala. Desuden ligger der en mulighed for at trække græsarealer fra bebyggelsen mod nordvest ind i området som et strukturerende element.

Trafikalt kan der opnås en effektiv adgang til området gennem den planlagte vejforbindelse langs banen og den fornyede broforbindelse imod bymidten ved Rampen, ligesom både den eksisterende cykelbroforbindelse og tunnel giver mulighed for forlængelse ind i området og gode forbindelser til bymidten på tværs af banearealet.

Rangerarealet rummer mulighed for en yderligere udvidelse af området på sigt. I dette forslag for bebyggelsesmæssige studier er der taget udgangspunkt i de banearealer, der med sikkerhed er rådighed over. Dette betyder, at man vil kunne gå i gang med Campus på egne arealer.

I forbindelse med Gartnerigrunden og i områdets sydøstlige del, foreslås det at opkøbe/ekspropriere en række ejendomme med henblik på opnåelse af mere regulære bebyggelsesmuligheder. Det eksisterende fitnesscenter i området vil kunne fungere fint i samspil med uddannelsesinstitutioner med et potentiale for gensidig synergi, idet funktionen vil kunne aktivere området, særlig i aftentimerne, hvor Campus vil være mere affolket.

Terrænmæssigt er der sket en markant bearbejdning i forbindelse med etableringen af pendlerparkeringspladserne, som har skabt en skrænt i overgangen til boligbebyggelserne ved Grønvej. Det lavest beliggende område i forbindelse med gartnerigrunden er periodevist plaget af oversvømmelser, hvilket der bør tages højde for.

Udviklingen af stationsområdet vil kunne skabe en forøget attraktion i området, og nybyggeri vil kunne afskærme de eksisterende boliger støjmæssigt, ligesom der vil kunne indarbejdes rekreative kvaliteter og stiforbindelser som kan have en kvalitet for de tilstødende boligområder.

ANALYSE



Diagrammet viser nærheden til bymidten. Fra det nye campusområde er der ca. 600 m. til bymidten, hvilket er en stor attraktion i forhold til synergi.

STRATEGI



Strategi: På det "tomme" areal kastes et nyt tæppe ned for at skabe en grøn karakter og tilføre området en rekreativ kvalitet.



Diagrammet viser, at arealet på nordsiden er uden særlige funktioner, mens der på Banegårdspladsen er en række fine bygninger. Selve baneterrænet udgør et markant og dynamisk rum og en fortætning heromkring vil give en ny byprofil.



Det grønne tæppe skal ses i relation til de omkringliggende landskabsrum i form af en stiforbindelse, som knytter områderne sammen.

STATIONSOMRÅDET

HOVEDPRINCIPPER

Landskabeligt udlægges det lavest beliggende område ved Gartnerigrunden som et søområde, der i kombination med introduktion af et langsgående parkstrøg gennem hele arealet skaber et samlingspunkt og en ny attraktiv orienteringsmulighed for fremtidige bebyggelser.

En ny gennemgående stiforbindelse sammenbinder hele området på langs og forbinder campusområdet på tværs af banen i et loop med forbindelse til midtbyen, Grønnegade Kaserne, Munkebakken og banegården.

Grønvej nedlægges som gennemkørende vej, så stien ikke krydses af biltrafik, og i stedet forbindes de nu blinde veje med stiforbindelser ind i parkområdet, så de også kan drage nytte af de rekreative kvaliteter.

Terrænmæssigt trækkes niveauet omkring søen ud mod banen, sådan at tunnelen fra stationen kun skal op til dette 2-3 meter lavere niveau, sådan at stigninger og længde på rampeanlæg kan minimeres markant.



STATIONSOMRÅDET

HELHEDSPLAN

De overordnede principper for udformning af bebyggelsen er, at der etableres en sammenhængende, men varieret bebyggelse imod banen for at reducere støjforholdene i det interne parkrum, mens der etableres en mere fritliggende bebyggelsesstruktur omkring søen og i overgangen til bebyggelserne langs Grønvej. Skalamæssigt tilpasses bebyggelserne den lokale sammenhæng, så bebyggelserne i overgangen til boligområderne er i 3 etager, mens bebyggelsen langs banen etableres i op til 5 etager.

Den største udfordring i området er den relativt smalle grund, som betyder, at bebyggelsesstrukturen langs banen bliver meget langstrakt. Dette giver forholdsvis lange gå-afstande internt mellem uddannelsesinstitutionerne, men på den anden side kan sammenbygningen også skabe en vis fleksibilitet, hvis flere uddannelser lokaliseret langs banen. Dette betyder, at der vil være mulighed for at nogle uddannelsesinstitutioner kan vokse, mens andre bliver mindre.

Etablering af meget store værkstedsarealer, som af praktiske årsager bør ligge i stueplan, er også en udfordring i dette område på grund af områdets begrænsede bredde. Ligeledes er der et behov for bl.a. garageanlæg til lastbiler mv., hvilket også kan være en udfordring. Ud fra en byplanmæssig betragtning bør man overveje en anden lokalisering af disse funktioner på grund af den prominente placering lige ved stationen. I forslaget er der angivet en værkstedsbygning i 3 etager på samlet 7.500 m², og det foreslås, at de mest sekundære funktioner fastholdes i de nuværende bygninger, som ligger i nærheden.

Bebyggelsesmæssigt vil der kunne skabes en større variation, hvis større dele af rangerarealerne inddrages i området, hvilket også vil kunne skabe mulighed for etablering af endnu større interne parkområder.

Samspil med tilstødende områder

Der kan opstå et fint samspil med boligbebyggelsen imod nordvest, der vil kunne knyttes sammen med det indre parkområde på Campus. Stiforbindelserne fra vejene langs Grønvej knyttes ligeledes direkte på den centrale stiforbindelse med adgang til parken og forbindelse mod midtbyen af både tunnel og de to broforbindelser. Samspillet med bymidten vil være lidt svagere end ved en campusplacering med hovedvægten syd for banen, idet man må forvente, at en del vil tage direkte hjem med toget efter studierne.

Bebyggelsesareal

De viste bygninger har et bebygget areal på 13783 m², hvilket svarer til, at bebyggelsen gennemsnitligt skal etableres i 3-4 etager for at nå op på den ønskede rummelighed på 53.000 m². Dette harmonerer med en gennemsnitlig bebyggeshøjde på 3 etager imod boligområderne og 4-5 etager imod banen.

Herudover ligger der en større bygning som i dag anvendes til fitnesscenter i området samt en beboelsesejendom, der som udgangspunkt bibeholdes. Øvrige bygninger i området forudsættes opkøbt/eksproprieret i forbindelse med etablering af Campus.

Området vil som tidligere beskrevet kunne udvides ved at inddrage større dele af rangerarealet, men ellers skal et fremtidig udbygning af Campus ske på den anden side af banen, hvilket er mest oplagt i den sydlige del af området mellem Farimagsgade og banen, som vist under beskrivelsen af delområdestudiet i forbindelse med Munkebakken.

Overordnet økonomi og etapedeling

Det vurderes, at denne campusplacering er økonomisk realiserbar, idet de fleste arealer er kommunalt ejede, og de ejendomme, der vil skulle erhverves, repræsenterer en begrænset værdi. Den største udfordring er at opnå den ønskede udnyttelsesgrad og attraktivitet må erstatte den overvejende del af de eksisterende 243 pendlerparkeringspladser med parkering i konstruktion (delvist kælder). Der kan dog etableres nogle parkeringspladser på terræn på arealet imellem Kornbakken og forlængelsen af Ny Præstøvej langs banen. Det bliver dog sandsynligvis en samlet omkostning på ikke under 30 mio., men så har man også sikret sig et stort fleksibelt byggeområde. Parkering i forbindelse med Campus vil også skulle etableres i konstruktion, hvilket er en fordyrende løsning.

Etableringen af Campus kan med fordel opstartes i den nordlige del, således at byggeretten i forbindelse med Gartnerigrunden kan sælges og anvendes til finansiering af parkeringsanlæg, tunnel, parkområder mv. Det bør i den videre projektudvikling overvejes om Campus Næstved kan kombineres med andre programmer inden for eksempelvis kultur eller detailhandel, så parkeringskapaciteten uden for almindelig arbejdstid kan udnyttes, og der kan skabes mere liv i området i et længere tidsrum. Dette er særligt relevant, hvis området kan udvides med større dele af rangerarealerne.



STATIONSOMRÅDET

TRAFIKALE FORHOLD - OVERORDNET

Trafikalt skabes adgang til området ad den nye vej langs med banen, der giver en meget effektiv ankomst til området med bil.

Parkering etableres i kælderniveau i hver ende af området. I den sydlige del udnyttes terrænforskellen op imod Grønvej og Rampen til etablering af en parkeringskælder i 2 plan med parkarealer og bebyggelse ovenpå, og i den nordlige del etableres parkering i 2 etager under en ny fleksibel værkstedsbygning.



Diagrammet viser ankomst til området. Parkeringen lægges i de to ender, således at man opnår et stort sammenhængende grønt areal så mulig.

STATIONSOMRÅDET

TRAFIKALE FORHOLD

Eksisterende forhold

På Figur 1 er indtegnet hverdagsdøgntrafikken i de snit, hvor Næstved Kommune de seneste år har gennemført trafiktællinger. Øst for stationen fremgår, at den eksisterende trafikbelastning på Grønvej er ca. 2.000 biler pr. døgn, mens døgntrafikken er talt til ca. 4.000 biler på Viaduktvej.

Vest for stationen fremgår, at Farimagsvej har en trafikbelastning på omkring 10.000 biler, mens der på Jernbanegade og Teatergade kører ca. 3.500 biler pr. dag. Rampen over banen har en belastning på ca. 8.500 biler pr. dag.



Figur 1: Trafiktællinger, hverdagsdøgntrafik (www.vd.dk).

STATIONSOMRÅDET

TRAFIKALE FORHOLD

Beregnet ny trafik

Til vurdering af trafikproduktion fra et byudviklingsområde anvendes som regel nøgletal for tur-rater (antallet af bilture pr. 100 m² bebygget areal). Disse er baseret på undersøgelser for fx liberalt erhverv eller boliger. Der eksisterer ikke tilsvarende undersøgelser for undervisningsområder. Det er imidlertid Rambølls vurdering, at antallet af bilture pr. 100 m² fra et campusområde ikke adskiller sig væsentligt fra det antal ture, der genereres i forbindelse med liberalt erhverv, forudsat at der etableres tilstrækkelig parkering i området, inkl. relokalisering af eksisterende p-pladser. Denne trafik er ca. 3,5 bilture/100 m² for områder, der har en stationsnær placering (< 600 m.). Den resulterende nye trafik skabt af et campusområde etableret ved Stationsområdet fremgår af tabel 2.

Det kan således forventes, at en fuld udbygning af campusområdet vil medføre ca. 1.900 bilture pr. dag.

Rummelighedsplan for Campus	Etageareal	Bilture pr. dag
Uddannelse	53.000 m²	1.900
I alt	53.000 m²	1.900

Tabel 2. Trafik genereret af campusområde med forudsætning om 3,5 bilture/100 m² bebyggelse.

Trafikale konsekvenser ved placering øst for banen

En campusplacering øst for banen vil primært trafikalt betjenes af en ny vej langs banen. Den nye vej skal medvirke til at aflaste Farimagsvej for gennemkørende trafik mellem nord og syd. Grønvej forudsættes lukket som gennemkørende vej ved lukning i den nordligste del for at skabe et bilfrit parkrum. Parkering til betjening af Campus samt relokalisering af parker&rejs-pladserne forventes etableret i hhv. den nordlige og den sydlige ende af området. Det forudsættes, at den nye vej langs banen etableres som trafikvej uden overkørsler. Herved opnås en høj kapacitet på strækningen. Det vurderes, at trafikken til og fra campusområdet øst for banen kan afvikles uden væsentlige forsinkelser.

I beregningerne af trafikstøjen er forudsat, at forlægningen af Grønvej langs jernbanen, vil have en trafikbelastning på 8.000 biler. Der eksisterer ingen kendte modelbereninger for forlægningen, men en skønnet trafikblastning på 8.000 anses som en worst-case situation og er anvendt til at belyse fremkomeligheden.

Trafikale konsekvenser ved placering vest for banen

Ved en campusplacering vest for banen foreslås etableret parkering i Teatergade. Parkeringen skal både indeholde parkering til Campus samt relokalisering af parker&rejs-pladserne på banegårdspladsen – i alt ca. 700 pladser. Parkeringen foreslås etableret med adgang fra Farimagsvej og udkørsel mod Krumport. I dag kører der omkring 3.500 biler på Teatergade. Trafikken på strækningen er primært gennemkørende trafik mellem Farimagsvej og Jernbanegade/Krumport, idet der kun er begrænsede målpunkter på strækningen. Ved etablering af parkeringsanlæg som overdækning af Teatergade skal den gennemkørende trafik omlægges ad Østergade/Farimagsvej. Omlægningen af trafikken skal ses i sammenhæng med ønsket om generelt at reducere den gennemkørende trafik i området og særligt trafikken på Jernbanegade ved trafiksanering. Etablering af p-anlæg med ca. 700 pladser vil generere omkring 3.000 bilture pr. dag, ca.1.500 ind- og 1.500 udkørsler pr. dag, dvs. mindre trafik end der i dag kører på Teatergade.

Etablering af parkering i Teatergade giver en direkte adgang for trafikanter fra øst (ad Rampen) samt fra syd (ad Farimagsvej). Herved bliver Farimagsvej nord for Rampen aflastet, og trafikflowet kan forbedres på strækningen ved at reducere antallet af overkørsler. Udkørsel fra parkeringen sker via Krumport, der omlægges til dobbeltrettet strækning. Dette sker på bekostning af parkeringen langs strækningen. For at sikre optimal trafikafvikling ved Østergade, kan nærmere analyser vise, at det er nødvendigt at etablere et signalanlæg i krydset. Samlet set vurderes det, at omlægningerne af trafikken samt den øgede trafik som følge af Campus ikke vil medføre forringet trafikafvikling i området omkring stationen. Jf. de af kommunen gennemførte modelberegninger vurderes det, at etablering af Næstved Omfartsveje vil medføre beskedne ændringer i trafikbelastningen i området omkring stationen. På Rampen er dog beregnet en betydelig reduktion i trafikmængden på ca. 5.000 biler pr. dag (2030-niveau).

STATIONSOMRÅDET

BYRUM

Det følgende er en gennemgang af bymidtens væsentligste rum, som knytter an til de nye rumtypologier i den foreslåede helhedsplan.

Generelt har bymidten en række byrum i menneskelig skala og med variation, men der er et uudnyttet potentiale for en oplevelsesrig rute fra bymidten til stationen, som vil kunne skabe liv og udstrække byen.

Strategien er at udnytte eksisterende kvaliteter og skabe en bredspektret "byrumsstreng" med mulighed for ophold, oplevelse og variation.

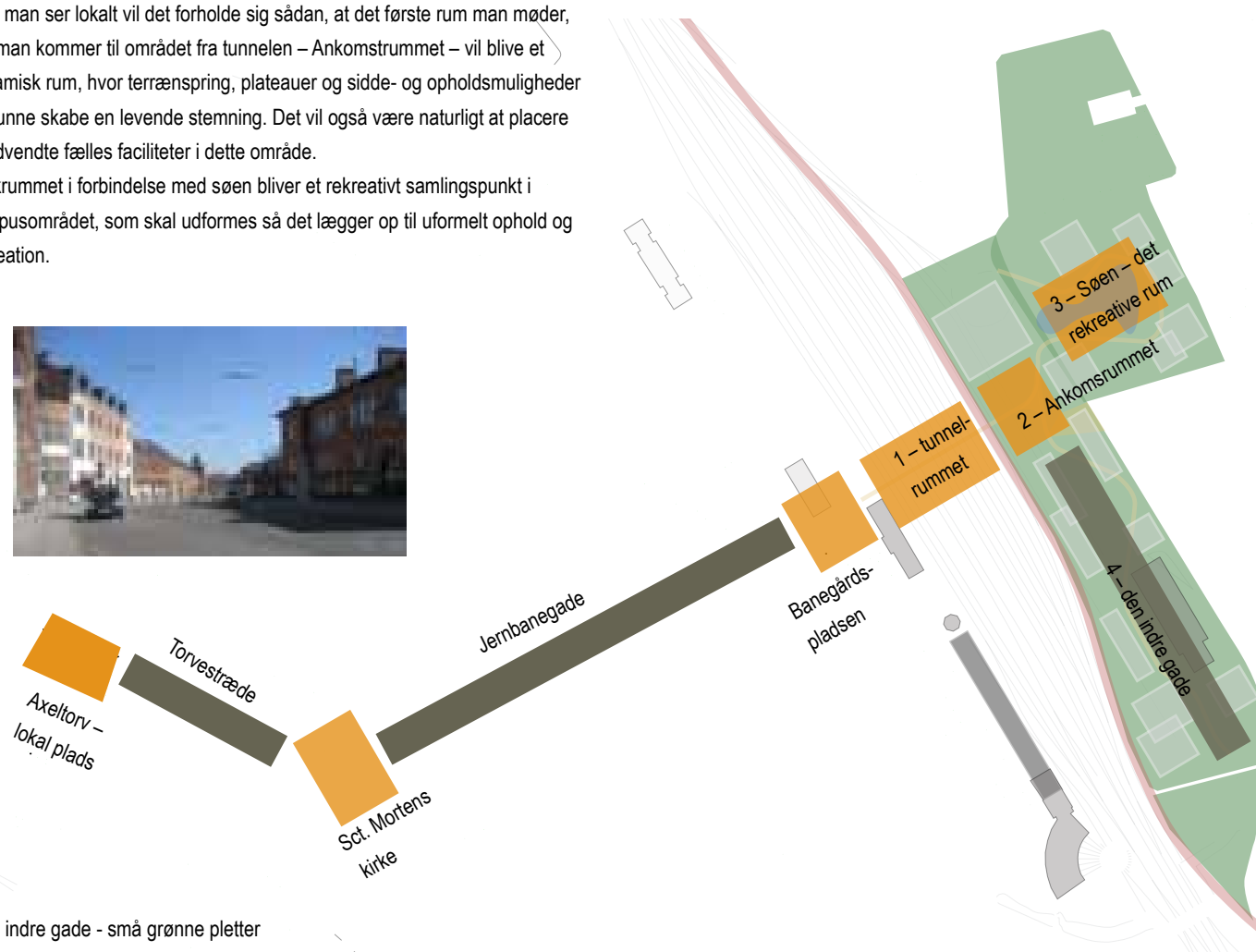
Hvert byrum tilbyder forskellige aktiviteter og funktioner, hvilket vil kunne underbygge forslaget om at placere Campus tæt ved bymidten.

Hvis man ser lokalt vil det forholde sig sådan, at det første rum man møder, når man kommer til området fra tunnelen – Ankomstrummet – vil blive et dynamisk rum, hvor terrænspring, plateauer og sidde- og opholdsmuligheder vil kunne skabe en levende stemning. Det vil også være naturligt at placere udadvendte fælles faciliteter i dette område.

Parkrummet i forbindelse med søen bliver et rekreativt samlingspunkt i campusområdet, som skal udformes så det lægger op til uformelt ophold og rekreation.



Bebyggelse i landskab.



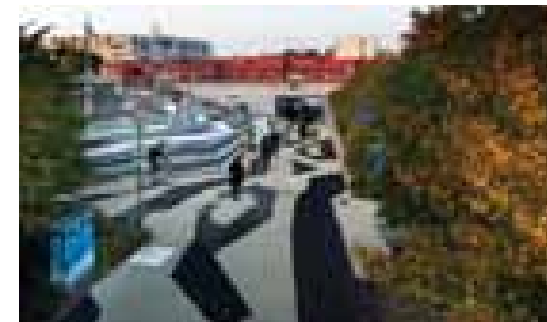
Den indre gade - små grønne pletter

1



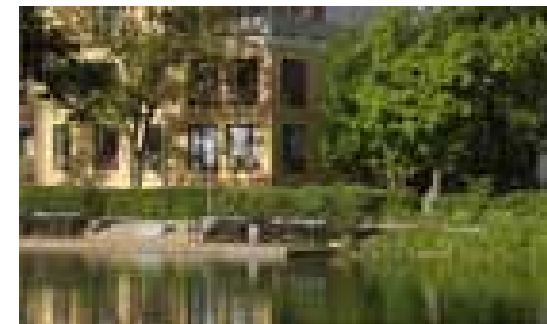
Tunnel – bearbejdet med lys

2



Ankomstpladsen – i flere niveauer

3

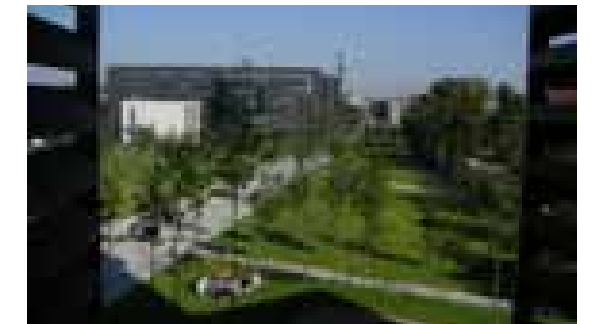


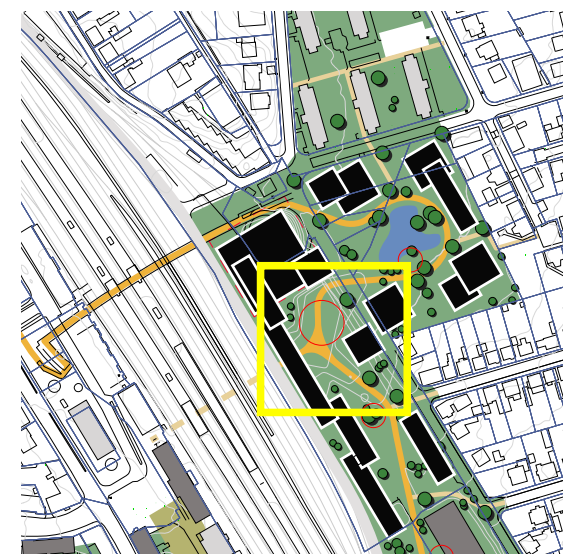
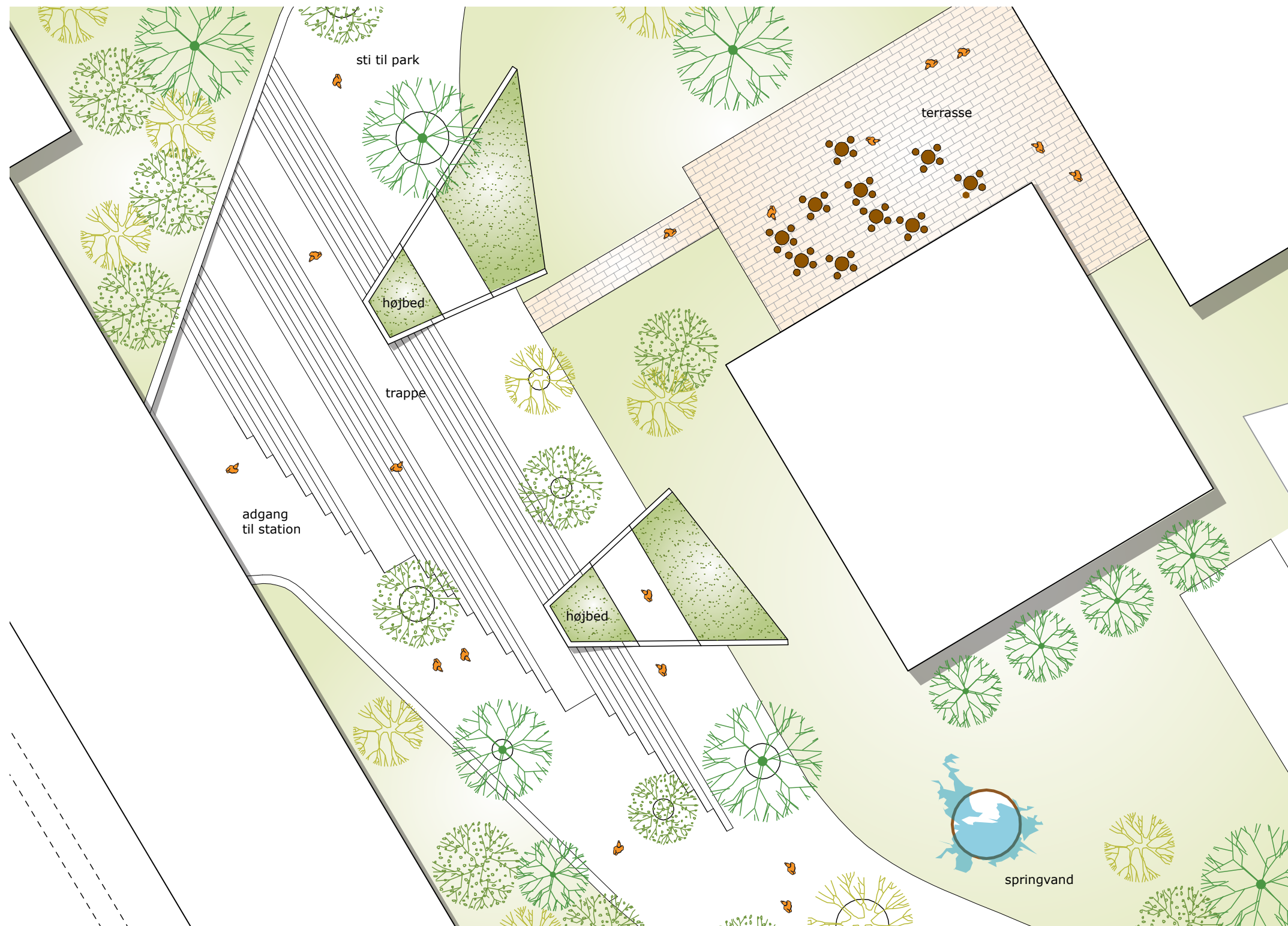
Ophold ved søbred

4



Den indre gade





DELUDSNIT ANKOMSTRUMMET – FRA TUNNEL TIL PLADS



Kig mod den nye sø. Den slyngede sti løber igennem området og binder funktionerne sammen

MUNKEBAKKEN



MUNKEBAKKEN

ANALYSE OG STRATEGI

Området syd for banen rummer store umiddelbare kvaliteter i relation til etablering af Campus Næstved med den umiddelbare stationsnærhed, de rekreative kvaliteter i forbindelse med Munkebakken, nærhed til bymidten og en lang række eksisterende bygninger, der kunne egne sig til konvertering til uddannelsesformål.

I dag er Åsen gennemskåret af Teatergade, hvor et bredt skår efterlader stejle skrænter, som udgør en stor barriere for cirkulationen mellem de grønne områder. Terrænbearbejdningen i kanterne af Munkebakken virker meget tilfældig, og den opleves fra flere sider svært tilgængelig.

Samspil med tilstødende områder:

Samspillet med både stationen, bymidten og Munkebakken vil være særdeles godt, og der vil kunne være en god kobling af tilgængelighed med offentlig transport, understøttelse af livet i bymidten og synlighed for campusområdet, der ligeledes vil kunne drage nytte af de rekreative kvaliteter på Munkebakken.

Den foreslåede stiforbindelse, som forbinder Munkebakken, Kaserneområdet og parken her samt stationsområdet nord for stationen, kan også være relevant i denne løsning, men i sagens natur mest når der bygges nyt nord for stationen.

Forslaget om lukning af Teatergade skal ses i sammenhæng med den forestående neddrogning af Jernbanegade til cykelgade med indsnævret kørebane og 15-30 km./t, samt lukning for trafik (cykler og busser undtaget) ved Sct. Mortens Kirke. Cykelstinetet i forbindelse med Munkebakken forbindes til Jernbanegade, ligesom det fortsat vil være muligt at køre ind på parkeringspladserne i forbindelse med Rådhuset og nybyggeriet på hjørnet af Jernbanegade og Teatergade.

ANALYSE



Diagrammet viser, at Campus ved Munkebakken ligger strategisk godt i forhold til bymidten og stationen.



Det markante landskabelige element – åsen – er gennemskåret af veje, hvilket svækker oplevelsen og tilgængeligheden.

STRATEGI



Strategi: På det "tomme" areal kastes et nyt tæppe ned for at skabe en grøn karakter og tilføre området en rekreativ kvalitet



Det grønne tæppe skal ses i relation til de omkringliggende landskabsrum i form af en stiforbindelse, som knytter områderne sammen.

MUNKEBAKKEN

BYMÆSSIGT POTENTIALE

Stationsområdet er nyrenoveret i den nordlige del med en ny Banegårdsplads mv., og i den sydlige del er der et større areal med pendlerparkeringspladser med fine store platantræer. Fælles for området som helhed er dog en lav bebyggelsesmæssig tæthed i forhold til den stationsnære placering.

Eksisterende byggeri har potentiale i forbindelse med etablering af Campus Næstved i stationsområdet med stationsbygningen, posthus, remisen mv. Disse bygninger vil kunne omdannes/renoveres og konverteres.

Langs Jernbanegade ligger en række fine bygninger, som allerede er offentligt ejede med uddannelsesrelaterede formål, desuden ligger en række fine bygninger i forbindelse med Munkebakken, som vil kunne konverteres nemlig Rådhuset, Lokalhistorisk arkiv og på længere sigt plejehjemmet.

Munkebakken er en del af Åsen i Næstved, og fra toppen af parken er der en imponerende udsigt over hele Næstved. Området har dermed en stor betydning i byen og den centrale placering umiddelbart i sammenhæng med både stationen og bymidten gør, at området har et stort potentiale som hele Næstveds grønne samlingspunkt.

Handelslivet vil kunne have stor glæde af etablering af en campus i forbindelse med bymidten, da det er sandsynligt, at de studerende og ansatte naturligt vil benytte sig af mulighederne for indkøb, cafeliv mv.

Parkeringsmæssigt er der en høj grad af dobbeltudnyttelse mellem detailhandel og uddannelse, idet parkeringspladser vil kunne benyttes af uddannelsesinstitutioner i arbejdstiden og af detailhandel efter arbejdstid. Pendlerparkeringspladser harmonerer også med nærliggende indkøbsmuligheder, da det er sandsynligt, at der købes ind i forbindelse med skiftet fra tog til bil. Området vil være meget synligt fra stationen for både fodgængere og bilister i midtbyen, og vil således kunne medvirke til at styrke byens image og profil som en uddannelses- og vidensby.

Trafikalt kan der opnås en effektiv adgang til området gennem den planlagte vejforbindelse langs banen og den fornyede broforbindelse imod bymidten ved Rampen. O, ligesom området ligger også centralt i forhold til cykelstiforbindelser i mange retninger.

Det foreslås, at opkøbe/ekspropriere en række ejendomme i kanten af Munkebakken samt på hjørnet af Farimagsvvej og Rampen, så der kan opnås en udnyttelsesgrad og bebyggelsesmæssig attraktivitet, der modsvarer den stationsnære placering og rekreative kvalitet i forbindelse med Munkebakken.

Samlet set vil udviklingen af området i forbindelse med Munkebakken kunne øge områdets attraktivitet som fælles rekreativt område for alle Næstveds beboere, samtidig med at det vil være en attraktiv campuslokalisering, der samtidig kan bidrage til et mere bæredygtigt handelsliv i bymidten.



Illustrationen viser campus ved åsens kant. Et sammenhængende stiforløb i parken binder funktionerne sammen.

MUNKEBAKKEN

HELHEDSPLAN

Hovedgreb

Landskabeligt udvides Munkebakken på tværs af Teatergade ved at integrere et stort parkeringsanlæg i forbindelse med det store skår, som Teatergade har skabt i Munkebakken og dække anlægget til med jord, så der skabes sammenhæng imellem de grønne området på tværs. På den måde ”reetableres” Åsen, som dermed får et større potentiale som rekreativt samlingspunkt i byen og landskabeligt omdrejningspunkt for et campusområde bestående af både eksisterende bygninger og nybyggeri. Beplantningen på Åsen/Munkebakken udtyndes kraftigt, og træer opstammes, så de fantastiske udsigtsmuligheder udnyttes, og området i højere grad kan blive et orienteringspunkt for fremtidige bebyggelser. Den grønne parkflade med fritstående træer på Munkebakken trækkes som landskabskarakter på tværs af både Teatergade (på toppen) og Farimagsgade, så der skabes en nærværende kvalitet for bebyggelserne i de tilstødende områder, og man ved færdsel på Farimagsgade vil have fornemmelsen af at køre *igennem* en parkmæssig campus.

På længere sigt kan det overvejes at færdiggøre reetableringen af Åsen ved også at føre Farimagsgade igennem Åsen i en tunnel i den sydlige del mod krydset med Østergade/Præstøvej, men her vil potentialet primært være landskabeligt, da bebyggelsesmulighederne i denne sydlige del er begrænsede.

Stisystemet kan nu efter etableringen af parkeringsanlægget bindes sammen på tværs af Teatergade på toppen af Munkebakken, og kan skabes en ny samlet højtbliggende park i Næstved. Efter man er kommet fra det integrerede parkeringsanlæg, kan man cirkulere og fordele sig ud i byen og campusområdet. En ny cirkulations sti foreslås herudover etableret, så Munkebakken, Kaserneområdet og området nord for stationen bindes sammen i et loop omkring stationen. Det vil ligeledes være denne sti, der er den primære adgang til de fremtidige campusbyggerier.

De overordnede principper for udformning af bebyggelse er, at bebyggelserne skal kunne drage nytte af lokaliseringen i forbindelse med Munkebakken. Nogle af byggerierne erstatter eksisterende bygninger af dårlig kvalitet og vil skyde sig ind i terrænet på bagsiden af Jernbanegade, samtidig med at de stejle skrænter på Munkebakken udjævnes, så der skabes en mere glidende

overgang til de tilstødende områder. Herved vil der opstå nogle arkitektoniske muligheder og udfordringer. Interne trapper og plateauer vil blive hovedmotiver i bygningerne i umiddelbar sammenhæng med Munkebakken, og det vil være muligt at gå ind i bygningen i ét niveau og ud af bygningen imod Munkebakken på et højere niveau.

Skalamæssigt tilpasses bebyggelserne den lokale sammenhæng, så de generelt kun er 3-4 etager, dog med mulighed for at der i krydset ved Farimagsgade og Rampen samt ved banen kan bygges højere.

Etablering af meget store værkstedsarealer, som helst skal ligge i stueplan, er også en udfordring i dette område på grund af områdets begrænsede bredde, men også fordi der er funktioner som garageanlæg til lastbiler mv. Det virker forkert at placere denne funktion i dette område i forhold til en så prominent placering i landskabet og ved stationen. I forslaget er der vist en stor fleksibel værkstedsbygning i 3 etager på ca 6.000 m², og det foreslås, at de mest sekundære funktioner fastholdes i de nuværende bygninger, som ligger i nærheden. Herudover vil Remisen og bygningerne i relation til denne kunne rumme visse værkstedsfunktioner.

Bebyggelsesarealer

En lang række bygninger rundt om Munkebakken er i forvejen kommunalt ejede, så ved konvertering/anvendelse af eksisterende bygninger til uddannelsesformål, kan der relativt hurtigt skabes et uddannelsesmiljø i området. Det anslås, at de markerede bygninger har en rummelighed på ca. 15.000 m², men det vil kræve en nærmere analyse at vurdere deres egnethed til uddannelsesformål. Det viste nybyggeri har et bebygget areal på ca. 11.000 m², hvilket svarer til, at bebyggelsen gennemsnitligt skal etableres i 3-4 etager for at nå op på den samlede ønskede rummelighed på 53.000 m². På længere sigt kan man forestille sig, at plejehjemmet også kan inddrages i området. Området vil kunne udvides ved at inddrage større dele af stationsområdet nord for stationsforpladsen, og ellers kan fremtidig udbygning af Campus ske på den anden side af banen, mest oplagt i den sydlige del af området, illustreret under beskrivelsen af delområdestudiet i forbindelse med Stationsområdet nord for banen.

