

# TÅRNBORGVEJ I KORSØR

---

VISIONSPLAN/SKITSEFORSLAG  
FEBRUAR 2021

Forside:

Tårnborgvej som et attraktivt boligmiljø med farvede cykelstier, klinkefortove og frodige forhaver. Et smukt sted at bo, som samtidig er en smuk velkomst til Korsør.



**BY OG LANDSKAB**

**CVR 4009 2749**

**AXELTORV 3 - 4900 NAKSKOV -**

**BÜLOWSGADE 61 - 8000 AARHUS C -**

**NYTORV 9 - 1450 KØBENHAVN K**

**+45 5137 6980**

**PR@BYOGLANDSKAB.DK**

**WWW.BYOGLANDSKAB.DK**

# FORORD

---

Tårnborgvej i Korsør ligger der hvor byen voksede op på det smalleste sted ved Norets udløb i Storebælt. Tårnborgvej er den eneste forbindelse på tværs af vandet, som forbinder erhvervshavnen, bymidten, boligområder, motorvejen og stationen. Samtidig er Tårnborgvej en boligvej med væsentlige barrierer for bløde trafikanter.

Med denne rapport og tilhørende bilag ligger der et samlet bud på hvordan Tårnborgvej i fremtiden kan være en smuk velkomst til Korsør – og hvor trafiksikkerheden, trygheden, de bløde trafikanter og erhvervstrafikken er prioriteret. En gennemgang af de sidste 5 års politiregistrerede uheld på Tårnborgvej, viser et alarmerende højt uheldsbillede. Der er i perioden sket 50 uheld – heraf 7 med personskade. 12 cyklister og 3 fodgængere har været involveret i uheldene. I forslaget er der arbejdet med at reducere hastigheden og synliggøre konflikterne. Det sker ved fysisk at indsnævre kørebanen samt at adskille de 2 kørebaner på udvalgte strækninger med støtteheller. Disse tiltag skal understøtte Tårnborgvejs særlige funktion både som boliggade og trafikvej.

Den samlede strækning fra Korsørs bymidte til stationen er tre kilometer – eller 10 minutter på cykel. Det er samtidig en tidsrejse igennem mange hundrede år i byens udvikling. Den fortælling giver forslaget et bud på at bringe frem i bybilledet. Vi har delt strækningen op i fire hovedgrupper, hvor der i udformningen fremhæves forskellige karakteristika der knytter sig til en bydel. Eksempelvis skal træækkerne visuelt forbinde byen med sin station. Erhvervsområdet ved motorvejen forsynes med fuglekirsebær, der placeres i sikker afstand fra kørebanerne, således at de ikke reducerer oversigter og skiltning. Fuglekirsebær får en kraftig hvid blomstring i det tidlige forår og smukke stærke røde farver i høsten. Strækningen med boliger skal have et kraftigt islæt af et smukt boligmiljø med farvede cykelstier, støjsvage belægninger, klinkefortove og hække ved haverne.

Forslaget bygger på en grundig research, der skal gøre anbefalingerne realiserbare på den korte bane. Der anvendes blandt andet gennemtestede billige anlægsmetoder, som i forløbet er introduceret til fagfolk i Slagelse Kommune ved et onlinemøde med Lolland Kommunes park&vej, som har mange års erfaring i smukke slidstærke belægninger som er billige at etablere og drifte. Det koster 17,1 mio at realisere det samlede forslag. I et særskilt notat er der redegjort for nedslagspunkter der er relevante for ekstern finansiering. Den første etape der skal forbedre trafiksikkerheden og skabe virkemidler de første to år er budgetteret til 2,3 mio.

Med de foreslåede tiltag bliver Tårnborgvej grøn og smuk i fremtiden. Nogle af tiltagene vil være meget effektfulde om 10 år når de overordnede beplantninger har fået godt fat. Det er imidlertid ligegyldigt at vejen, beboerne, virksomhederne, byen og kommunen har brug for de positive effekter. Derfor er der i forslaget lagt vægt på tiltag, som kan få kraftige synlige effekter i de kommende to år – blandt andet med tour de France som en milepæl. Det omfatter nye farvede belægninger, blomster, renovering af forhaver og facader og kunst i bybilledet.

# LÆSEVEJLEDNING

---

Besvarelsen omfatter denne rapport, der ledsages af en video, der gennemgår hovedgrebet, samt en række tekniske notater, der behandler de forhold som har betydning for realiseringen af projektet. Det omfatter følgende notater:

## BILAG 1. FARVET OB-BELÆGNING PÅ CYKELSTIERNE

---

Tårnborgvej er idag kendetegnet ved store asfaltbelagte arealer, der bidrager til et gråt og anonymt vejmiljø. Anvendelsen af overflade med en lys okker farve på cykelstierne kan bidrage til at skabe et venligt vejmiljø. Det forudsætter imidlertid anvendelsen af billige anlægsmetoder. Notatet redegør for erfaringerne med disse.

## BILAG 2. EKSTERNE FINANSIERINGSMULIGHEDER

---

Der er i disse år flere muligheder for at tilføre eksterne midler til denne type ombygninger. Notatet redegør for de oplagte emner ved istandsættelsen af Tårnborgvej.

## BILAG 3. DEN NATIONALE CYKELRUTE 8

---

Tårnborgvej er også en del af den nationale cykelrute 8, som markedsføres kraftigt i disse år. Ruten er på 800 kilometer og var oprindeligt tænkt som en cykelrute, som man kunne opleve i mindre dele. Sådan anvendes den også, men sæsonen 2020 har vist at der også findes en målgruppe af hardcore fericyklister i Holland og Tyskland, som cykler til Danmark for at tage den samlede nationale cykelrute 8 inden de cykler hjem igen. Den nationale cykelrute skal vise det bedste af Danmark frem, og det er oplagt at der på Tårnborgvej etableres et knudepunkt med supplerende information om byen, historien, overnatning, spisesteder, indkøb mv. Notatet sætter fokus på den nationale cykelrute i byen.

## BILAG 4. PLANTEVALG OG PLANTEPRINCIPPER

---

Det er ikke mindst beplantningen på Tårnborgvej, der skal skabe det smukke bymiljø. Notatet gennemgår de planter der er valgt på den enkelte strækninger.

## BILAG 5. REFERENCER FRA ANALOGE PROJEKTER

---

Hvad findes der af erfaringer fra sammenlignelige projekter. Notatet har taget et udpluk af projekter, som kan have betydning for forståelsen af de valgte løsninger på Tårnborgvej.

## BILAG 6. TRAFIKSIKKERHEDEN

---

Trafiksikkerhedsrevisor Pablo Celis har gennemgået strækningen, og kommet med en række anbefalinger til forbedring af trafiksikkerheden, som er forudsætningen for det videre arbejde med forskønnelse af vejen.

## BILAG 7-10 TVÆRPROFILER OG DETALJER

---

Udvalgte nedslag på strækningen.

# FORUDSÆTNINGER

---

## TÅRNBORGVEJ SOM TRAFIKKORRIDOR

---

Man kan dårligt undervurdere Tårnborgejs betydning, som er den eneste forbindelse på tværs af vandet, som forbinder erhvervshavnen, bymidten, boligområder, motorvejstilslutningen og stationen. Samtidig er Tårnborgej en væsentligt barriere for bløde trafiklanter i Korsør, da der er mange mål på begge sider af trafikkorridoren. Det indebærer udfordringer i forhold til tryghed, trafiksikkerhed og almindelig tilgængelighed. Disse hensyn er ofte modsatrettede, men en forudsætning der skal løses som en helhed i den fremtidige udformning. Tårnborgej er både en boligvej og en vigtig trafikvej hvor der af og til skal specialtransporter igennem byen.

## KORSØRS FORTÆLLING STARTER PÅ TÅRNBORGVEJ

---

Man kommer således ikke udenom Tårnborgej, som ofte er det første møde med Korsør. Det er på Tårnborgej man får førstehåndsindtrykket af byen. Derfor skal den fremtidige udformning af stedets vej- og bymiljø indkredse en kernefortælling, og give realiserbare bud på hvordan denne fortælling omsættes i vejmiljøet, således at man får et positivt indtryk af Korsør på den korte tid man opholder sig på Tårnborgej. Målgruppen er mange – lige fra borgerne, cykelturisterne som kommer til Korsør eller potentielle tilflyttere som møder byen for første gang i forbindelse med en jobsamtale. Generelt er vejmiljøet i dag trist, og en forkert hoveddør til alt det som gemmer sig bag “facaden” i form af arbejdspladser, købstadens fællesskaber, fiskerhusene, naturen og de 8 kilometer hvide sandstrande. Derfor skal det venlige vejmiljø applere til nysgerrigheden for at opleve hvad byen iøvrigt rummer.

## HISTORIEN GEMMER SIG I VEJEN

---

Tårnborgej ligger der hvor byen voksede op på det smalleste sted ved Norets udløb i Storebælt. Stedet har i mange sammenhænge haft betydning gennem historien med byens vigtige funktion som overfartssted til Fyn, og en helt central plet i Danmarks geografi. Den historie fremgår ikke af bybilledet i dag når man bevæger sig ad Tårnborgej. Derfor skal der i Tårnborgejs fremtidige udformning være en bevidsthed om byens centrale placering i Danmarkshistorien og Korsørs nye og fremtidige byrolle, som er under udvikling i disse år.

## DE ENKELTE BYDELE

---

Besvarelsen omfatter både en sammenhængende arkitektonisk formgivning, og en forståelse for de store forskelligheder, der skal fremhæves undervejs. Vi har valgt at dele strækningen op i 4 hovedgrupper, der behandles i respekt for deres særkende:

1. Livlinen imellem station og by
2. Porten til Korsør
3. Boligkvarteret
4. Havn og by

# SAMMENFATNING

---

## VEJENS ARKITEKTONISKE HOVEDGREB

---

Den samlede strækning fra Korsørs bymidte til stationen er tre kilometer. Det er en kort fornøjelse, som tilbagelægges på under 10 minutter på cykel. Samtidig rummer strækningen forskellighederne i Korsørs historie, mange virksomheder og mange boliger. Det arkitektoniske hovedgreb tager dels udgangspunkt i at fremhæve karakteristika ved de fire meget forskellige strækninger, og dels ved at anvende nogle gennemgående virkemidler. Det omfatter på vejarealerne farvede belægninger på cykelstierne, der udover at skabe en visuel sammenhæng, skal bidrage til at gøre vejmiljøet meget mere venligt. Samtidig foreslås der anvendt klinkebelægninger som et gennemgående element på de strækninger, hvor der er boliger.

## DEN GRØNNE ANKOMST

---

Den bevidste anvendelse af beplantning er et væsentligt hovedgreb i det nye udtryk på de tre kilometer. Der anvendes ikke noget gennemgående træ i designet. Beplantningen skal derimod bruges målrettet til at understrege, udtrykke, forstærke og forklare særlige karakteristika på strækningen. Det betyder eksempelvis at der foreslås anvendt stramme træerækker i det åbne land på strækningen imellem byen og stationen, hvor stedet fortsat er domineret af nyanlæg efter etableringen af Storebæltsforbindelsen. På den første strækning i byen er miljøet kendetegnet ved stort erhvervsbyggeri med mange restarealer, hvor der er plads til at plante fuglekirsebær som dels får en hurtig effekt, og dels får en størrelse som matcher bygningerne. På boligstrækningerne er skalaen helt lille. Her skal samarbejdet med borgerne bidrage til udvikle restarealerne med blomstrende buske og små træer, som i kombination med flere hække skal bidrage til et rart og frodigt boligmiljø med grønne haver.

## TRAFIKSIKKERHEDEN PÅ TÅRNBORGVEJ

---

Tårnbyvej fremstår i dag på store dele af strækningen som en meget bred vej, hvor hastighedsbegrænsningen på 50 km/t ikke understøttes af supplerende tiltag på strækningen – såsom støtteheller, visuelle virkemidler, vejindsnævringer, reduceret kørebanebredde og lignende. Der foreligger ikke deciderede hastighedsmålinger på strækningen, men ved flere besigtigelser er det konstateret, at der generelt køres med høj fart på strækningen. Flere spor med hjulspind på kørebanen understøtter indtrykket af, at der til tider køres meget stærkt på strækningen. På det meste af strækningen er det desuden muligt at overhale, hvilket kan være problematisk i kombination med høje hastigheder.

En gennemgang af de Politiregistrerede uheld på Tårnbyvej for perioden 01.01.2015 frem til 01.08.2020 viser at der er sket 50 uheld hvoraf 7 af uheldene har været med personskaade til følge. Ulykkestallet vurderes at være alarmerende

højt og derfor er der arbejdet målrettet for at få nedbragt antallet af uheld på strækningen. Mange af ulykkerne relaterer sig primært til den sydlige strækning af Tårnborgevej samt til de 3 rundkørsler på strækningen. Ud af de 50 uheld er 12 cyklister og 3 fodgængere været involveret som modpart i uheldene. En stor del af uheldene relaterer sig til tæt trafik, høj hastighed og uopmærksomhed. Blandt andet er der mange uheld med påkørsler bagfra, svingulykker samt uheld med højresvingende køretøjer ud foran medkørende.

I forslaget til ombygning af Tårnborgevej er der – som hovedgreb – arbejdet med at få reduceret hastigheden på strækningen ved dels fysisk at indsnævre kørebanen og ved at arbejde med øvrige visuelle virkemidler (farvede belægninger, beplantning mm.) samt fysiske tiltag såsom støtteheller og hævede flader før rundkørslerne som også skal være med til at understøtte vejens særlige funktioner både som boliggade og trafikvej. Støttehellerne skal minimere muligheden for at overhale på strækningen ved den fysiske adskillelse mellem de 2 kørebaner på udvalgte dele af strækningerne. Derudover skal støttehellerne sikre de bløde trafikanters krydsning af vejen, som idag opleves som en barriere.

## KUNSTEN

---

Der er flere steder på Tårnborgevej hvor det anbefales at anvende kunsten i samarbejde med lokale og eksterne aktører, der bidrager til finansieringen. Det er først og fremmest selve porten under motorvejen, hvor vejmiljøet idag er præget af en stor anonym betonkonstruktion, som ikke umiddelbart forklarer at det er en del af den vitale forbindelse imellem Øst- og Vestdanmark. Man kan komme langt med at give betonen en lysere overflade, således at stedet ikke er en mørk ankomst til Korsør. Det er imidlertid også nærliggende at tilføre stedet en særlig oplevelsesrig belysning, som bidrager til at formidle historien. Stedet kan med sin funktion som indkørsel til byen også tilføres en lystavle, der kan anvendes både til information om kulturelle begivenheder i byen – eller opdaterede trafikdata på motorvejen. I rundkørslerne er der granitskulpturer, som foreslås samlet i en lille have tæt på Tårnborgevej, således at man kan komme helt tæt på værkerne. Herved kan skulpturerne komme til deres ret med mulighed for at studere fine detaljer, som er vanskelige at opfange i forbifarten. I stedet anvendes der trægrupper i rundkørslerne, som med deres enkle former bedre kan betragtes på afstand uden at forstyrre trafikken. Rundkørslernes midterø har givet anledning til en del overvejelser i relation til erhvervstrafik og især større specialtransporter, som ikke har alternative ruter. Det foreslås at rundkørslerne beplantes en stramt klippet form af taks, der suppleres med en trægruppe i midten. Det er vurderingen at denne løsning har det nødvendige frie rum til fremtidens specialtransporter. Det er imidlertid aldrig til at spå om fremtiden, og er der på et tidspunkt ekstraordinært store elementer som skal igennem byen, så må de fire træer lade livet – tilbage er de klippede taks.

## TIDSHORISONT

---

Med de foreslåede tiltag bliver Tårnborgvej grøn og smuk i fremtiden. Nogle af tiltagene vil være meget effektfulde om 10 år når de overordnede beplantninger har fået godt fat. Det er imidlertid ligenu at vejen, beboerne, virksomhederne, byen og kommunen har brug for de positive effekter. Derfor er der i forslaget lagt vægt på tiltag, som kan få kraftige synlige effekter i de kommende to år – blandt andet med tour de France som en milepæl. Det omfatter nye farvede belægninger, blomster, renovering af forhaver og facader og en målrettet anvendelse af kunsten i bybilledet.

## ANLÆGSØKONOMIEN

---

Den samlede vejombygning koster ca 17,1 mio mio at realisere. Det omfatter selve vejanlægget med nye støjsvage belægninger, trafiksikkerhedsforanstaltninger, nye fortove og beplantninger. Projektet har mange potentialer i relation til ekstern medfinansiering, og foreslås realiseret i gode samarbejder med eksterne aktører. Udover selve vejanlægget er der en række væsentlige elementer, hvor de eksterne midler er nødvendige. Det drejer sig eksempelvis om facaderenoveringer og forskønnelse af forhaver, hvor kommunalfuldmagten har sine begrænsninger. Den første etape koster 2,3 mio, og omfatter nødvendige trafiksikkerhedsarbejder og forskønnelsestiltag de kommende to år.



1. LIVLINEN IMELLEM  
• STATION OG BY

STRÆKNINGEN FRA BYMIDTEN TIL STATIONEN ER CA 3 KILOMETER. DET TAGER 10 MINUTTER PÅ CYKEL - MEN DET ER SAMTIDIG EN TIDSREJSE IGENNEM MANGE HUNDREDE ÅR I BYENS UDVIKLING. DEN FORTÆLLING SKAL BRINGES TYDELIGERE FREM I BYBILLEDET MED BAGGRUND I 4 DELSTRÆKNINGER.

2. PORTEN  
• TIL KORSØR

3. BOLIGKVARTERET

4. HAVN  
• OG BY



1

**LIVLINEN IMELLEM  
STATION OG BY**

PÅ HELE STRÆKNINGEN FRA STATIONEN TIL MOTORVEJEN PLANDES DER LINDETRÆER I BEGGE VEJSIDER MED EN KORT PLANTEAFSTAND.

UNDER DE NYPLANTEDE TRÆER ANVENDES EN BLOMSTERBLANDING MED FLERÅRIGE PLANTER, SÅLEDES AT STRÆKNINGEN FREMTRÆDER FARVESTRÅLENDE.

I RUNDKØRSLEN FORESLÅS DER PLANDET EN TRÆGRUPPE AF FRYNSEEG, SÅLEDES AT RUNDKØRSLEN FREMTRÆDER SOM ET STORT GRØNT MONUMENTALT FIXPUNKT.

MOTORVEJSBROEN ER PRÆGET AF DE STORE BETONKONSTRUKTIONER OG ER IDAG IKKE NOGEN SPECIEL SMUK VELKOMSTPORT TIL KORSØR. STEDET FORESLÅS KUNSTNERISK BEARBEJDET BLANDT ANDET MED SÆRLIG BELYSNING. I FØRSTE OMGANG MALES KONSTRUKTIONEN SÅ DEN FREMSTÅR LYS.

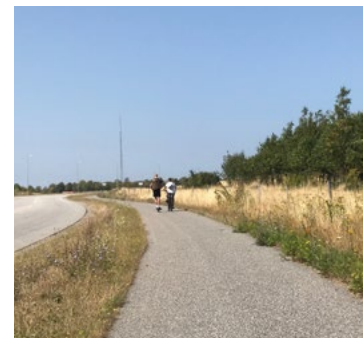


Eksempel på analog vejplantning med lindetræer, som virksomheden har projekteret. Eksemplet er fra strækningen imellem Sønderborg og historicentret på Dybbøl Banke.



Forbindelsen imellem byen og stationen i fremtiden med lindetræer i begge vejsider og farvede belægninger på cykelstierne.

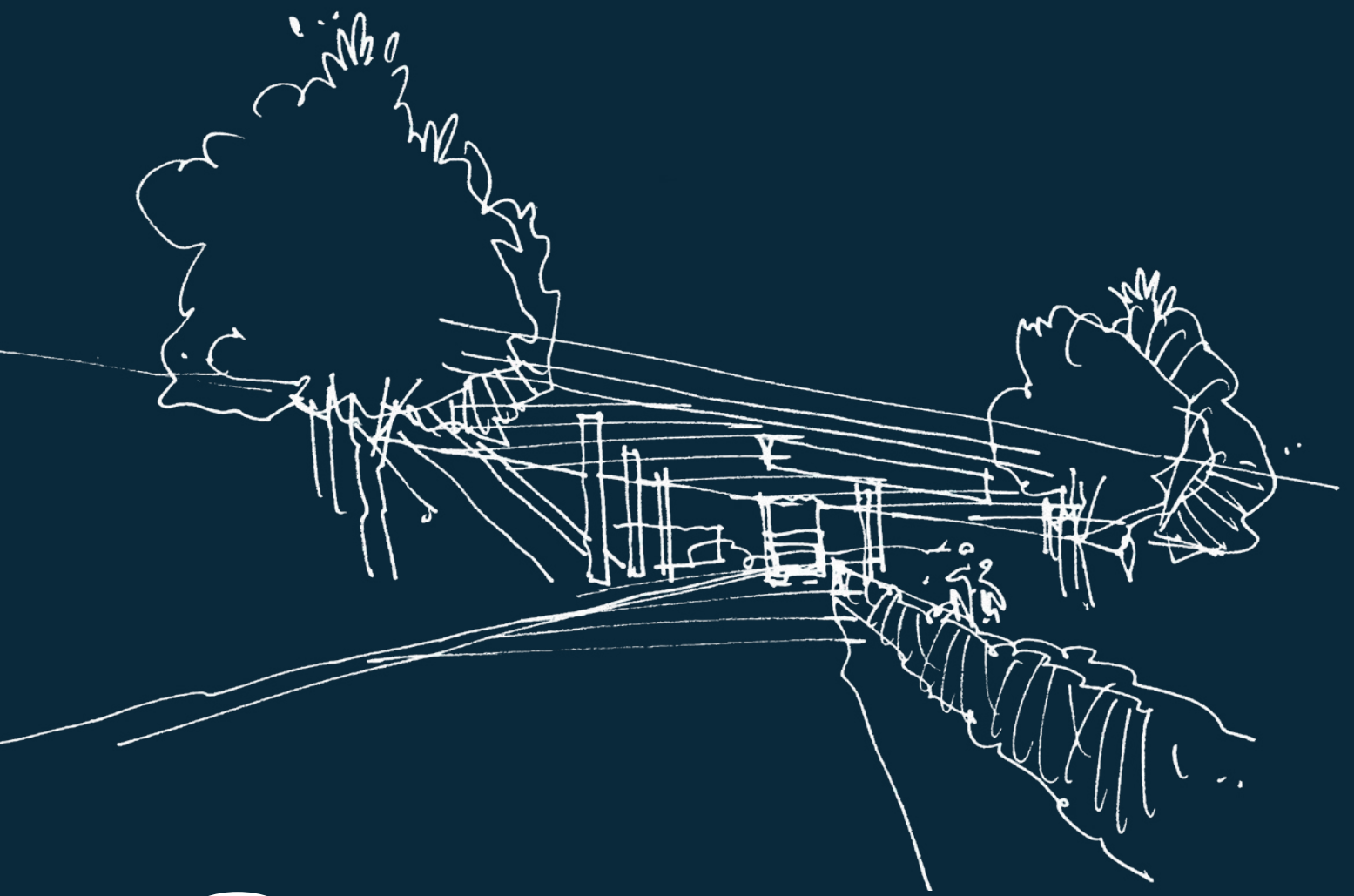
Forbindelsen imellem byen og stationen er idag anonym og bidrager til opfattelsen af at stationen ligger ude på landet.



## LIVLINEN IMELLEM STATION OG BY

Strækningen fra motorvejen til stationen er en lille kilometer. Det er en kort afstand, som kun tager nogle få minutter i bil og på cykel. Alligevel er området fortsat præget af byudviklingen efter åbningen af Storebæltsforbindelsen, og der mangler tydeligvis en visuel forbindelse imellem byen og stationen. Man har ikke oplevelsen af at Korsør Station ligger i byen, men derimod ude på landet væk fra byen. Det er vigtigt at skabe denne forbindelse – ligesom man overalt i Danmark i jernbanens barndom anlagde Jernbanegade imellem købstadens nybyggede station og middelalderbyen. En stærk visuel forbindelse mellem station og by skal bidrage til at gøre stationen til en del af byen, hvorved den mentale forbindelse bliver mindre. Det er bemærkelsesværdigt at de tre kilometer fra midten af Korsør til den "nye" station er en helt normal cykelafstand i hovedstaden. I Korsør er afstandsbegrebet indtil videre i en anden skala. Det har stor betydning i forståelsen af Korsør – ikke mindst i relation til bosætning. Netop dette tema er et af de vigtige mål med forandringerne på strækningen i det åbne land – at få stationen til at ligge i Korsør – og ikke udenfor.

På strækningen foreslås der plantet lindetræer med en meget kort planteafstand i rabatterne udenfor cykelstierne. Herved fremstår der to monumentale træerækker, som vil skabe fine grønne rum i det snoede vejforløb. Det vil ændre opfattelsen af afstanden og integrere stationen i byen. Under træerne foreslås der anvendt farverige blomsterblandinger, således at kombinationen af blomster og nyplantede træer får en virkning allerede i de første vækstsæsoner.



2

PORTEN TIL KORSØR



**STØTTEHELLERNE PLACERES PÅ STØRSTEDELEN AF STRÆKNINGEN. DERES PRÆCISE AFGRÆNSNING FASTSÆTTES I SAMARBEJDE MED ERHVERVSVIRKSOMHEDERNE.**

**PÅ DENNE STRÆKNING FORESLÅS DER PLANTET FUGLEKIRSEBÆR PÅ DE LEDIGE RESTAREALER, SÅLEDES AT ANKOMSTEN TIL BYEN BLIVER PRÆGET AF DE STORE GRØNNE VÆKSTER.**

**I RUNDKØRSLEREN FORESLÅS DER PLANTET EN TRÆGRUPPE AF FRYNSEEG, SÅLEDES AT RUNDKØRSLEREN FREMTRÆDER SOM ET GRØNT FIXPUNKT I OVERGANGEN FRA ERHVERVSOMRÅDET TIL EN STRÆKNING MED GRØNNE AREALER PÅ DET TIDLIGERE BANETERRÆN.**

**SAMMENHÆNGENDE STØTTEHELLE**

**IDAG ER DER PLANTET LINDETRÆER OMKRING DEN DOBBELTRETTEDE STI LANGS DET TIDLIGERE BANETERRÆN. DET FORESLÅS AT BEPLANTNINGEN FÅR ET EFTERSYN, OG AT DER EFTERPLANTES MED HENBLIK PÅ AT FASTHOLDE BEPLANTNINGENS INTENSION.**







Den første strækning efter motorvejsbroen, hvor der foreslås plantet fuglekirsebær på restarealerne.

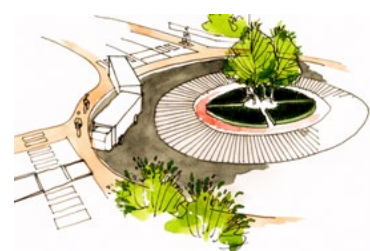
## PORTEN TIL KORSØR

Strækningen under motorvejsbroen og ind i Korsør er domineret af de visuelt voldsomme betonkonstruktioner. Broen er bygget i forbindelse med anlæggelsen af motorvejsstrækningen da færgehavnen i Halsskov blev etableret, og har således skulle spænde over både vejen til byen og den samlede jernbanetrafik imellem Øst- og Vestdanmark. Idag er stedet mørkt og gråt, og man har ikke nogen fornemmelse af stedets historiske vingesus, og al den bevægelse der har været tidligere på dette sted. Det er imidlertid fortsat porten til byen, og skal udformes herefter. I konsekvens af dette skal området have en meget mere lysere fremtoning, hvor betonkonstruktionen har potentiale til at fremstå smuk og markant med en anden farvesætning og belysning.

Den første strækning efter motorvejsbroen er præget af store erhvervsbyggerier i et typisk indfaldsvejsmiljø med græsplæneindustrier. Der er mange restarealer, som foreslås beplantet med fuglekirsebær. Det er der flere grunde til – først og fremmest at der er god plads til dem, således at de med deres relativ hurtige ungdomsvækst kan komme til at præge stedet med store grønne elementer – i kombination med kraftig hvid blomstring i det tidlige forår, og smukke høstfarver om efteråret. Træerne kan placeres i samarbejde med virksomhederne således at der fortsat er indblik på steder hvor dette ønskes. Desuden anbefales der en god dialog med virksomhederne med henblik på at se nærmere på de mange græsklippede arealer, som kan bidrage til en anden og mere frodig fremtoning. Det kan eksempelvis være med farverige blomsterblandinger, der er forskellig fra strækningen til stationen. Kombinationen af blomster og nyplantede fuglekirsebær kan få en fin virkning allerede i de første vækstsæsoner.



Porten til Korsør, således som den fremtræder idag.



Rundkørslerne får en gennemgående beplantning med klippet taks. I midten placeres fire frynseeg, der dels skal skabe en grøn monumental effekt og samtidig lukke det visuelle blik igennem rundkørslen.



Stedet er meget rodet – og der er mange budskaber man skal forholde sig til på vej ind i rundkørslen. Beplantningen skal give en mere roligt vejbillede, og forhindre at man kan se igennem rundkørslen. Beplantningen placeres i respekt for vejafmærkning og kommerciel skiltning.





3

**BOLIGKVARTERET**



DER ETABLERES STØTTEHELLER PÅ STØRSTEDELEN AF STRÆKNINGEN. DEN PRÆCISE AFGRÆNSNING FASTSÆTTES SAMMEN MED BEBOERE, HUSJERE OG ERHVERV

DENNE STRÆKNING ER BOLIGGADEN, HVOR DER SKAL GØRES EN SÆRLIG INDSATS FOR AT FORSKØNNE VEJMILJØET VED HJÆLP AF VIRKEMIDLER I FACADERENOVERINGER OG FORHAVER.

I RUNDKØRSLEREN FORESLÅS DER PLANTET EN TRÆGRUPPE AF FRYNSEEG, SOM VISUET SÆTTER EN "PROP I HULLET".

BEPLANTNINGEN UDENOM RUNDKØRSLEREN SKAL STRAMMES MERE OP, SÅLEDES AT DER SKABES ET MERE KLART RUM OMKRING RUNDKØRSLEREN.



## BOLIGKVARTERET

Tårnborgvej på strækningen med mange boliger. På visualiseringen ses hvordan vejmiljøet kan få et løft ved både at arbejde med selve vejarealerne og de tilstødende haver og facader.

På denne strækning kan man opleve en typisk dansk indfaldsvej, hvor husene er kommet før biltrafikken. Der er fin bevaringsværdig arkitektur på strækningen. Indfaldsvejen er udvidet af flere omgange igennem de sidste 100 år, og har i den forbindelse skåret i forhaver, græsrabatter og beplantning. Der er ikke mere friareal at gøre godt med på selve vejarealerne, som har de nødvendige elementer i form af fortove, cykelstier og kørebaner som der er brug for i fremtiden til en indfaldsvej i Korsør.

Derfor skal det venlige vejmiljø, der passer til et boligkvarter i byen, skabes ved at forbedre de eksisterende vejarealer. Det skal ske først og fremmest ved anvendelsen af flere midterheller, som skal begrænse især de høje hastigheder og i det hele taget bidrage til et venligere miljø – derunder med anvendelsen af støjreducerende belægninger. Cykelstierne foreslås at få en lys brun farve, som også er gennemgående på resten af strækningen i kombination med nye klinkefortove.

Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt at forbedre vejmiljøet. Mange års kedeligt trafikmiljø har bidraget til det almindelige vedligeholdelsefterslæb på de tilstødende ejendomme med det resultat, at facader og de tilbageværende forhaver mange steder er blevet ligeså kedelige som vejen. Der er imidlertid mange billige og effektive metoder til opfriske de private ejendomme, som afgørende kan forandre vejens karakter.. Det kan være stakitter, låger, plankeværker, hække, buske og blomstrende småtræer – såsom tjørn, røn og frugttræer. Det kan løses i et godt samarbejde med husejerne ved hjælp af de erfaringer der er gjort andre steder.

Der vil sandsynligvis være en almindelig interesse for at indgå i en dialog herom. Det skyldes to forhold. Først og fremmest at Tårnborgvej bliver mere behagelig at bo på, men også at indsatsen generelt ikke kan undgå at stimulere huspriserne. Metoden består først og fremmest af god kommunikation og faglig inspiration. Det er måske ikke tilfældigt at mange forhaver og facader er kedelige på Tårnborgvej, da det kræver ekstra omhu at udvikle skønheden på den sparsomme plads. Der er imidlertid mange muligheder – og eksempelvis noget så enkelt som hække, kan etableres uden at anvende mere end 50–70 cm i bredden. For at stimulere interessen foreslås der – via ekstern fondsfinansiering – foretaget storindkøb blandt andet af hækplanter etc.



Mange fine huse på strækningen, men generelt en visuel ubalance imellem vej og bebyggelse.

Strækningen hvor bebyggelsen er tættere på vejarealerne, og hvor der skal anvendes andre virkemidler.



PORTER OG LÅGER

TRÆER IMELLEM HUSENE  
MED LYSÅBNE KRONER

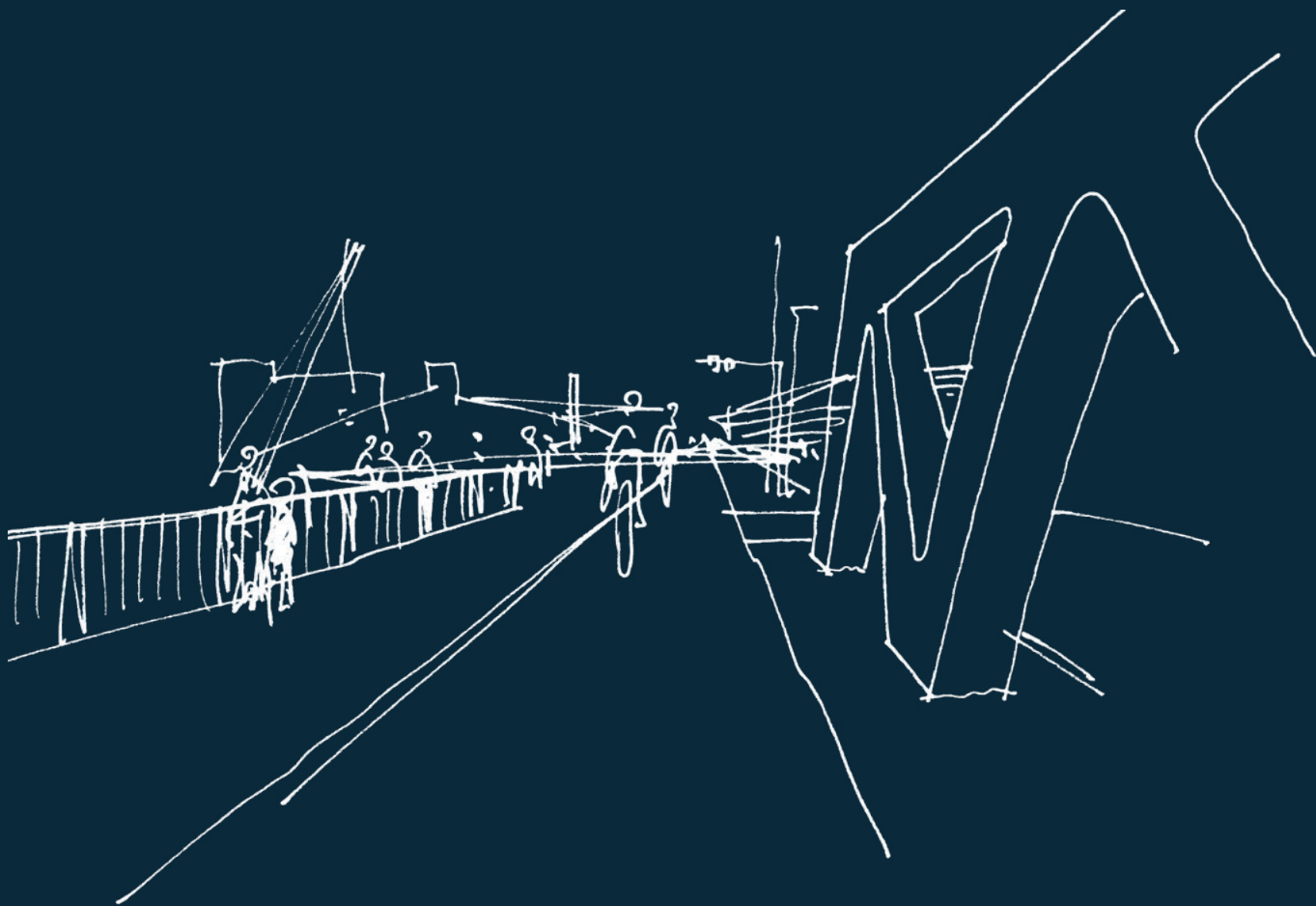
FACADERENOVERING

KLINKEFORTOV

EKSISTERENDE CYKELSTI MED  
NY FARVET OB BELÆGNING

STØJSVAG BELÆGNING

MIDTERØ



# 4

**HAVN OG BY**

RUNDKØRSLEN ER DET TÆTTESTE MAN KOMMER PÅ BYENS FÆRGEHISTORIE. DERFOR FORESLÅS DET ÅBNE UDSYN TIL HAVNEN FASTHOLDT DETTE STED.

BOLIGKVARTERET STARTER HER.

DENNE STRÆKNING ER MEGET SAMMENSAT MED ERHVERV OG BOLIGERE. DER FORESLÅS PLANDET AVNBØG LANGS HUSENE, FOR AT FORBEDRE BOLIGMILJØET.

TVÆRPROFILET INDRETTES SÅLEDES AT DER KAN ETABLERES EN HØJVANDSMUR PÅ STRÆKNINGEN LANGS HAVNEN.

KRYDSET HÆVES SOM ET LED I HØJVANDSSIKRINGEN

PASSAGEN AF VANDET LÆGGER OP TIL AT STILLE CYKLEN OG NYDE UDSIGTEN INDEN MAN SKAL VIDERE. DERFOR FORESLÅS DER ETABLERET ET PAR ØSTVENDE OPHOLDSSLOMMER PÅ BROEN.





Tårnbyens klapbro. Her kommer man helt tæt på byen, vandet, havnen og Noret.



Det lysregulerede kryds nord for klapbroen hæves, således at vejudformningen bliver en del af Korsørs højvandsikring.



Cykelstien langs husrækken ved klapbroen med nye gadetræer.

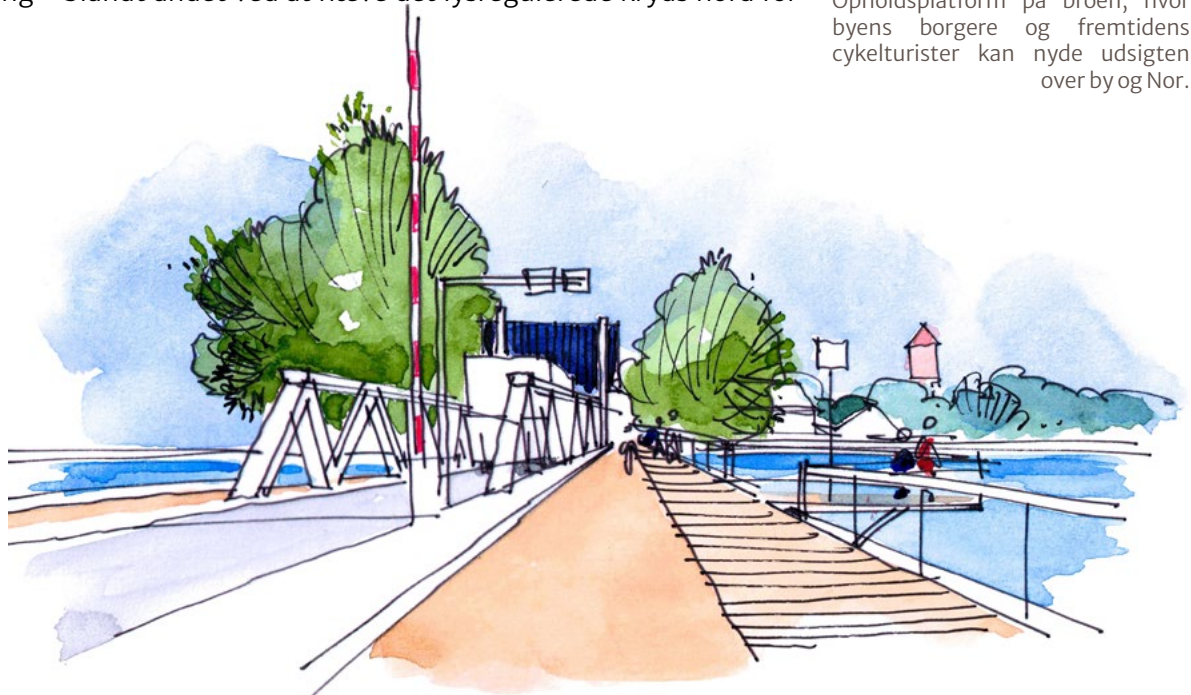
## HAVN OG BY

Denne strækning er med sine 700 meter forholdsvis kort, men den mest sammensatte med boliger, havn, bro og erhverv. Den fremtidige udformning skal desuden kunne klare en ændret anvendelse af erhvervsarealerne – vejen og trafikken vil bestå, men omgivelserne kan forandres helt. Der foreslås tre nedslagspunkter på strækningen. Klapbroen er det mest synlige element på vejen, og generelt er passagen af vandet en vigtig del af Korsør. Derfor foreslås den eksisterende bro suppleret med en platform sydøstvendt imod Noret. På brostrækningen anvendes der de samme farvede overflader som på den øvrige strækning. Vejstrækningen langs havnen har ikke nogen visuel kontakt med vandet, men er domineret af virksomhederne. På strækningen er etableret en gennemgående beplantning imellem vej og virksomheder, som er begyndt at få en synlig grøn effekt i bybilledet. I den modsatte vejside hvor der er boliger, foreslås der plantet avnbøg i de eksisterende planteøer for at tilføre boligmiljøet nogle formildende grønne elementer. Herudover skal strækningen forberedes til en højvandsikring – blandt andet ved at hæve det lysregulerede kryds nord for klapbroen.



Tårnborgvæjs klapbro med farvede cykelstier og lommer til udsigt, hvile og almindeligt ophold i den smukke udsigt.

Opholdsplatform på broen, hvor byens borgere og fremtidens cykelturister kan nyde udsigten over by og Nor.



# ANLÆGSOVERSLAG

## 1. LIVSLINIEN MELLEM STATION OG BY

Cykelsti	1.200.000,-
Vejbane	560.000,-
Vejtræer	795.000,-
Øvrig beplantning	400.000,-
Beplantning i rundkørsler	70.000,-
Uforudsete udgifter (10%)	200.000,-
Projektering	90.000,-
<b>Total</b>	<b>3.315.000,-</b>

## 2. PORTEN TIL KORSØR

Gangsti	760.000,-
Cykelsti	350.000,-
Vejbane	490.000,-
Vejtræer	290.000,-
Øvrig beplantning	200.000,-
Beplantning i rundkørsler	70.000,-
Uforudsete udgifter (10%)	250.000,-
Projektering	80.000,-
<b>Total</b>	<b>2.490.000,-</b>

## 3. BOLIGVARTERET

Gangsti / Fortove	1.820.000,-
Cykelsti	1.050.000,-
Vejbane	490.000,-
Beplantning i rundkørsler	70.000,-
Uforudsete udgifter (10%)	340.000,-
Projektering	77.000,-
<b>Total</b>	<b>3.847.000,-</b>

## 4. HAVN OG BY

Gangsti / Fortove	2.080.000,-
Cykelsti	600.000,-
Vejbane	560.000,-
Vejtræer	350.000,-
Uforudsete udgifter (10%)	300.000,-
Udsigtsslommer	650.000,-
Projektering	61.000,-
<b>Total</b>	<b>4.601.000,-</b>

Forbedringer af trafiksikkerheden	1.000.000,-
Særligt udstyr	650.000,-
Bidrag til kunstnerisk bearbejdning af nedslagspunkter	1.200.000,-

<b>Samlet anlægsbudget</b>	<b>17.103.000,-</b>
----------------------------	---------------------

## **ANLÆGSBUDGET - ETAPE 1 2021 - 2022**

---

Støtteheller	260.000
Sideudvidelse ved støttehelle	65.000
Visuel indsnævring af kørebaner	60.000
OB	70.000
Mindre justeringer i vejgeometri	130.000
Trafiksikkerhedskampagner	80.000
Trafiksikkerhedsrevision	35.000
Træer+blomster - etape 1	1.050.000
Kommunikation	100.000
Projektering	150.000
Materialer til finansiering	120.000
Uforudsete omkostninger	200.000
<b>I ALT</b>	<b>2.320.000</b>

---



**BY OG LANDSKAB**

**CVR 4009 2749**

**AXELTORV 3 - 4900 NAKSKOV - BÜLOWSGADE 61 - 8000 AARHUS C - NYTORV 9 - 1450 KØBENHAVN K  
+45 5137 6980 - PR@BYOGLANDSKAB.DK - WWW.BYOGLANDSKAB.DK**