



Lokalplan nr. 282

Torvet og Biblioteksholmen

Om lokalplaner

En lokalplan fastlægger, hvordan udviklingen skal være i et bestemt område. Lokalplanen kan bl.a. bestemme:

- hvad området og bygningerne skal bruges til
- hvor og hvordan, der skal bygges nyt
- hvilke bygninger, der skal bevares
- hvordan de ubebyggede arealer skal indrettes

Lokalplanen forholder sig udelukkende til fremtidige forhold. Den er altså ikke til hinder for, at nuværende lovlig bebyggelse kan blive liggende. Den hindrer heller ikke, at den hidtidige lovlige anvendelse af bygninger og ubebyggede arealer kan fortsætte. Etablering af nyt samt ændringer af eksisterende forhold skal til gengæld ske i overensstemmelse med lokalplanen.

Planloven bestemmer, at der skal vedtages en lokalplan, inden et større byggeri, anlægsarbejde eller en omfattende nedrivning sættes i gang, eller hvis et område skal overføres fra landzone til byzone.

Lokalplanen medvirker til at sikre en kontinuitet i kommunens planlægning og giver samtidig offentligheden og Byrådet mulighed for at vurdere konkrete projekter i sammenhæng med planlægningen som helhed.

Inden en lokalplan vedtages endeligt i Byrådet, har alle mulighed for at komme med indsigelser, ændringsforslag og bemærkninger til lokalplanforslaget.

Før et lokalplanforslag kan vedtages endeligt af Byrådet, skal det fremlægges til offentlig høring i mindst 4 uger.

Indsigelser og ændringsforslag

Lokalplanforslaget er har været i offentlig høring fra den 27. marts til 22. maj 2018.

Nyborg Kommune
Rådhuset
5800 Nyborg

e-mail: teknik-miljoeafdelingen@nyborg.dk

Herefter vil Byrådet tage endelig stilling til planen.

INDHOLD

REDEGØRELSE	4
BAGGRUND.....	4
LOKALPLANOMRÅDET.....	5
FORMÅL OG INDHOLD.....	9
FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING.....	13
TILLADELSE EFTER ANDEN LOVGIVNING.....	21
TILLADELSE FRA ANDRE MYNDIGHEDER.....	22
MILJØVURDERING	23
RETSVIRKNINGER.....	23
KLAGEVEJLEDNING	24
 LOKALPLANENS BESTEMMELSER.....	26
1 FORMÅL	27
2 OMRÅDE OG ZONESTATUS	27
3 ANVENDELSE	27
4 UDSKYKNING	28
5 VEJ- STI- OG PARKERINGSFORHOLD	28
6 BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING.....	28
7 BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN	29
8 UBEBYGGEDE AREALER OG TERRÆN.....	29
9 FORUDSÆTNING FOR IBRUGTAGNING	30
10 AFLYSNING AF LOKALPLAN	30
LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER.....	31
VEDTAGELSESPÅTEGNING.....	31
 Kortbilag 1 - Lokalplanens afgræns. og matrikulære f...	32
Kortbilag 2 - Delområdeafgrænsning.....	33
Kortbilag 3 - Beskyttede træer og principper for trafik...	34
Kortbilag 4 - Illustrationsplan	35
Bilag 5 - Principper for belægning på Torvet.....	36

Redegørelse

BAGGRUND

Nyborg byråd har truffet beslutning om udarbejdelse af nærværende lokalplan på baggrund af et ønske om at muliggøre en omdannelse af Torvet ved Nyborg Rådhus ifm. restaureringen og udbygningen af Nyborg Slot.

I regi af Slots- og Kulturstyrelsen pågår frem mod 2020 et restaurerings-, tilbygnings- og nytækningsarbejde for Nyborg Slot, herunder også områderne omkring slottet samt Torvet ved Nyborg Rådhus.

Der udarbejdes to separate lokalplaner for at muliggøre projektet; én lokalplan for Slotsholmen og én for Torvet og Biblioteksholmen.

Nærværende lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen skal muliggøre de dele af slotsprojektet, der ligger uden for selve Slotsholmen: Omdannelse af Torvet, etablering af en bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen og landskabet på Biblioteksholmen.

Lokalplan nr. 281 for Slotsholmen blev godkendt til offentlig høring af Nyborg Byråd 19. december 2017.



Figur 1: Lokalplanområdet omfatter Torvet og Biblioteksholmen samt den nye bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen.

LOKALPLANOMRÅDET

Lokalplanområdet omfatter to centrale arealer i Nyborg: Biblioteksholmen og Torvet ved Rådhuset. De to arealer ligger som bindeled mellem Slotsholmen, med Nyborg Slot, og Nyborg Rådhus og handelsgaderne. Biblioteksholmen har hidtil været forbundet med henholdsvis Slotsholmen med en bro og med Torvet via Stendamsgade.

Torvet

Nyborg var residensstad for Chr. III og Danmarks reformationshovedstad. Torvet, der betegner området vest for Nyborg Rådhus og øst for voldgraven og Biblioteksholmen, er et historisk torv, der kan dateres til 1549, og blev oprindeligt etableret af Chr. III som turneringsplads for ridderturneringer. Torvet er en del af det store anlægsprojekt for sin residensstad, som Chr. III igangsatte i Nyborg.

Her overfor kongeborgen er pladsen en del af det "fyrstespejl", som iscenesætter borgen i byen og viser kongens magt og væld. Torvet er anlagt ved opkøb og nedrivning af de huse og købmansgårde, som oprindeligt lå her, og etablering af en hel ny husrække, en af byens fornemste, ved nordsiden af pladsen.

Torvet fungerede også som markedsplads og lå på hovedfærdselsåren på tværs igennem Danmark og Nyborg også kaldet "Rigets Hovedstrøg".

Figur 2: Dronefoto af Torvet og den nordligste del af Biblioteksholmen i 2017. Torvets udtryk er domineret af dens primære funktion som parkeringsplads.

Siden 1963 har Torvet hovedsageligt været brugt til parkeringsplads.





Figur 3: Torvedag på Torvet, formentlig i slutningen af 1930'erne. Her ses Rigets Hovedstrøg tydeligt som en diagonal kørebane over Torvet.



Figur 4: I dag benyttes Torvet hovedsageligt som parkeringsplads.

I dag henligger pladsen næsten udelukkende som køre- og parkeringsareal med plads til ca. 70-75 biler. På den nordlige del af Torvet er der dog mulighed for ophold og i den nordvestlige del er der etableret et rekreativt trappeanlæg ned til voldgraven ved Slotsmøllen. Torvet afspærres periodevis i forbindelse med større arrangementer såsom julemarked og ridderturning.

De sydligste og vestligste dele af Torvet henligger som vejareal i form af henholdsvis *Torvet* og *Stendamsgade*. Belægningen på Torvet består af en blanding af asfalt, chaussesten i granit og cementfliser.

Der er etableret beplantning på Torvet i form af træer langs den nordlige og sydlige del samt mindre bede på den nordlige del.

Der er vejadgang til Torvet fra Stendamsgade, Slotsgade og Korsgade. Både Slotsgade og Korsgade er ensrettede for kørende trafik. Førstnævnte væk fra Torvet og sidstnævnte til Torvet.

Torvet flankeres mod øst, nordøst og nordvest af kommunale bygninger, herunder det historiske rådhus fra 1584, mod nord fortrinsvis af bygninger til beboelse samt den historiske slotsmølle, og mod syd af bygninger, der bliver anvendt til en blanding af butikker, servicefunktioner og beboelse. Flere af bygningerne har en høj bevaringsværdi.

Bebyggelsen langs Torvet er ikke omfattet af lokalplanen.



Figur 5: Oversigt over det samlede slotsprojekt. Denne lokalplan regulerer det nye Torvet, en åben plads der fungerer som shared-space, og Biblioteksholmen samt den nye bro fra Slotsgade til Bibliotekshaven.

Biblioteksholmen

Denne del af lokalplanområdet ligger som en holm mellem Slotsholmen og Torvet omgivet af voldgraven/Slotssøen og Møllegraven undtagen mod nord, hvor holmen er landfast med området nord for Torvet. Der er i dag desuden adgang til Biblioteksholmen via Stendamsgade og en bro til Slotsholmen.

Den nordlige del af Biblioteksholmen benyttes hovedsageligt til transport til og fra Slotsholmen, Torvet og Nyborg Bibliotek, der optager den midterste del af holmen. Den sydligste del af holmen henligger som haveanlæg.

Nyborg Bibliotek, der har til huse i den fredede bygning fra 1939 er dermed den eneste bebyggelse på Biblioteksholmen.

Figur 6: Visualisering af det sydvestlige hjørne af det omlagte torv. Parke-ring er erstattet af en åben plads med en vandkunst i form af et springvand. I baggrunden ses det Nyborg Bibliotek og det nye Nyborg Slot.



FORMÅL OG INDHOLD

Det er lokalplanens formål dels at muliggøre omlægningen af Torvet i det centrale Nyborg til et attraktivt byrum med mange anvendelsesmuligheder, dels at muliggøre opførelsen af en ny bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen.

Nyborg har været infrastrukturelt knudepunkt i Danmark igennem 1000 år; det var her alle rejsende skulle igennem, når de krydsede Danmark. Nyborg lå på "Rigets Hovestrøg" og fra 1560-1936 gik dette strøg fra Landporten over Torvet, gennem Nyborg til Strandporten ved havnen.

Med lokalplanen genoprettes "Rigets Hovedstrøgs" forløb diagonalt over Torvet (se Figur 7).

Lokalplanen er udarbejdet med udgangspunkt i, at parkeringspladsen på Torvet, der i dag rummer ca. 75 pladser, nedlægges og erstattes med et åbent, fleksibelt byrum, der referer til Torvets historiske udgangspunkt som ridderturneringsplads og reformationsbyens absolutte midtpunkt; mellem slot og rådhus.

Fjernelsen af den store parkeringsplads skal give plads til et nyt torv centralt i Nyborg, der skal danne rammen om hverdagsliv med ophold, udeservering og marked, såvel som større arrangementer. Det nye torv vil desuden få karakter af forareal til det restaurerede Nyborg Slot, der forventes at vil tiltrække turister i langt højere grad end idag.

Figur 7: Plan der viser "Rigets Hovedstrøg" (mørkegrå forløb), der er betegnelsen for den historiske rute, der i 1000 år forbandt øst og vest i kongeriget: Fra Kongens Skibsbro ved havnen, igennem bykernen, over Torvet og ud igennem Landporten.



Med omlægningen skal Torvet igen blive byens centrale byrum. Torvet skal fungere som et moderne torv for byens borgere og besøgende, men skal også have klare referencer tilbage til en tid, hvor det var karakteriseret ved funktionen som turneringsplads og markedsplads samt en central plads, som Rigets Hovedstrøg krydsede.

Planen lægger derfor op til en omlægning af Torvet med få, men markante elementer. På den måde fås et multifunktionelt torv, der let kan omarrangeres til diverse arrangementer, men samtidig fungere til hverdag, med opstilling af flytbare bymøbler og lignende.

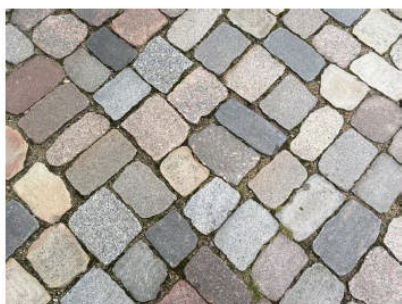
Den faste indretning af Torvet vil bestå af et stort træ i torvets nordøstlige hjørne samt diverse byinventar (bænke, skraldespande, osv.). Dertil vil der være mulighed for flytbare elementer såsom f.eks. blomsterkummer.

Dette giver en fleksibilitet der er vigtig i forhold til at pladsen også skal anvendes til mange typer af events året rundt.

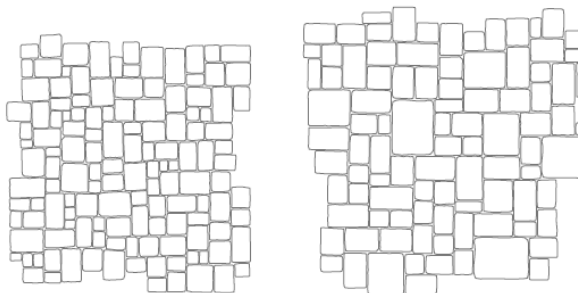
Belysning er en vigtig del af at skabe et attraktivt og trygt byrum. Belysningen på Torvet skal skabe trygge rammer for at færdes på Torvet en almindelig hverdagsaften, men den skal også kunne skabe både en intim og festlig ramme om de mange events, der skal afholdes på det omlagte torv.

Figur 8: Visualisering af en midlertidig skøjtebane på det omlagte torv.

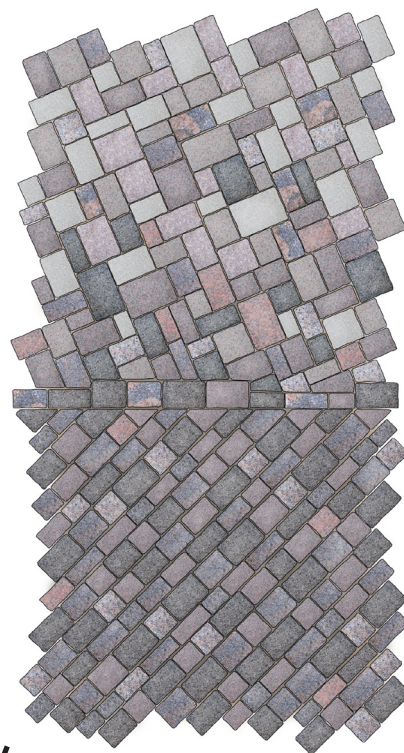




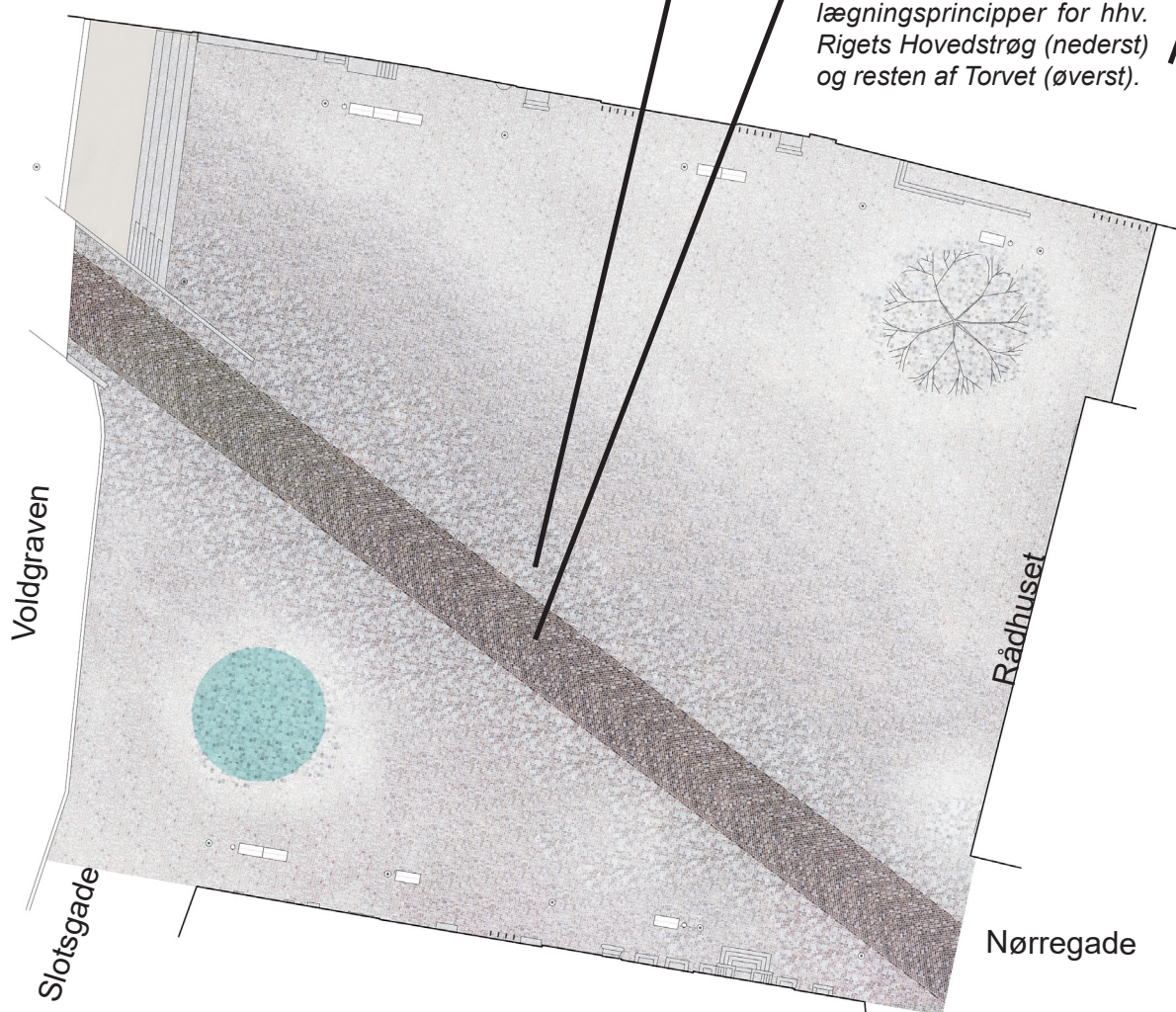
Ovenfor: Referencebilleder: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Belægningsprincip: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Illustration af belægningsprincipper for hhv. Rigets Hovedstrøg (nederst) og resten af Torvet (øverst).



Figur 9: Ovenfor fremgår belægningsplanen for det omlagte torv. Hovedelementerne er et diagonalt kørespor med savede brosten, der mindsker støjen fra vejtrafikken, og på begge sider af dette en brostensbelægning med savede sten i varierende størrelse. I belægningen træder Torvets markante elementer frem: Træet, masten og indgangen til det historiske rådhus.

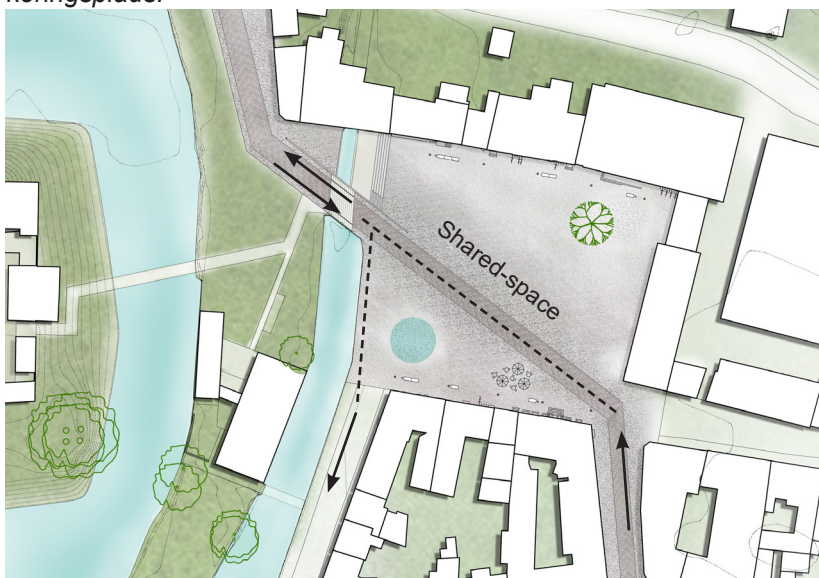
Omlægningen af Torvet vil også betyde en omdisponering af trafikforholdene, herunder en ny vejføring af Rigets Hovedstrøg diagonalt over Torvet og en ny bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen. Broen til Biblioteksholmen er en helt ny broforbindelse, der skal sikre adgang til haven bag Nyborg Bibliotek.

I fremtiden vil Torvet fungere som et såkaldt 'shared-space', hvor alle trafikanter deles om den samme plads. Formålet er at skabe et område, hvor alle trafikanter er opmærksomme på hinanden, og hastigheden sænkes.

Det er helt centralt i planen, at sikre at Torvet etableres i belægningsmaterialer af høj kvalitet, der sikrer både god tilgængelighed for alle brugere og samtidig sikrer minimale støjgener fra vejtrafikken.



Figur 10: Trafikflow omkring Torvet i dag, hvor Torvet fungerer som parkeringsplads.



Figur 11: Det planlagte trafikflow. Til- og frakørsel til området bibeholdes som i dag, men parkeringspladsen omlægges til et åbent torv, der skal fungere som et 'shared-space' - et område hvor alle typer af trafikanter blandes.

FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

Planstrategi 2016

I kommuneplanstrategien for Nyborg Kommune, Planstrategi 2016, beskrives det bl.a., at byrådet vil arbejde for at "tilvejebringe den nødvendige planlægning, så [slots]projektet kan realiseres som tænkt", og at byrådet vil "sikre, at Torvet restaureres som et levende byrum for alle i den historiske kontekst".

Denne lokalplan er med til at realisere denne vision.

Kommuneplan

I Nyborgs kommuneplan beskrives Nyborg Slot i et hovedtema, "Nyborg Slot og by". Temaet beskriver kommunens mål og retningslinjer for slottet og kobler det sammen med større strategiske overvejelser, herunder Nyborg som "Danmarks Riges Hjerne". Kommunens mål er dels at udvikle Nyborg Slot og by som en værdig kandidat til UNESCO's verdensarvsliste, dels at projektet "Nyborg – Danmarks Riges Hjerne" skal være et fyrtårn for udviklingen i hele kommunen og resten af Fyn.

Lokalplanområdet (Torvet og Biblioteksholmen) er omfattet af kommuneplanramme 1.C.5, der dækker Torvet, Rådhuset og den nordvestligste del af bymidten inden for voldene. Rammen fastlægger områdets anvendelse til centerområde med fokus på etablering af butikker og erhverv på under 1.000 m². Rammen giver ikke umiddelbart mulighed for opførelse af ny bebyggelse. Denne lokalplan udarbejdes i tråd med ramme 1.C.5's bestemmelser.

Kulturarvsmasterplan

For at sikre at planlægning og realisering af projekter respekterer den historiske ramme, udarbejdes der i disse år en kulturarvsmasterplan, primært for den historiske bykerne, men også for de områder i og omkring Nyborg, der har betydning for forståelsen af det historiske udgangspunkt. Kulturarvsmasterplanen skal sikre en strategisk langtidsplanlægning med en tidshorisont på op til 100 år.

Omlægningen af Torvet er en central del i realiseringen af planens visioner.

Gældende lokalplaner

Med vedtagelse af denne lokalplan ophæves samtidig den hidtil gældende lokalplan nr. 16 – Nyborg Bykerne, fra 2001, og lokalplan nr. 142 – Bykernen i Nyborg – Facader og skilte, fra 2006 for de dele af området, som er omfattet af disse lokalplaner.

Facaderne der omkranser Torvet vil således stadig være omfattet af lokalplan nr. 142, der sikrer, at facaderenoveringer udføres med respekt for de enkelte bygningers historie og arkitektur samt facaderækkernes helhed.

Zonestatus

Området ligger i byzone og forbliver i byzone med nærværende lokalplan.

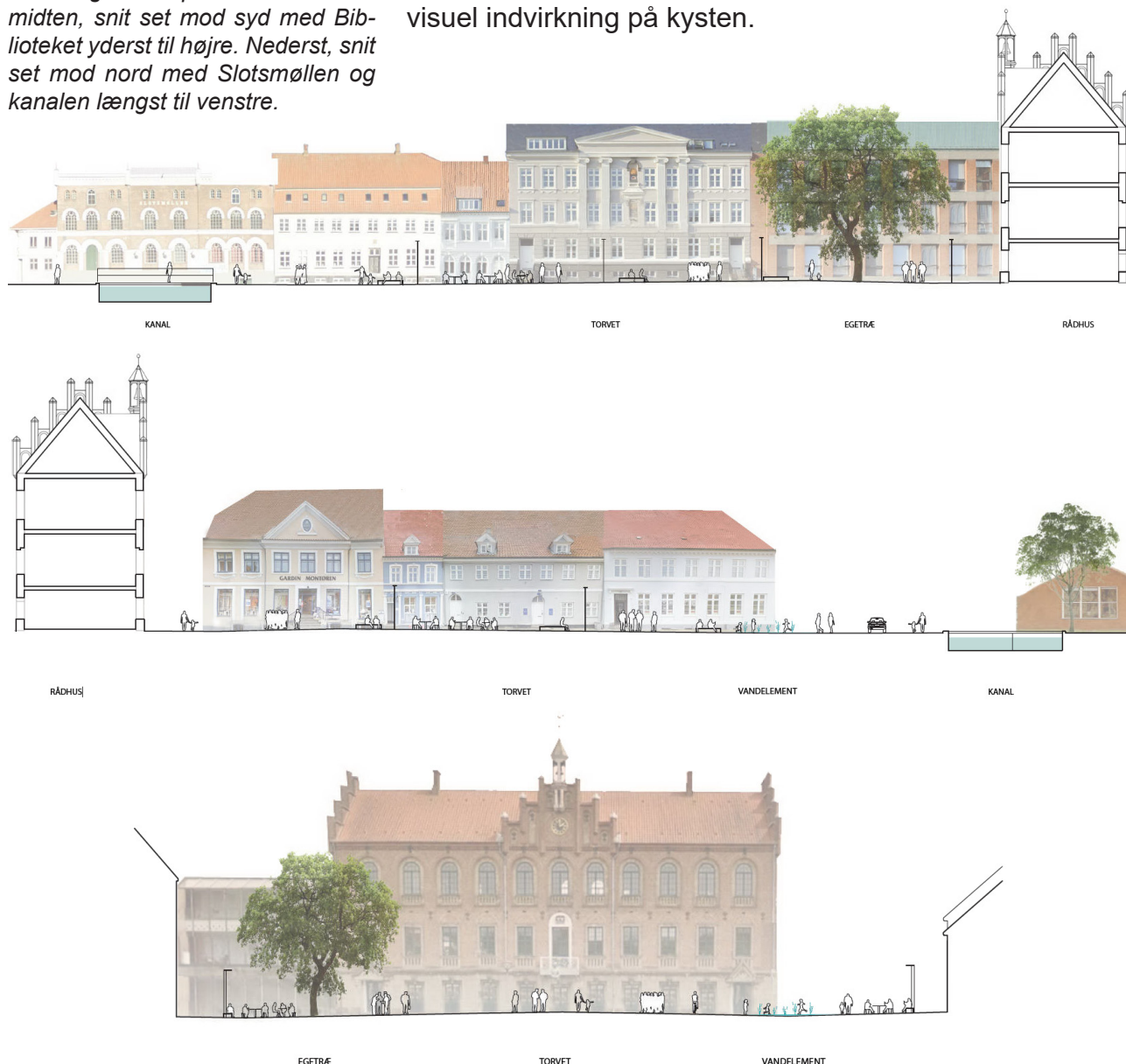
I henhold til Planlovens kapitel 5 om lokalplanlægning skal der i redegørelsen for bebyggelse og anlæg i de kystnære dele af byzonen, der vil påvirke kysten visuelt, gøres rede for påvirkningen (§ 16, stk. 4).

Planlægning i kystnærhedszonen

Lokalplanområdet er beliggende mindre end 3 km fra Storebælt og er derfor omfattet af bestemmelserne i planlovens kapitel 2a om planlægning i kystområdet. Som foreskrevet i § 5a, stk. 4 redegøres der derfor for lokalplanens indvirkning på kysten.

Figur 12: Tværsnit af Torvet med visualiseringer af de planlagte ændringer. Øverst, snit set mod nord, inkl. Vagttårnet på Slotsholmen. I midten, snit set mod syd med Biblioteket yderst til højre. Nederst, snit set mod nord med Slotsmøllen og kanalen længst til venstre.

Der gives ikke mulighed for bebyggelse med en højde på over 4 meter. Grundet områdets beliggenhed og den mellemtiliggende bebyggelse vil lokalplanen ikke have nogen visuel indvirkning på kysten.



Fredede bygninger

Lokalplanområdet omfatter Nyborg Biblioteks fredede bygninger (se Figur 13). Biblioteksbygningerne Torvet 11 er tegnet af Flemming Lassen og Erik Møller og indviet i 1939. Da bygningerne er fredede efter bygningsfredningsloven (LBK nr 970 af 28/08/2014) må der ikke foretages bygningsarbejder ud over almindelig vedligeholdelse uden tilladelse fra kulturministeren.

At fredningen omfatter haveanlægget fremgår af den tinglyste fredningsbeslutning (servitut med dato/løbenummer: 19.02.1986-911847-35).

Fredningen omfatter tillige det omgivende haveanlæg.

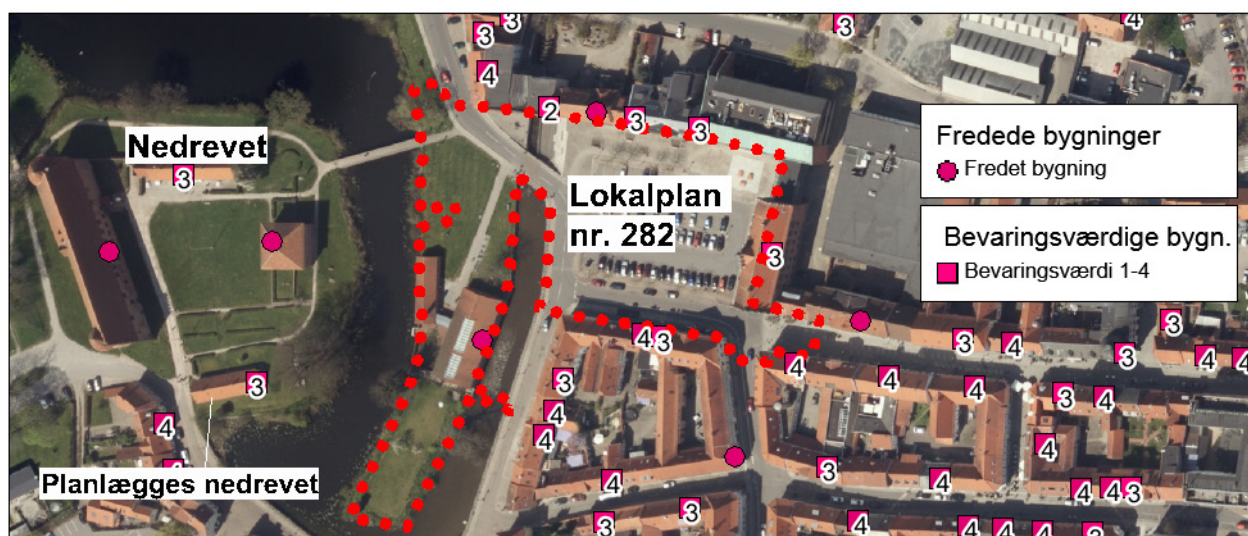
Figur 13: Den fredede biblioteksbygning, Torvet 11. Bygningen er udført i røde teglsten. Bygningen består af to lave fløje, der er placeret så bygningernes ydermur står direkte ovenpå voldgravens stensætning. Placeringen er asymmetrisk efter holmens form, der trækker de to fløje fra hinanden, og skaber udsyn mellem Torvet på den ene side af biblioteket og slottet på den anden.



Der er tillige flere fredede bygninger i nærhed til, men uden for lokalplanområdet, herunder Torvet 1 (Rådhuset) fra 1584, Torvet 10 (Slotsmøllerens hus) fra 1755 og Torvet 3 (Kalente Gården) fra 1800.

Figur 14: Fredede og bevaringsværdige bygninger i og omkring lokalplanområdet.

Figur 14 nedenfor viser en oversigt over fredede og bevaringsværdige bygninger i området omkring lokalplanens område. Kortbilag 2 viser den fredede bygning i lokalplanområdet.



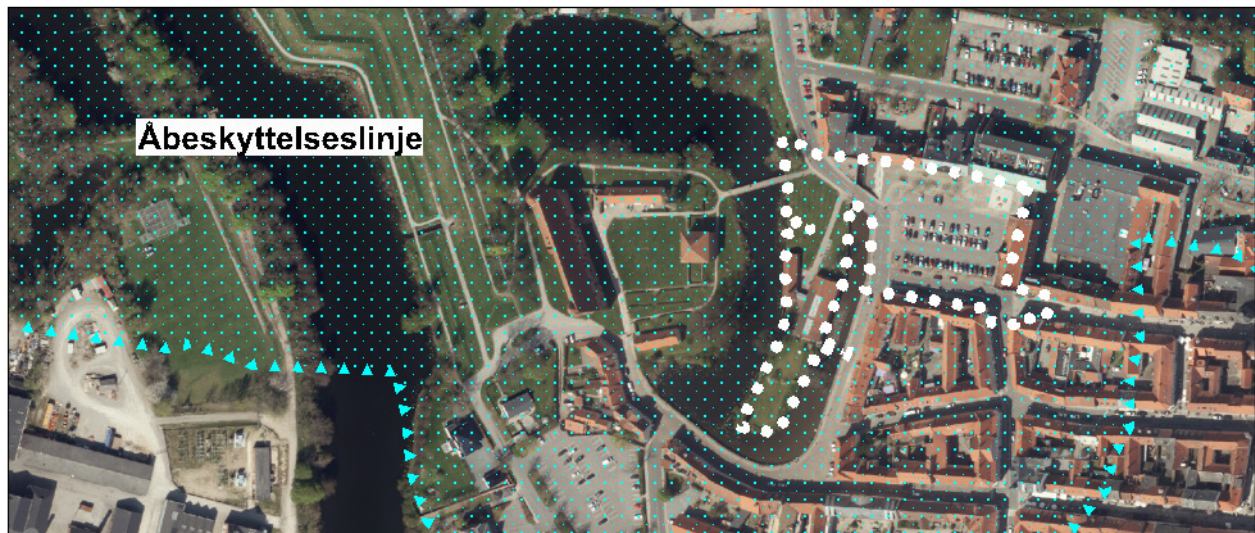
Naturbeskyttelse og beskyttelseslinjer

Lokalplanområdet er omfattet af 150 meter åbeskyttelseslinje fra Slotssøen og voldgraven. Lokalplanområdet er desuden omfattet af 100 meter beskyttelseslinje omkring det fredede fortidsminde, Nyborg Voldanlæg. Indretningen af Torvet kræver dispensation fra begge beskyttelseslinjer og det er Nyborg Kommune, der har dispensationskompetencen.

Beskyttelseslinjerne er illustreret på nedenstående kort, Figur 15 og 16.



Figur 15: Fortidsmindefredningen (lyserød skravering), der bl.a. omfatter Slotsholmen, voldgraven og Biblioteksholmen, og 100 meters beskyttelseszonen (grøn skravering), der omfatter store dele af bykernen herunder Torvet.



Figur 16: Åbeskyttelseslinje (markeret med blå prikker), der omfatter hele lokalplanområdet (afgrænset med hvid-stiplet linje).

International naturbeskyttelse, bilag IV arter

I området er der sandsynlighed for, at der kan forekomme flagermus. Alle flagermusearter i Danmark er omfattet af EU's habitatdirektivs bilag IV. Beskyttelsen betyder også,

at flagermusene ikke må forstyrres i dvalen og yngletiden. Bygninger og træer i lokalplanområdet er potentielt yngle-, fouragerings- og dvaleområde for flagermus.

Planen sikrer bevaring af træerne på Biblioteksholmen, mens træerne, der flankerer parkeringspladsen på Torvet, fjernes. Enkelte træer på Biblioteksholmen vurderes at være egnede til ophold for flagermus, og må derfor ikke fjernes uden forudgående tilladelse fra Nyborg Kommune.

Træerne på Torvet vurderes ikke at være egnede til ophold for flagermus og kan derfor fjernes.

Det vurderes derfor at planens gennemførelse ikke vil påvirke områdets økologiske funktionalitet for flagermus.

Vej- og stiplanlægning

De overordnede vejforhold for området ændres ikke, herunder til- og frakørselsforhold.

Omlægningen af Torvet fra parkeringsplads til rekreativt byrum og 'shared space' medfører lægger dog op til ændringer af vejsystemet i området. Ændringerne skal ske i henhold til vejloven, der er gældende på vejarealerne og med tilladelse fra vejmyndigheden.

Ved nedlæggelsen af parkeringspladsen etableres et nyt, diagonalt kørespor over Torvet, der erstatter de nuværende ruter (se Figur 11, side 12). Køresporet er ensrettet fra Korsgade, på tværs af Torvet, og til krydset mellem Slotsgade, Stendamsgade og Torvet.

Køresporet anlægges med fokus på at sænke motorkøretøjers hastighed, at sikre gode forhold for gående og cyklister, herunder for krydsninger, og for at sikre en minimal støjpåvirkning fra vejtrafikken (se næste afsnit).

Torvet planlægges imidlertid udlagt i sin helhed som et "shared space", der skal sikre lave kørehastigheder og gode forhold for alle trafikanter, dog med særligt fokus på de bløde trafikanter. Sporet skal således håndtere såvel motorkøretøjer, cyklister og fodgængere, der alle må bevæge sig frit på Torvet.

Lokalplanen ændrer ikke ved det forhold, at store dele af lokalplanens område er udlagt i matriklen som vejarealer for hvilket vejlovens bestemmelser er gældende.

Lokalplanens anvendelsesbestemmelser angiver for vejarealerne en mere deltagende anvendelse og vurderes ikke at være i strid med vejloven.

Trafik

Nedlæggelsen af parkeringspladsen på Torvet medfører ændringer i trafikvolumener både indenfor lokalplanområdet og i resten af bykernen.

Når slotsprojektet er fuldt realiseret forventes en stigning i besøgstallet fra 30.000 til 100.000 personer. Erfaringsmæssigt kommer der 4,4 museumsbesøgende for hver ankomne bil. Dette svarer til i alt 23.000 biler pr. år inklusiv de biler, der allerede kommer i dag. Hertil kommer den generelle stigning i trafikken.

Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).

På selve Torvet viser en modelkørsel, der tager højde for de ændrede parkeringsmuligheder (se afsnittet om parkering længere nede) og den forventede stigning i trafikken, at trafikken over Torvet vil falde med ca. 40% fra en årsdøgntrafik (ÅDT) på 900 til en ÅDT på 500.

I resten af byen vil der ske en omfordeling af trafikken ift. i dag. Der forventes en stigning i trafikken på Nørrevoldgade, Stendamsgade og Dronningensvej på op til 50%. Disse veje skal betjene de større offentlige parkeringspladser i bykernen.

Der forventes samtidig en stigning i trafikstøjen på byens indfaldsveje på mellem 10 og 15%.

En del af trafikstigningerne kan generelt henføres til den almindelige trafikudvikling, der ligger på 1-3% om året.

Der forventes et fald i trafikken på både Korsgade (-25%), Lindealleen (-50%) og Torvet (-45%), som nævnt.

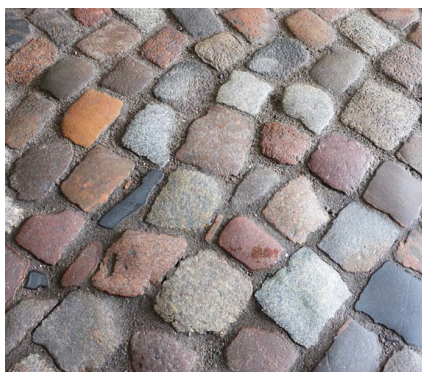
Trafikstøj

Den store forøgelse af gæster til Nyborg Slot som følge af slotsprojektet ventes altså at få væsentlige indvirkninger på trafikafviklingen i Nyborg.

De vejledende støjgrænser fra Miljøministeret er formuleret for indikatoren L_{den} . Den udtrykker års-middelværdien af støjen udendørs og tillægger støjbegivenheder i aften- og natperioden højere vægt end støjen om dagen. Den har derfor også en bedre sammenhæng med den måde, støjen opleves på, end støjens gennemsnit.

Ifølge et støjnotat fra Rambøll af 27-11-2017, medfører trafikstigningen imidlertid ikke væsentlige ændringer i støjniveauet på de pågældende strækninger. Den forøgede trafik i Nyborg betyder en stigning i støjen på omkring 0,5 dB - 0,7 dB for langt de fleste af de undersøgte veje, hvilket ikke er hørbart. Pga. den procentvise større ændring af trafiktallet på Nørrevoldgade ved Rådhuset og Dronningensvej, fås en stigning i støjen på +1,9 dB. Dette svarer til en netop hørbar ændring.

Denne lokalplan giver mulighed for omlægning af trafikken på og omkring Torvet, der bevirker, at trafikken på selve Torvet forventes at falde.



Figur 17: Konventionel brostensbelægning - her fra Landporten i Nyborg.



Figur 18: Brostensbelægning på Værnedamsvej, Frederiksberg Kommune.

I 2014 blev der foretaget en modelberegning af den forventede basistrafikbelastning i 2024 samt under særarrangementer. Denne beregning er blevet suppleret med en analyse fra 2017 af hvad de påtænkte ændringer vil betyde for trafikflowet i Nyborgs bymidte. Analysen viser en forventeligt betragtelig nedgang i trafikken henover Torvet (fra en ÅDT på 900 til 500 svarende til en nedgang på 44%).

Samtidig omlægges Torvet imidlertid fra asfalt til brostensbelægning. Belægninger i brosten og chaussésten kan give anledning til støjgener, når de benyttes til biltrafik. Lokalplanen sikrer derfor, at køresporene inden for lokalplanområdet kun belægges med belægningstyper, der er kendt for at mindske støjen fra vejtrafikken.

Det kan f.eks. være savede brosten, der benyttes i bl.a. Københavns og Frederiksberg kommuner, hvor man har haft succes med denne type belægning (se Figur 18).

Beregninger fra Rambøll viser, at støjen på Torvet vil stige med 2 dB i forhold til de eksisterende forhold. Dette svarer til en netop hørbar ændring. Denne ændring skyldes ændringen i belægning fra asfalt til savede brosten, da trafikken over Torvet forventes at falde med ca. 40%.

I miljøvurderingen for lokalplanen, foreligger en uddybende redegørelse for trafikstøjen.

Parkering

På baggrund af den store forøgelse af gæster til Nyborg Slot som følge af slotsprojektet kombineret med nedlæggelsen af parkeringspladserne på Torvet er det undersøgt, hvorvidt der kan forventes en indvirkning på parkeringsmulighederne i Nyborg.

Der er ca. 1.450 offentlige parkeringspladser i gåafstand til handelsgaderne og Nyborg Slot. De fleste i en afstand af mellem 15 og 200 meter. Parkeringsanalyser viser, at ca. halvdelen af pladserne er ledige til enhver tid en travl hverdags eller lørdag eftermiddag, hvilket svarer til 700-800 parkeringspladser.

Med omlægningen af Torvet påtænkes en nedlæggelse af de 75 pladser, der i dag er på Torvet. Som compensation herfor etableres inden åbningen af Nyborg Slot i efteråret 2020 mere end 50 nye parkeringspladser ved Nørrevoldgade og Stendamsgade og 110 pladser ved Nørrevoldgade pålægges tidsbegrænsning hvorved de målrettes besøgende i bykernen og til slottet. I alt 160 pladser.

Sammenlagt er der altså et overskud på mere end 80 pladser til handlende og turister i bykernen ift. situationen i dag.

Den maksimale samtidige merbelastning på parkeringssystemet er beregnet til at udgøre maksimalt 150 biler pr. dag på dage, hvor der ikke er store arrangementer, og hvor der således ikke er ekstraordinære parkeringspladser til rådighed.

Med de ekstra pladser og overkapaciteten på min. 700 offentlige pladser vurderes parkeringskapaciteten i bykernen således at være tilstrækkelig på trods af nedlæggelsen af de 75 parkeringspladser på Torvet.

Herudover etableres handicapparkering på strategiske steder, der sikrer god tilgængelighed til såvel Nyborg Slot, Rådhuset, biblioteket og handelsgaderne.

Langtidsparkering af busser finder sted ved Transportcentret på Storebæltsvej.

Der er afsætningsplads for busser ved havnen. Ved events anvendes Eksercerpladsen som p-areal for busser og biler. Brug af Eksercerpladsen kræver tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen i hvert enkelt tilfælde.

I miljøvurderingen for lokalplanen, foreligger en uddybende redegørelse for trafikafviklingen og parkeringssituationen.

Belysning

Belysningen på Torvet skal sikre såvel trafiksikkerheden som tryghed ved færdsel på Torvet i mørketimerne, og samtidig understøtte Torvets funktion som opholdsplads mellem Nyborg Slot og rådhuset. Endvidere skal belysningen laves, så den ikke skaber gener for de omkringboende.

Det overordnede belysningsprincip arbejder med lampeplaceringer langs Torvets nord- og sydlige facaderækker på linje med det hovedparten af byinventaret. Placeringen friholder den centrale del af Torvet for inventar, så den kan benyttes til diverse arrangementer, og sikrer samtidig, at lamperne ikke står for nær husrækkerne, så lamperne ikke generer beboerne.

Belysningen på Biblioteksholmen skal udformes, så det ikke påvirker det fredede fortidsminde negativt.

Påvirkning af produktionsvirksomheder

Lokalplanområdet er indenfor 500 meter fra en produktionsvirksomhed (NFS Varme). Lokalplanen vurderes dog ikke at kunne medføre skærpede miljøkrav til produktions-

virksomheden, da virksomheden allerede grænser op til et boligområde, og derfor er omfattet af skærpede miljøkrav.

Forsyning

Varmeforsyning

Lokalplanområdet ligger i et fjernvarmeområde, så ny bebyggelse skal tilsluttes fjernvarmenettet. Der kan suppleres med alternativ opvarmning f.eks. solvarme efter regler fastsat af Nyborg Kommune.

Spildevandshåndtering

Området er i spildevandsplanen udlagt som fælleskloakeret. I forbindelse med omdannelsen af Torvet kan området med fordel separatkloakeres.

Vandforsyning

Lokalplanområdet ligger i et område, der forsynes med vand fra Nyborg Forsyning og Services A/S, og ny bebyggelse forudsætter tilslutning fra ovennævnte vandværk.

Elforsyning

Elforsyningen til lokalplanområdet varetages af Energi Fyn A/S.

Bæredygtighed

Planstrategien for Nyborg Kommune arbejder for at kommunen kan udvikle sig på et bæredygtigt grundlag. Dels ved at fokusere på sundhed og dels gennem bæredygtig planlægning mm.

Omdannelsen af Torvet sikrer en bæredygtig håndtering af regnvand: Der etableres opsamlingsbeholdere under det store træ på pladsen, hvilket forsinker regnvandet og modvirker kapacitetsproblemer i kloaknettet.

TILLADELSE EFTER ANDEN LOVGIVNING

Naturbeskyttelsesloven

Lokalplanen muliggør etableringen af en bro over Slotssøen/voldgraven. Slotssøen/voldgraven er beskyttet af naturbeskyttelseslovens §3, hvilket medfører, at der ikke må foretages ændringer af søens tilstand. Nyborg Kommune har dispensationskompetencen.

Lokalplanområdet er omfattet af 150 meter åbeskyttelseslinje (§16) og det forudsættes, at der meddeles dispensation fra denne i forbindelse med placering af bebyggelse, campingvogne og lignende eller i fald der foretages beplantning eller ændringer i terrænet. Nyborg Kommune har dispensationskompetencen.

Lokalplanområdet er omfattet af 100 meter beskyttelseslinje omkring det fredede fortidsminde (§18), Nyborg Voldanlæg. Det forudsættes, at der meddeles dispensation fra denne hvis der skal ske ændringer i tilstanden inden for beskyttelseslinjen. Nyborg Kommune har dispensationskompetencen.

Områdeklassificeret areal er områder, hvor man formoder, at der kan være forurenede jord pga. den historiske benyttelse. I praksis er alle ældre arealer i byzone, der ikke er blevet undersøgt herfor, betegnet som områdeklassificeret areal.

Jordforureningsloven

Ifølge § 50 a i jordforureningsloven er alle arealer i byzone som hovedregel lettere forurenede. Disse områder benævnes 'områdeklassificerede arealer'. Lokalplanområdet ligger inden for områdeklassificeret areal, hvilket betyder, at flytning af jord skal meddeles kommunen for at undgå en spredning af forurenede jord.

Vejloven

Opførelse af byggeri m.v. på vejarealer forudsætter tilladelse i henhold til vejloven. Ændringer af offentlige sti- eller vejforbindelser kræver ligeledes tilladelse efter vejloven.

TILLADELSE FRA ANDRE MYNDIGHEDER

Museumsloven

Der har i 2012-13 været udført indledende arkæologiske undersøgelser i området i form af søgegrave.

Det kan ikke udelukkes, at lokalplanområdet rummer jordfaste fortidsminder eller kulturhistoriske anlæg, der vil være omfattet af museumslovens § 27. I det omfang et fortidsminde berøres af et anlægsarbejde, kan dette af Slots- og Kulturstyrelsen kræves standset, indtil en arkæologisk undersøgelse er gennemført.

Hele Nyborg Slot, inklusiv voldstedet med alle eksisterende bygninger, er fredet som fortidsminde (jf. museumslovens § 29 e). Denne fredning omfatter også Biblioteksholmen. Fortidsmindefredningen betyder, at der ikke må foretages ændringer på arealer og bygninger inden for fredningsgrænsen uden særlig tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen.

Styrelsens administration af lovens bestemmelser er restriktiv, men der vil i særlige tilfælde kunne dispenseres til ændringer, f.eks. hvis styrelsen vurderer, at de planlagte ændringer vil være til gavn for fortidsmindet og forståelsen af dette.

Bygningsfredningsloven

Biblioteksbygningerne Torvet 11 er fredede efter bygningsfredningsloven (LBK nr 970 af 28/08/2014) og der må derfor ikke foretages bygningsarbejder ud over almindelig vedligeholdelse uden tilladelse fra kulturministeren. Nedrivning af fredede bygninger kræver tillige kulturministerens tilladelse.

MILJØVURDERING

Efter lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lov nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer) skal planer, der tilvejebringes inden for fysisk planlægning, miljøvurderes (§ 3, stk. 1, nr. 1). Hvis planer, som nævnt i stk. 1, nr. 1, fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan, skal der kun gennemføres en miljøvurdering, såfremt de må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet (§ 3, stk. 2). I så fald skal planen eller programmet screenes med henblik på at vurdere, hvorvidt planen eller programmet kan antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen er således blevet screenet, for at afgøre hvorvidt der skal udarbejdes en miljøvurdering.

Nyborg Kommune vurderer, på baggrund af screeningen, at lokalplanen skal miljøvurderes i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (§ 3, stk. 1, nr. 1). Til grund herfor ligger bl.a. en vurdering af: områdets sårbarhed (beskyttelseslinjer fra voldgraven og det fredede fortidsminde), den væsentlige funktionsændring (fra parkeringsplads til torv) og de afledte effekter af den forventede stigning i besøgsantallet (med effekter for bl.a. parkerings- og trafikkapacitet og deraf afledte effekter).

Der er derfor udarbejdet en miljøvurdering af lokalplanen. Miljøvurderingen fremgår af miljørapporten, som er tilgængelig på www.nyborg.dk.

Miljørapporten annonceres sammen med denne lokalplan og er fremlagt i offentlig høring frem til 22.05.2018. Er der bemærkninger til miljørapporten, skal disse være kommunen i hænde senest den 22.05.2018.

Klager over miljøvurdering

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lov nr. 1533 af 10/12/2015) kan indholdet af miljøvurderingen påklages, ift. retlige mangler, efter de regler, der er fastsat i den lovgivning, som planen eller programmet udarbejdes i henhold til. I dette tilfælde planloven (se Klagevejledning).

RETSVIRKNINGER

Lokalplanforslagets midlertidige retsvirkninger

Indtil forslaget er endeligt vedtaget af Byrådet, må ejendomme, der er omfattet af forslaget, ikke udnyttes på en måde,

der kan foregribe indholdet af den endelige plan. Der gælder efter lov om planlægning, § 17, et midlertidigt forbud mod udstykning, bebyggelse og ændret anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse kan fortsætte som hidtil.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst et år.

Lokalplanens retsvirkninger

En lokalplan fastlægger udviklingen af et område, og der må når planen er vedtaget, ikke etableres byggeri eller anlæg i modstrid med planen.

Lokalplanen regulerer kun fremtidige forhold. Byggeri og anlæg som er lovligt etableret før lokalplanen, kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører ikke pligt til at etablere de byggerier og anlæg som lokalplanen beskriver, men når de etableres skal det ske i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser.

Private tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.

Dispensation fra lokalplanen

Byrådet kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen, jf. planlovens §§ 19 og 20. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved tilvejebringelse af en ny lokalplan.

KLAGEVEJLEDNING

Byrådets afgørelse om forhold, der er omfattet af lov om planlægning kan for så vidt angår retlige spørgsmål påklages til Planklagenævnet.

Eventuel klage over retlige spørgsmål skal indgives ved brug af Klageportalen via borger.dk eller virk.dk.

Klagen skal være indgivet inden 4 uger efter modtagelse af afgørelsen. Hvis du vil indbringe afgørelsen for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder efter modtagelsen af afgørelsen.

Vejledning til Klageportal og gebyrordning findes på www.naevneneshus.dk. Gebyret er p.t. 900 kr. for private og 1.800 kr. for virksomheder. Gebyret tilbagebetales hvis klagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, hvis du får helt eller delvis medhold i din klage, eller hvis klagen afvises som følge af overskredet klagefrist, mang-

lende klageberettigelse, eller fordi klagen ikke er omfattet af Planklagenævnets kompetence.

Ønskes afgørelsen indbragt for domstolene, skal dette ske inden for 6 måneder fra modtagelse af afgørelsen fra Planklagenævnet.

Lokalplanens bestemmelser

I henhold til § 15 i lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 50 af 19. januar 2018) fastsættes herved følgende bestemmelser for lokalplanområdet.

Formålsbestemmelsen kan karakteriseres som de politiske mål, der udmøntes i de enkelte mere detaljerede regler om anvendelse, udformning osv.

Formålsparagraffen har væsentlig betydning ved behandling af ansøgning om dispensation idet der ikke kan dispenseres fra lokalplanens principper, som navnlig kommer til udtryk i formåls- og anvendelsesbestemmelserne.

1 FORMÅL

1.1 Det er lokalplanens formål

at fastlægge Torvets anvendelse til rekreativt byrum med mulighed for fleksibilitet i anvendelsen.

at muliggøre etableringen af et torv i belægningsmaterialer, der sikrer god tilgængelighed for alle og minimale støjgener fra vejtrafikken.

2 OMRÅDE OG ZONESTATUS

2.1 Lokalplanen afgrænses som vist på Kortbilag 1 og omfatter matr. nr. 7000cv, 239 og 240b af Nyborg Bygrunde, Nyborg og dele af matr. nr. 235, 240a, 7000cl, 7000cn og 7000br af Nyborg Bygrunde, Nyborg samt alle parceller, der udstykkes herfra.

2.2 Lokalplanområdet ligger i byzone.

3 ANVENDELSE

3.1 Lokalplanområdet opdeles i 2 delområder, som vist på Kortbilag 2.

Ad § 3.2: Denne anvendelse giver også mulighed for parkeringspladser.

3.2 Delområde 1 må kun anvendes til centerområde i form af offentlige og rekreative formål, herunder udendørs arrangementer og udendørs servering.

3.3 Delområde 2 må kun anvendes til centerområde i form af publikumsorienterede funktioner, herunder:

-offentlige formål såsom bibliotek, kulturaktiviteter eller offentlig administration, og formål der følger i forlængelse af museumsformålene på Slotsholmen,

-publikumsorienterede service-, erhvervs- og restaurationsformål, og

-butikksformål med bruttoetagearealer til butikksformål på indtil 500 m².

Ad § 3.3, tredje punkt: Da lokalplanen ikke muliggør nybyggeri i delområde 2 kan en eventuel butik kun placeres i eksisterende bebyggelse.

4 Udstykning

- 4.1 Der må kun ske udstykning efter principperne for delområdernes opdeling eller for at udskille udlagte vej- og stiarealer.

5 VEJ- STI- OG PARKERINGSFORHOLD

Veje

- 5.1 Vejadgang til lokalplanområdet må kun ske fra Korsgade, Slotsgade og Stendamsgade, som vist på Kortbilag 3.

Ad § 5.2: Udlæg og omlægning af vej og sti forudsætter tilladelse efter vejloven.

- 5.2 Kørespor og stier må kun udlægges med en beliggenhed som illustreret med principperne vist på Kortbilag 3.

- 5.3 De udlagte kørespor må ikke udlægges i en bredde på mindre end 3,5 meter.

Broer

Ad § 5.4: Bro/sti med adgang til offentlig vej forudsætter tilladelse fra vejmyndigheden.

- 5.4 Broer må kun opføres med en linjeføring efter principperne vist på Kortbilag 3 og i en bredde på max. 3 meter.

Stier

- 5.5 Stier må kun udlægges efter principperne som illustreret på Kortbilag 3.

Parkering

- 5.6 Parkering må kun etableres efter vejreglerne.

6 BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING

- 6.1 For delområde 1 gælder bestemmelserne i §§ 6.2-6.6 og for delområde 2 gælder bestemmelserne i § 6.7.

Delområde 1

Ad § 6.2: Det kunne f.eks. være en pavilion til udskænkning eller ophold.

- 6.2 Inden for delområde 1 må der kun etableres mindre bygninger på op til 20 m² til publikumsorienterede funktioner.

Ad § 6.4: Midlertidig bebyggelse ifm. arrangementer kendetegnes ved, dels at bebyggelsen kan opstilles og fjernes uden større indgreb i terræn eller belægning, dels at bebyggelsen kun står der i en fast afgrænset periode (op til 6 uger) og dels at bebyggelsen har et konkret formål i relation til et konkret arrangement eller en konkret sæson.

- 6.3 Intet punkt af en bygnings ydervæg eller tagflade må være højere end 4 meter over terræn.

- 6.4 Der kan dog, uanset §§ 6.2 og 6.3 etableres midlertidig bebyggelse af større omfang i forbindelse med arrangementer.

	6.5	Tekniske anlæg/installationer til de i § 6.2 nævnte mindre bygninger skal indarbejdes i arkitekturen eller under terræn.
		Delområde 2
Ad § 6.7: Den fredede biblioteksbygning, der ligger i delområde 2, må ikke nedrives eller ombygges.	6.7	Der må ikke etableres ny bebyggelse inden for delområde 2.
Den fredede bygning reguleres ikke i denne lokalplan, da den er reguleret gennem bygningsfredningsloven og under Slots- og Kulturstyrelsens myndighed.	7	BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN
	7.1	For delområde 1 gælder bestemmelserne i §§ 7.2-7.4 og for delområde 2 gælder bestemmelserne i §§ 7.4-7.6.
		Delområde 1
	7.2	Tagflader på bygninger efter § 6.2 må ikke beklædes med reflekterende materialer med en glansværdi over 10.
	7.3	Der må ikke etableres anlæg til indvinding af solenergi.
		Belysning
Ad § 7.4: Belysningen skal samtidig skabe en stemningsfuld plads i kombination med lyset fra det planlagte forhøjede Vagttårn på Slotsholmen.	7.4	Belysningen i området skal være tilstrækkelig til at sikre tryk færdsel i og igennem området og til at sikre en sikker afvikling af trafikken.
		Delområde 2
Ad §§ 7.5-7.6: Da den eksisterende bygning er fredet, må den ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Slots- og Kulturstyrelsens tilladelse.	7.5	Der må ikke opsættes udvendige antenner, paraboler og lignende på bygninger.
Se desuden noten til § 6.7.	7.6	Der må ikke etableres anlæg til indvinding af solenergi eller lignende.
	8	UBEBYGGEDE AREALER OG TERRÆN
Ad § 8.1: "Principperne" henfører til Torvets åbne karakter, det diagonale kørespor, placeringen af en vandkunst og et solitært træ og den skiftende belægning.	8.1	De ubebyggede arealer må kun disponeres som efter principperne som illustreret på Kortbilag 4. Herudover kan der placeres byinventar såsom bænke, skraldespande, cykelparkering, uformelle opholdsmuligheder, kunstgenstande, blomsterkummer, infotavler, vandposter og andet byinventar der er naturligt hjemmehørende i et urbant byrum.
	8.2	De ubebyggede arealer må kun etableres med belægning efter principperne vist på Bilag 5.
	8.3	De ubebyggede arealer må kun etableres på en sådan måde, at der gennem materialevalg, overfladebehandling, belægningsprincip, terrænhældning, ramper

og placering af kantsten sikres tilgængelighed for alle grupper på tværs af lokalplanområdet og til områdets offentlige funktioner.

Ad §8.4: Som udgangspunkt skal alle træer inden for delområde 2 bevares. Såfremt det er nødvendigt at fælde et træ pga. sikkerhedsrisiko eller lignende kan der dispenseres hertil. Beskyttelsen af træerne har til formål at sikre en fortsat god økologisk funktionalitet for områdets flagermus.

8.4 Der må ikke fældes træer indenfor delområde 2.

9 FORUDSÆTNING FOR IBRUGTAGNING AF BE-BYGGELSE

9.1 Bygninger skal tilsluttes kollektiv varmforsyning og offentligt spildevandsanlæg inden ibrugtagning.

10 AFLYSNING AF LOKALPLAN

10.1 Lokalplan nr. 16 - Nyborg Bykerne og lokalplan nr. 142 - Bykernen i Nyborg aflyses for så vidt angår denne lokalplans område, som afgrænset på Kortbilag 1.

LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser.

Lokalplanen hindrer ikke, at den eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod de i byggetilladelser givne forbehold og i øvrigt er lovlig.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.

VEDTAGELSESPÅTEGNING

Forslag godkendt af Nyborg Byråd 20. marts 2018 til offentlig fremlæggelse i perioden 27. marts til 22. maj 2018.

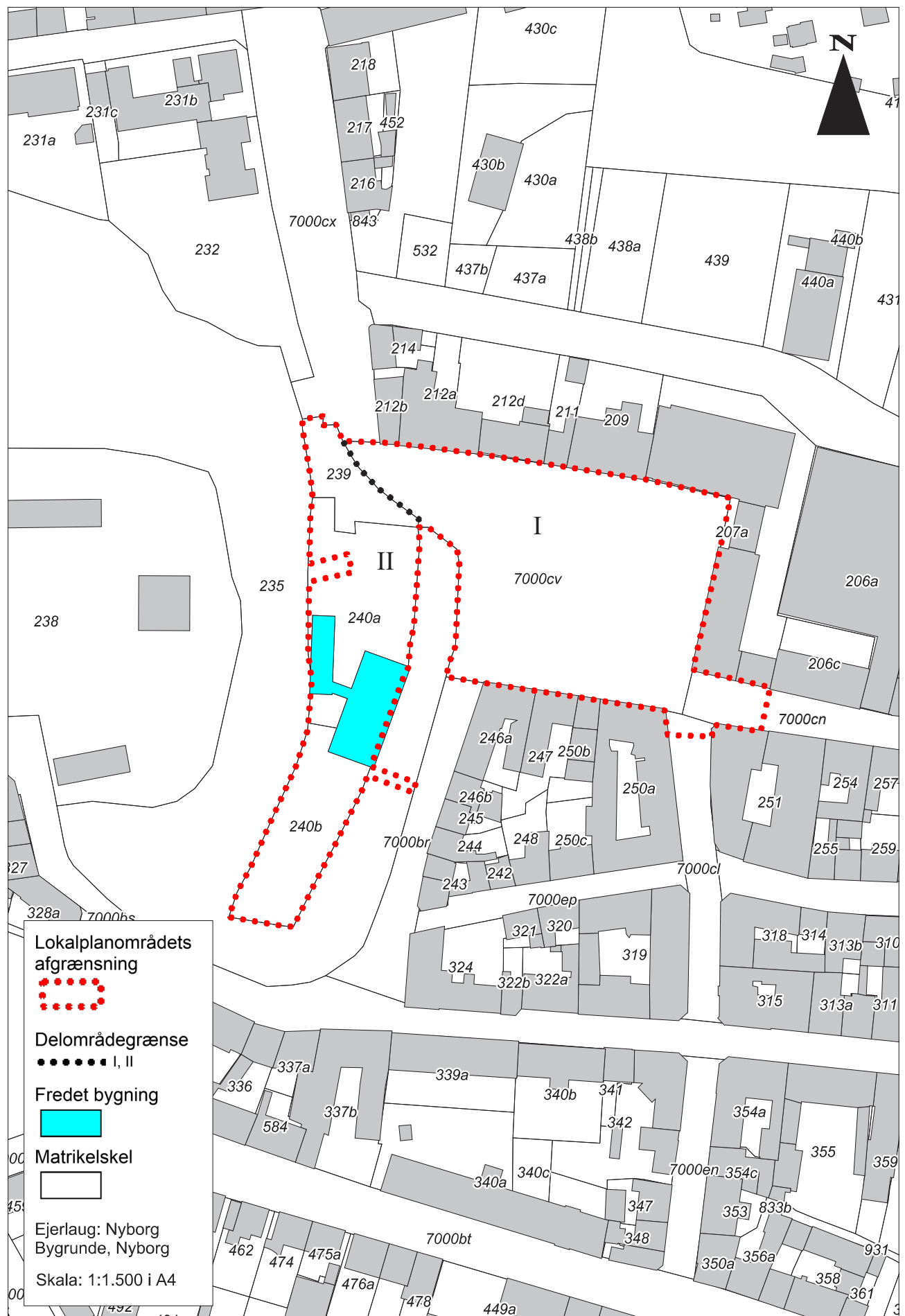
Således endelig vedtaget af Nyborg Byråd 25. juni 2018.

P. b. v.

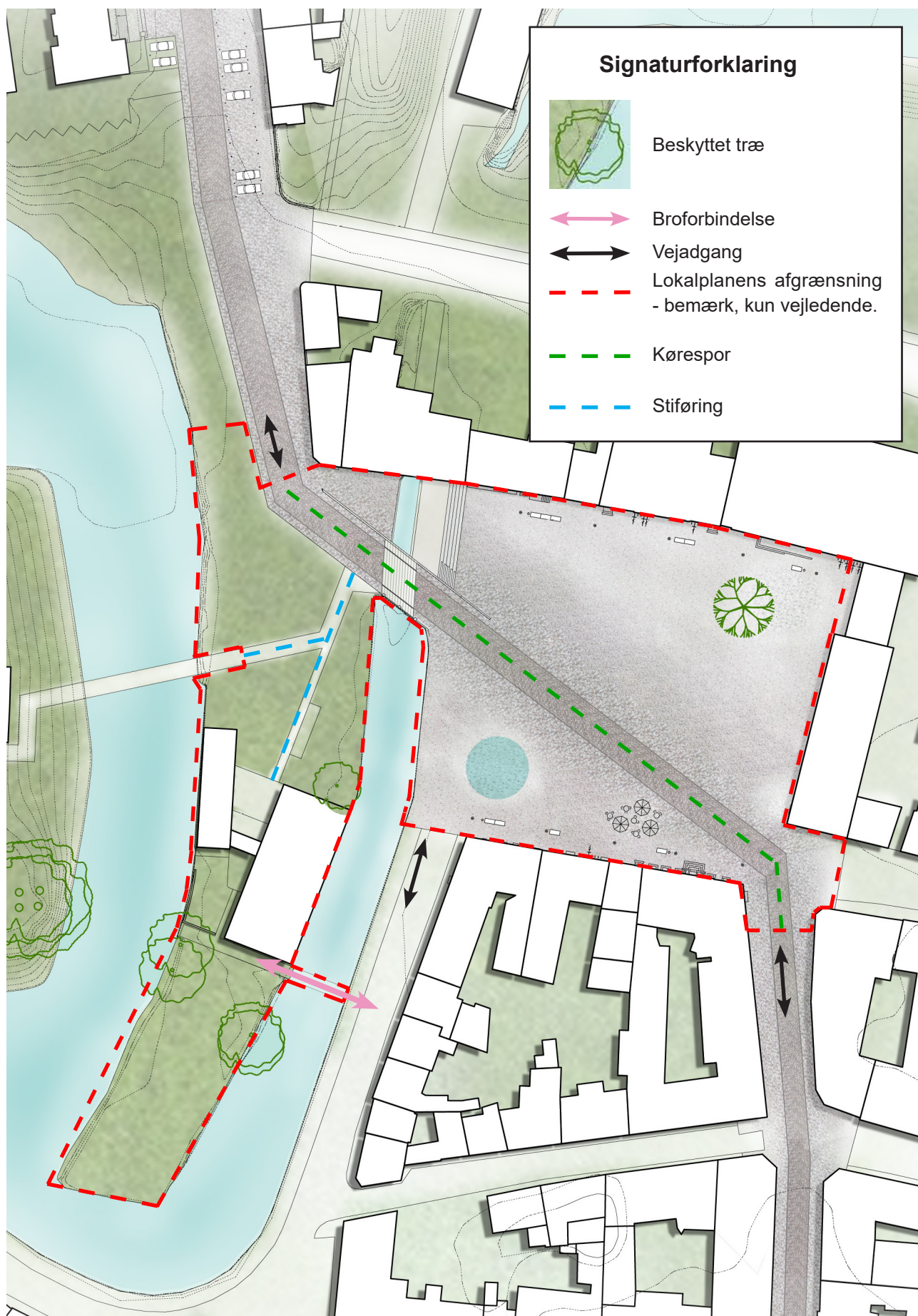
Kenneth Muhs
Borgmester

/Lars Svenningsen
Kommunaldirektør

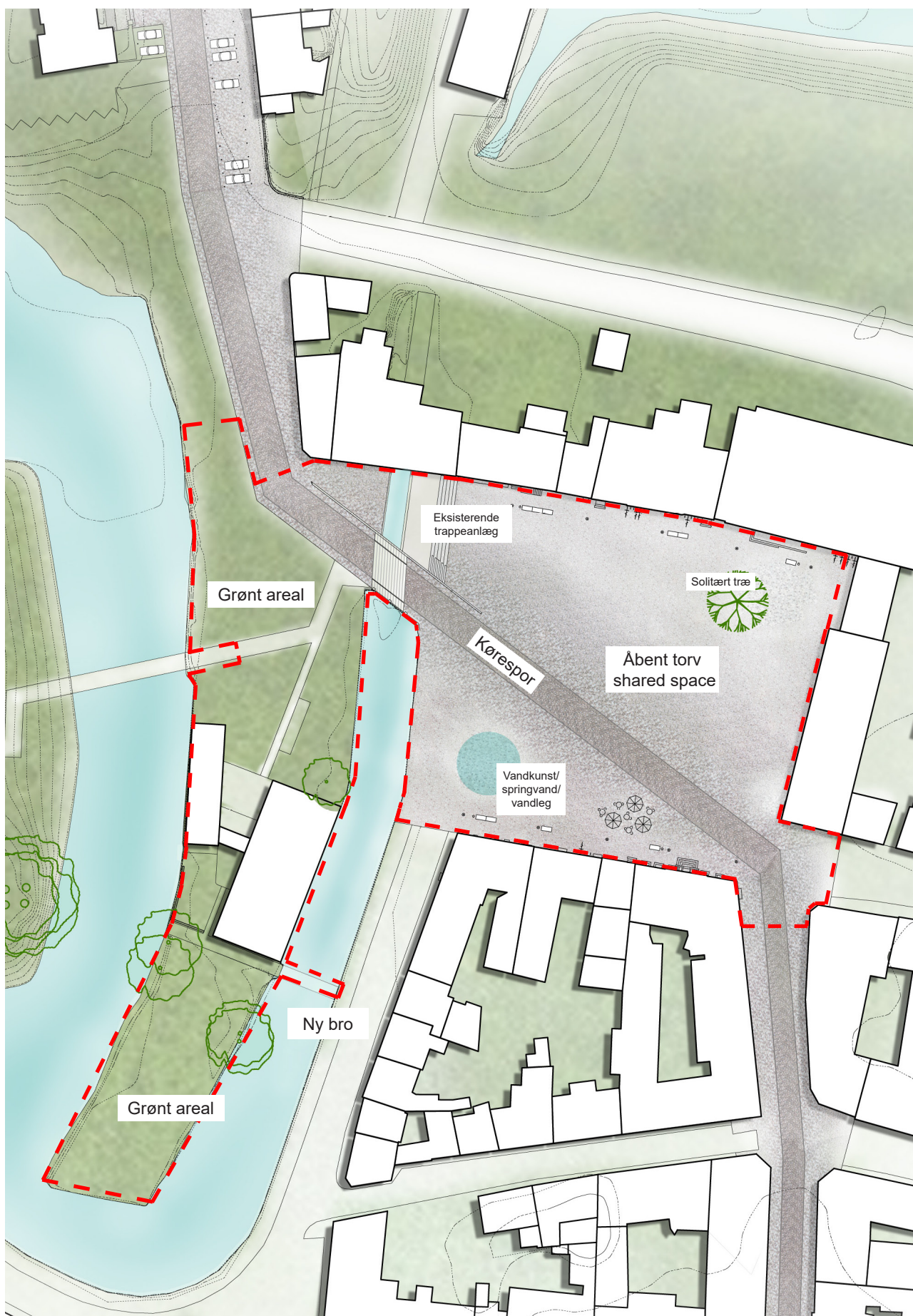
Offentlig bekendtgjort 3. juli 2018.



Kortbilag 2 - Delområdeafgrænsning og den fredede bygning.



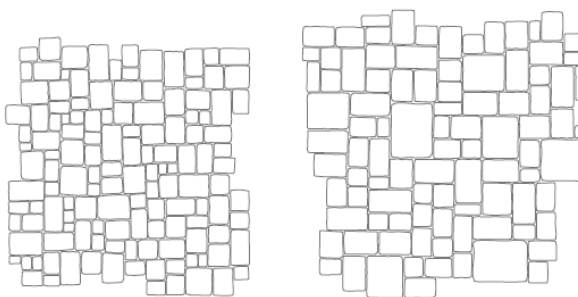
Kortbilag 3 - Beskyttede træer og principper for trafik, vej-, bro- og stiføring.



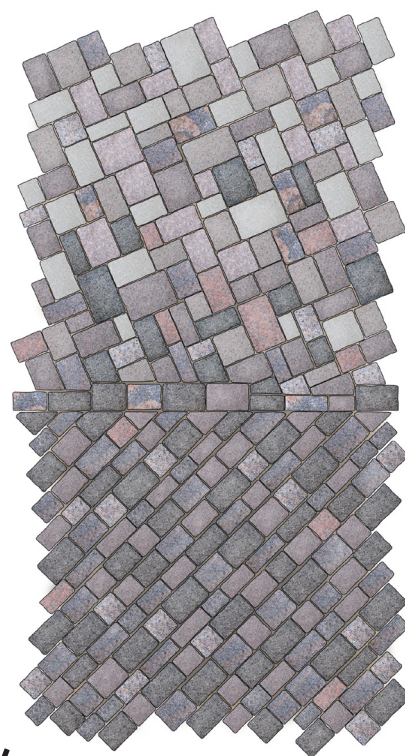
Kortbilag 4 - Illustrationsplan. Hovedprincipper for omlægningen af Torvet og indretning af Torvet og Biblioteksholmen.



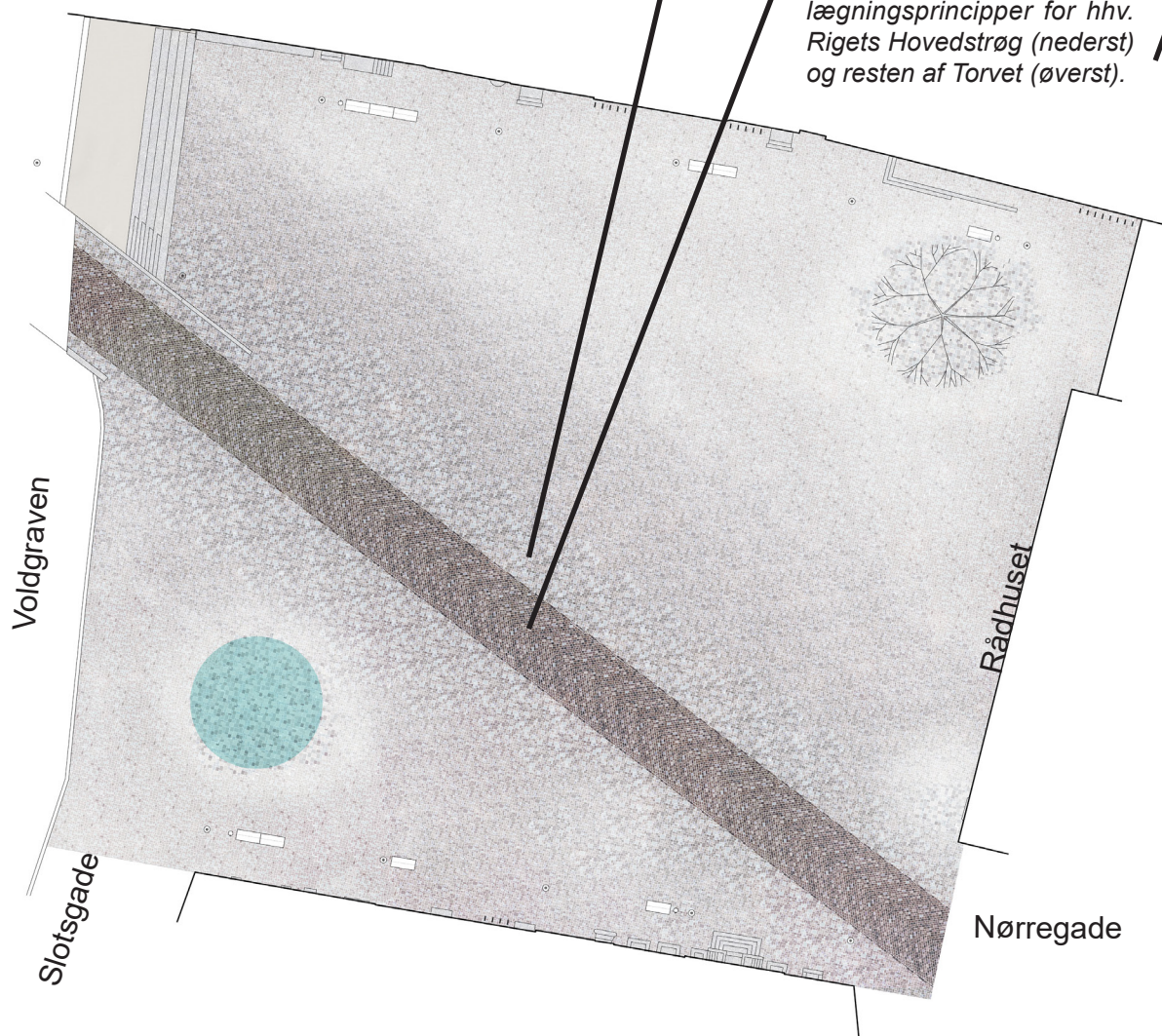
Ovenfor: Referencebilleder: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Belægningsprincip: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Illustration af belægningsprincipper for hhv. Rigets Hovedstrøg (nederst) og resten af Torvet (øverst).



Bilag 5 - Principper for belægning på Torvet.



Nyborg
KOMMUNE

Torvet 1
5800 Nyborg
www.nyborg.dk

Indsigelsesmuligheder

Forslag til lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen har været fremlagt i offentlig høring i perioden fra 27. marts til 22. maj 2018.

Lokalplanen er endelig vedtaget af Nyborg Byråd 25. juni 2018.

Adressen er:
Nyborg Kommune
Rådhuset
5800 Nyborg.
email: teknik-miljoeafdelingen@nyborg.dk

Sammenfattende redegørelse - Miljørapport til lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen

Forslag til lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen har været i offentlig høring i perioden 27. marts til 22. maj 2018. Sammen med planerne har der været offentliggjort et forslag til en miljørapport, der beskriver de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger af planerne.

Dette notat opsummerer 1) hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, 2) hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning, 3) hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og 4) hvordan Nyborg Kommune vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen.

1) Miljøhensyn i planerne

Hele lokalplanområdet er enten fortidsmindefredet eller omfattet af 100 meter beskyttelseslinje omkring det fredede fortidsminde Nyborg Voldanlæg efter § 18 i naturbeskyttelsesloven. Fortidsmindefredningen medfører, at der ikke må foretages ændringer på arealer og bygninger inden for fredningsgrænsen uden særlig tilladelse. Der vil dog i særlige tilfælde kunne dispenseres til ændringer, f.eks. hvis Slots- og Kulturstyrelsen vurderer, at planlagte ændringer vil være til gavn for fortidsmindet. Indenfor fortidsmindefredningslinjen skal der endvidere meddeles dispensation hvis der skal ske ændringer i tilstanden.

Det er således et centralt hensyn i planen, at de påtænkte ændringer på de fredede og beskyttede arealer ikke har en negativ påvirkning på det fredede fortidsminde. Torvet udformes med reference til et oprindeligt torv og med sammenspillet med Nyborg Slot og Slotsholmen for øje.

Slotssøen er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven (LBK nr 121 af 26/01/2017). Ifølge § 3 må der ikke foretages ændring i tilstanden af naturlige søer, hvis areal er på over 100 m² medmindre det er af tilstandsforbedrende karakter. Området er beskyttet for at sikre optimale udviklingsmuligheder for flora og fauna.

Etablering af en smal bro fra Slotsgade til bibliotekshaven vurderes ikke umiddelbart at forringe tilstanden i Slotssøen. En tilladelse til et konkret projekt vil forudsætte at tilstanden i vandløbet ikke påvirkes. Under anlægsfasen skal der tages hensyn til at der ikke ophvirvles større mængder slam og sedimenter der kan skade vandløbet.

Der er konstateret tilstedeværelse af flagermus på Slotsholmen og på selve slottet. Der er imidlertid ikke konstateret kolonier. Alle flagermus er beskyttet via EU's Habitatdirektiv (såkaldte Bilag IV-arter) og via dansk lovgivning. Træerne på Biblioteksholmen er vurderet som egnede til flagermus mens træerne på Torvet er vurderet til at ikke at være egnede.

Fundet af flagermus har betydning for muligheden for at fjerne beplantning på Slotsholmen og Biblioteksholmen, der kan udgøre raste- eller ynglesteder for flagermusene. Træer med hulheder må kun fældes inden for perioden 1. september til ultimo oktober hvor flagermusene hverken yngler eller er i dvale og kun efter tilladelse fra Nyborg Kommune.

Der er foretaget flere justeringer af projektet for at imødegå den miljøbeskyttelse området er under samt relevante miljøbeskyttelsesmål:

- Et tidligere projektforslag indeholdte flere elementer af cortenstål, der kunne tænkes at have en negativ påvirkning på den beskyttede sø gennem udvaskning af metaller.
- Det er indskærpet at beplantning på Slotsholmen og Biblioteksholmen kun må fjernes, hvis det kan godtgøres at det ikke vil påvirke flagermusene i området negativt.
- Køresporet over Torvet planlægges anlagt i en savet brostensbelægning for at mindske støjpåvirkningen fra vejtrafikken og sikre at de vejledende grænseværdier for støj overholdes.

2) Indkomne kommentarer

Der er i høringsperioden indkommet 2 høringssvar:

- a. En borger kommer med et forslag til en ny placering til statuen af Christian d. 9.
- b. En borger gør indsigelse mod ophævelsen af fredningen af Biblioteksholmen og biblioteksbygningerne (Torvet 11, 5800 Nyborg) og foreslår desuden, at der ikke opføres en ny bro mellem Biblioteksholmen og Slotsholmen, men at den eksisterende bibeholdes.

Ad a) – Placering af statue af Christian d. 9

Placeringen af statuen er ikke en del af lokalplanen for området og er heller ikke en del af de miljømæssige påvirkninger ifm. udmøntningen af lokalplanen.

Høringssvaret vurderes ikke at give anledning til ændringer i lokalplanen eller miljøvurderingen.

Ad b) – Indretning af afsætningsplads, anlægsfasen og driftsfasen

Nyborg Slot består i dag af to bygningsdele, Kongefløjen og Vagttårnet, der gennem århundrederne har overlevet indtil i dag. Slottet fremstår i dag således som en rest af det oprindelige og er fragmenteret i forhold til den oprindelige helhed, der bestod af tårn og beboelsesbygninger indrammet af en ringmur, der omkransede borggården, og som fremstod som en borg på Slotsholmen, der spejlede sig i voldgraven og Slotssøen.

Det ønskes i slotsprojektet, at fremhæve slottets oprindelige karakter af borg ved at opføre en udstillingsbygning mod nord, forhøje tårnet samt genopføre ringmuren i teglsten i et moderne udtryk.

Der er meget vigtigt for projektets historiske forankring og slottets arkitektoniske fremtoning, at broen mellem Slotsholmen og Biblioteksholmen genopføres på dens oprindelige placering. Her gik broen fra Biblioteksholmen til Vagttårnets midte, hvorfra den vinklede sig uden om tårnet i den såkaldte Tvinger, der er en middelalderlig forsvarsmæssig foranstaltning, der gjorde det vanskeligt for angribere at nærme sig borgen. Den moderne bro er placeret på samme sted som den middelalderlige, og det kan dokumenteres ved de arkæologiske fund på stedet.

Det fredede Nyborg Bibliotek og de grønne arealer mod nord og syd danner en smuk arkitektonisk og landskabelig helhed på Biblioteksholmen, der afgrænses af Møllegraven og voldgraven. Biblioteket strækker sig ud mod et åbent ankomstområde på Biblioteksholmens nordlige del, og det bibeholdes i slotsprojektet. Den ny bro og dens brofæste kommer til at ligge tættere på biblioteket end den nuværende men skygger ikke for dette i nævneværdig grad, og broens tynde konstruktion og spinkle gelænder fastholder Biblioteksholmens åbne karakter indrammet af biblioteket.

Det er endvidere vigtigt at præcisere, at fredningen af Biblioteksholmen og biblioteksbygningerne ikke ændres. Der er udelukkende tale om, at der skal meddeles dispensation fra fredningen til de konkrete ændringer på arealet. Dispensationen vil skulle gives af fredningsmyndighederne (Slots og Kulturstyrelsen).

Høringssvaret vurderes ikke at give anledning til ændringer i lokalplanen eller miljøvurderingen.

3) Rimelige alternativer

I miljørapporten beskrives i alt fem alternativer til den endelige plan, herunder ét 0-alternativ.

- *0-alternativ – Fastholdelse af Torvets nuværende udformning:* Ved 0-alternativet tabes de positive effekter af Torve-projektet. Her er først og fremmest tale om selve det færdige Torvs attraktivitet og positive visuelle påvirkning af hele området omkring Slotssøen, rådhuset og indgangen til handelsgaderne. Både gennem forbedret udkig fra og på tværs af Torvet, men også det forbedrede indkig med et mere æstetisk attraktivt torv.

Ved 0-alternativet vil flere af de i rapporten beskrevne påvirkninger undgås, herunder det forøgede støjniveau fra vejtrafikken på Torvet, da belægningen ikke ændres, generne, der følger af anlægsfasen på Torvet, da der ikke udføres et anlægsarbejde, og omlægningen af parkeringskapaciteten i Nyborg, da parkeringen på Torvet fastholdes på det nuværende niveau.

Projektet sigter tillige mod bedre at formidle Torvets historiske betydning og funktion, og på den måde løfte kulturarven og den arkitektoniske arv. Hvis Torvet ikke omlægges vil det derfor betyde en klar nedjustering af kulturarvssatningen i Nyborg. Dette vil tillige påvirke den forventede stigning i antallet af besøgende til Nyborg Slot og ønsket om en øget attraktivitet af Nyborg by og kommune, og derved mindske konkrete socioøkonomiske gevinster i form af øget lokal omsætning i detailhandlen og servicesektoren.

- *Alternativ 1 – Parkering fastholdes:* En genetablering parkeringspladserne på Torvet vil imidlertid have en væsentlige negativ visuel indvirkning på Torvet. Det er forventeligt at disse pladser vil være benyttet en stor del af tiden, hvilket vil sige, at der til alle tider vil være en større mængde biler parkeret på Torvet, som det er tilfældet i dag. Bilerne vil både sløre udsigten til det restaurerede Nyborg Slot og indkigget til et omlagt torv, der både fysisk og visuelt er tænkt til at skulle fungere i sammenhæng.

I fravalget af dette alternativ er det lagt til grund, at alle pladserne erstattes i umiddelbar nærhed til gågaderne og at den forøgede afstand ikke vurderes at være væsentlig. Denne vurdering er foretaget under forudsætning af, at ruterne fra erstatningspladserne til gågaderne løftes og omdannes til attraktive indgange til byens historiske handelsområde.

- *Alternativ 2 – Rigets Hovedstrøg belægges med asfalt:* For at mindske forøgelsen af støjen fra vejtrafikken over Torvet er der i projektet valgt savede brosten, der mindsker støjen i forhold til konventionelle brosten. Det eneste alternativ til at mindske

støjbelastningen gennem belægningen yderligere vil være at anlægge køresporet i asfalt.

Dette alternativ er fravalgt, da det vil have væsentlige negative konsekvenser for Torvets visuelle udseende. Torvets brostensbelægning refererer til dets historiske udformning, og skaber et mere interessant og visuelt behageligt udtryk end et asfalteret areal. Vælges køresporet alene asfalteret vil det have en væsentlig negativ visuel påvirkning. Brostensbelægningen vil desuden være med til at sikre, at hastigheden over Torvet holdes lav.

I fravalget af alternativet er der desuden lagt vægt på, at ændringen i støjen kan betragtes som en mindre ændring ("netop hørbar ændring") og at den vejledende grænseværdi for de omkringliggende boliger på L_{den} 58 dB ikke overskrides med brostensbelægningen.

4) Overvågningsprogram

Overvågningsprogrammet fremgår af nedenstående tabel. Der udarbejdes senest i 2025 en evalueringsrapport, der samler op på overvågningsprogrammets enkeltdele og præsenterer resultaterne af de oplistede undersøgelser.

Påvirkning	Overvågningstiltag	Metode	Periode
Negativ påvirkning fra den forøgede trafik, herunder turistbusser, støj og parkeringsforhold.	-Overvågning af trafikmængder og den afledte vejtrafikstøj på centrale strækninger i Nyborg by.	-Trafiktællinger på udvalgte strækninger samt beregning af vejtrafikstøj.	-Løbende fra 2020 til 2024.
	-Overvågning af parkeringskapacitet på offentlige parkeringspladser i Nyborg by.	-Registrering af belægningsprocent via digital parkeringshenvisningssystem.	-Løbende fra 2020 til 2024.
	-Overvågning af antal og fordeling af turistbusser til Nyborg Slot.	-Registrering af antal af turistbusser til Nyborg Slot, heraf andel der benytter aflæsningspladsen sydvest for Kongefløjen.	-Løbende fra 2020 til 2024.
Negativ påvirkning fra støj og gener under anlægsfasen, tung trafik.	-Almindelig overvågning som opfølgning på de givne tilladelser.	-Bygherre skal på kommunens forlangende godtgøre at de givne grænseværdier overholdes.	-2018-2020
Negativ påvirkning af trafiksikkerheden grundet større fodgængerstrømme.	-Overvågning af kritiske områder ifm. større arrangementer i 2024.	-Observationer ifm. større arrangementer med større fodgængerstrømme igennem byen.	-Ved arrangementer i 2024.

5) Lovgrundlag

Ifølge miljøvurderingsloven^{1,2} skal der ved den endelige vedtagelse af planen tages hensyn til miljørapporten samt eventuelle kommentarer fra berørte myndigheder og kommentarer fra offentligheden (§ 9). Der skal endvidere udarbejdes en redegørelse, der belyser (§ 9, stk. 2):

- hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Ved den endelige vedtagelse af planen foretages offentlig bekendtgørelse herom og planen samt den ovenfor nævnte redegørelse sendes til berørte myndigheder samt miljø- og fødevareministeren. Redegørelsen skal desuden gøres offentlig tilgængelig sammen med planforslaget (§ 10).

¹ Lov nr. 1533 af 10. december 2015.

² Lov nr. 425 af 18/05/2016 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) trådte i kraft den 16. maj 2017 og erstatter bl.a. Lov nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer. Af den nye miljøvurderingslov (Lov nr. 425 af 18/05/2016) fremgår det, at loven ikke finder "anvendelse på planer og programmer, der er under tilvejebringelse efter lov om miljøvurdering af planer og programmer før lovens ikrafttræden. For sådanne planer og programmer finder de hidtil gældende regler anvendelse". Arbejdet med lokalplanerne for slotsprojektet og nærværende miljøvurdering igangsættes i efteråret 2016 og er derfor udarbejdet i henhold til den hidtil gældende miljøvurderingslov (Lov nr. 1533 af 10. december 2015).



Miljørapport

Miljøvurdering af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen



Nyborg
KOMMUNE

Kolofon

Kolofon:

*"Miljørapport - Miljøvurdering af lokalplan nr. 282
for Torvet og Biblioteksholmen".*

Udarbejdet af Nyborg Kommune i 2016-2018.

*Godkendt til offentlig fremlæggelse af Nyborg Byråd
20. marts 2018.*

Endelig vedtaget 25. juni 2018.

*Billeder og visualiseringer © Nyborg Kommune og
Slots- og Kulturstyrelsen.*

*Kort © Nyborg Kommune og Styrelsen for Dataforsy-
ning og effektivisering.*

Rapporten kan downloades via Nyborg.dk.

Indhold

1. Indledning og baggrund.....	5
2. Ikke-teknisk resume.....	7
3. Lovgrundlag og proces.....	12
4. Beskrivelse af projekt- og planforslag.....	16
5. Alternativer.....	19
6. Planforhold.....	23
7. Miljøforhold.....	26
8. Sandsynlige miljøpåvirkninger	29
9. Afværgeforanstaltninger.....	53
10. Overvågningsforanstaltninger.....	55
11. Opsamling, afværgeforanstaltninger og overvågning.....	57
12. Mangler ved undersøgelsen.....	58
13. Referencer.....	59

1. Indledning og baggrund

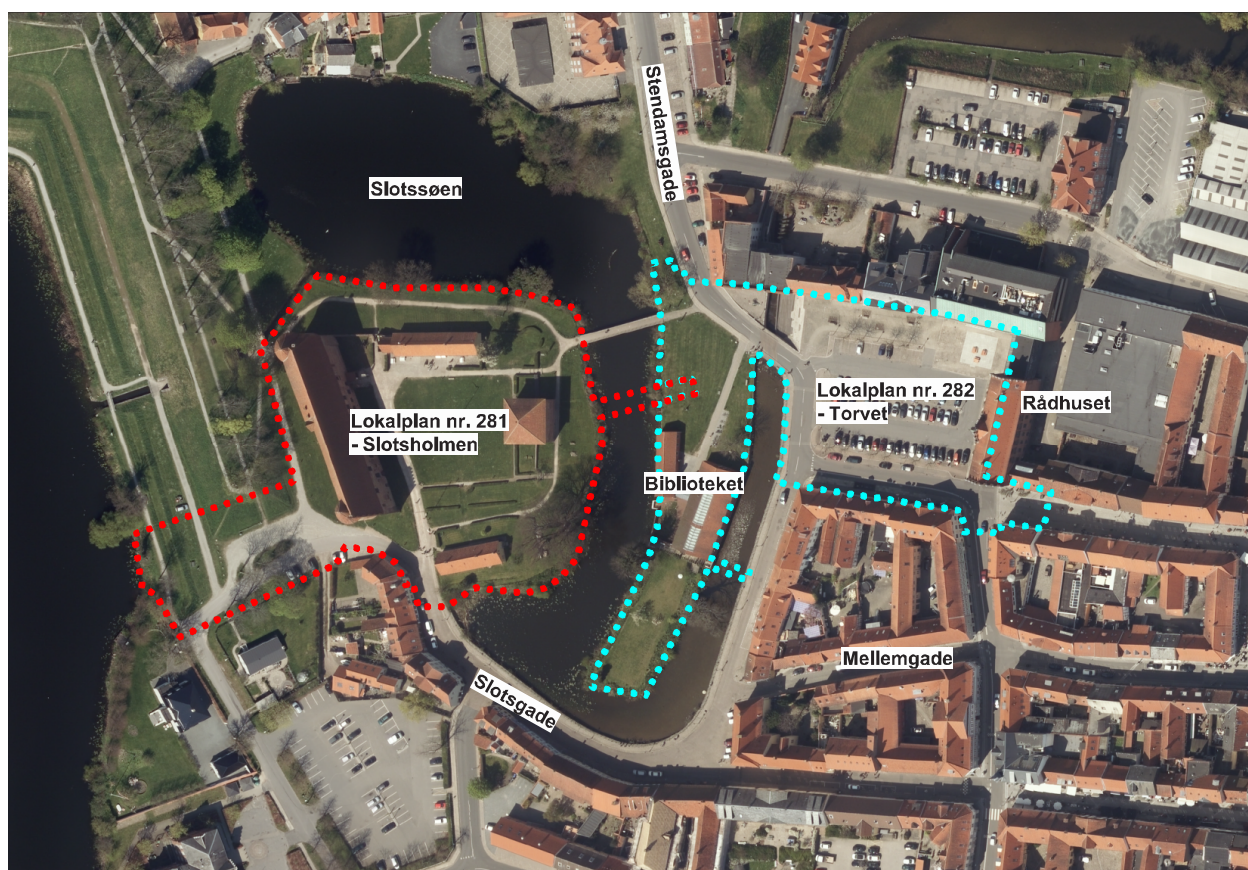
I regi af Slots- og Kulturstyrelsen pågår frem mod 2020 et restaurerings-, tilbygnings- og nytækningsarbejde for Nyborg Slot, herunder også områderne omkring slottet samt Torvet ved Nyborg Rådhus. Nyborg Kommune deltager i projektet både som myndighed, herunder plan- og miljømyndighed, og som grundejer af Torvet mm.

Det er besluttet, at udarbejde to separate lokalplaner, for at muliggøre projektet; én lokalplan for Slotsholmen og én for Torvet. Se figur 1 for afgrænsning af de to planer. Lokalplanerne udarbejdes som såkaldte projektlokalplaner, og vil derfor muliggøre det samlede projekt som arbejdsgruppen for slotsprojektet godkender. Opdelingen af projektet i to separate lokalplaner skyldes en tidsmæssig forskydning i projekternes detailplanlægning.

For at muliggøre det ønskede slotsprojekt er der endvidere udarbejdet et kommuneplantillæg til Kommuneplan 2017: Kommuneplantillæg nr. 1.

Lokalplan nr. 281 og 282 for hhv. Slotsholmen og Torvet & Biblioteksholmen er blevet screenet i henhold til miljøvurderingslovens § 4, for at afgøre, hvorvidt der skal udarbejdes en miljøvurdering af planerne. Nyborg Kommune vurderer på baggrund af screeningen at udmøntningen af lokalplanerne ikke kan afvises at kunne have en væsentlig miljøpåvirkning. Der er derfor truffet afgørelse efter miljøvurderingslovens § 4, stk. 1 om at lokalplan 281 for Slotsholmen og lokalplan 282 for Torvet og Biblioteksholmen er omfattet af § 3 i miljøvurderingsloven og derfor skal miljøvurderes.

Nærværende miljørapport præsenterer miljøvurderingen af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen og er udarbejdet i henhold til miljøvurderingslovens § 7.



Figur 1: Lokalplanområdernes og projektområdets udstrækninger med Nyborg Slot og Slotsholmen i vest og Torvet i øst.

2. Ikke-teknisk resume

Miljørapporten præsenterer miljøvurderingen af lokalplan nr. 282, der sætter rammerne for den del af slotsprojektet, der udføres på Torvet og Biblioteksholmen. Det vil sige omlægningen af Torvet, der indebærer en ny funktion som rekreativt byrum frem for parkeringsplads og en ny belægning med brosten, bearbejdningen af landskabet på biblioteksholmen med et nyt stisystem, en ny bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen.

2.1 Miljøforhold i området

Slotssøen er beskyttet både under naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven og vandområdeplanerne. Det betyder, at tilstanden af søen ikke må påvirkes negativt. Eventuelle arbejder, der påvirker søen, skal derfor have dispensation.

Der er konstateret tilstedeværelse af flagermus på Slotsholmen og på selve slottet. Der er imidlertid ikke konstateret kolonier. Alle flagermus er beskyttet via EU's Habitatdirektiv (såkaldte Bilag IV-arter) og via dansk lovgivning. Træerne på Biblioteksholmen er vurderet som egnede til flagermus mens træerne på Torvet er vurderet til at ikke at være egnede.

Fundet af flagermus har betydning for muligheden for at fjerne beplantning på Slotsholmen og Biblioteksholmen, der kan udgøre raste- eller ynglesteder for flagermusene. Træer med hulheder må kun fældes inden for perioden 1. september til ultimo oktober hvor flagermusene hverken yngler eller er i dvale og kun efter tilladelse fra Nyborg Kommune.

Der er foretaget flere justeringer af projektet for at imødegå den miljøbeskyttelse området er under samt relevante miljøbeskyttelsesmål:

- Et tidligere projektforslag indeholdte flere elementer af cortenstål, der kunne tænkes at have en negativ påvirkning på den beskyttede sø gennem udvaskning af metaller.
- Det er indskærpet at beplantning på Slotsholmen og Biblioteksholmen kun må fjernes, hvis det kan godtgøres at det ikke vil påvirke flagermusene i området negativt.
- Det planlægges at åbne den nederste del af Vagttårnet for områdets flagermus for at give mulighed for at dyrene kan indfinde sig igen efter anlægsarbejdet.
- Køresporet over Torvet planlægges anlagt i en savet brostensbelægning for at mindske støjpåvirkningen fra vejtrafikken og sikre at de vejledende grænseværdier for støj overholdes.

2.2 Sandsynlige miljøpåvirkninger

Selvom denne miljørapport beskæftiger sig med konsekvenserne af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen er det vigtigt at holde for øje, at denne del kun udgør halvdelen af slotsprojektet, hvor også nybyggeriet på Slotsholmen indgår. De miljøpåvirkninger, der følger af slotsprojektet må derfor ses i lyset af hele projektet. I beskrivelsen af de sandsynlige miljøpåvirkninger kigges der derfor både på de 'tværgående påvirkninger' - altså af det samlede projekt inkl. nybyggeriet på Slotsholmen, og af den konkrete påvirkning for den del af projektet, der udføres på Torvet og Biblioteksholmen.

Tværgående påvirkninger

De tværgående påvirkninger er først og fremmest en konsekvens af, at der forventes flere besøgende til Nyborg Slot. En tredobling af det årlige antal besøgende til 100.000 må forventes at give anledning til påvirkninger i form af øget trafik - både biltrafik og i antallet af turistbusser - og deraf følgende forøgelse af støjniveauet på enkelte veje og øget belastning på parkeringspladserne.

Påvirkningen af parkeringspladserne skal desuden ses i lyset af, at omlægningen af Torvet betyder en reduktion i antallet af parkeringspladser på ca. 75. De enkelte påvirkninger er:

- *Forøgelse af trafik* - Trafikken i Nyborg vil stige frem mod 2024 viser trafikfremskrivningerne. En stor del af denne forøgelse skyldes den almindelige trafikudvikling, men genåbningen af Nyborg Slot vil også betyde en forøgelse af trafikbelastningen på både indfaldsveje og udvalgte veje i det centrale Nyborg. Trafikken falder dog også på nogle veje, da forbedret skiltning til parkeringspladserne vil reducere søgetrafikken efter ledige parkeringspladser og flytte trafikken til de veje, der bedst kan håndtere det. Mest bemærkelsesværdigt forventes trafikken at stige med ca. 50% på Nørrevoldgade og Stendamsgade, da parkeringspladserne her målrettes handlende og besøgende, og at falde med ca. 45% over Torvet, da parkeringen her fjernes. På en travl hverdag i højsæsonen forventes vejssystemet i Nyborg at skulle kunne håndtere ca. 150 ekstra biler indenfor de travleste timer, hvilket ikke vurderes at være væsentligt.
- *Støjpåvirkning fra trafikken* - Den øgede trafik vil give anledning til et øget støjniveau fra vejtrafikken ved indfaldsvejene og på udvalgte strækninger i den centrale by. En stor del af denne stigning skyldes den almindelige trafikudvikling, men en del skyldes også genåbningen af Nyborg Slot. Generelt forventes ”ikke hørbare ændringer” i støjniveauet på under 1 dB. På enkelte strækninger forventes en stigning på lige under 2 dB, hvilket svarer til en ”netop hørbar ændring”.
- *Parkering* - Det forventes at der maksimalt vil ankomme ca. 150 ekstra biler samtidig til Nyborg Slot en travl lørdag eller søndag i højsæsonen. Undersøgelser fra 2014 har vist, at kun ca. halvdelen af de offentlige parkeringspladser i Nyborgs bykerne var besatte i weekenden mellem kl. 13 og 15. Det svarer til mange hundrede ledige parkeringspladser, hvilket betyder, at de ekstra besøgende godt kan håndteres med de eksisterende pladser, også når parkeringen på Torvet fjernes. Nyanlæg af pladser og tidsbegrænsning på eksisterende pladser betyder endvidere at der i 2020 vil være ca. 80 flere pladser målrettet besøgende i bykernen end tilfældet er i dag. Under større arrangementer vil det dog være nødvendigt at tage ekstra, midlertidige pladser i brug, f.eks. på Exerцерpladsen.
- *Turistbusser* - Det forventes at der maksimalt ankommer 2-3 turistbusser til Nyborg Slot på en travl dag i højsæsonen. Det meste af året vil det være et væsentlig lavere antal med ca. 1 om ugen. Påvirkningen vurderes derfor ikke at være væsentlig.
- *Fodgængerstrømme* - Især i forbindelse med større arrangementer i byen må større grupper af besøgende forventes at færdes i det centrale Nyborg. Der er udpeget nogle forventede ruter, som kan tænkes at skulle gennemgå en større eller mindre omlægning i de kommende år med fokus på bedre at kunne håndtere den større mængde af besøgende.
- *Socioøkonomi* - Det øgede antal besøgende til Nyborg Slot vil have en afsmittende effekt på lokaløkonomien. Der forventes at blive lagt et sted mellem 10 og 20 mio. kr. ekstra i Nyborgs detailhandel hvert år. Og det inkluderer ikke den øgede omsætning i service- og restaurationssektoren i byen.

Påvirkninger i forbindelse med projektet på Torvet og Biblioteksholmen

De påvirkninger, der følger af selve projektet på Torvet og Biblioteksholmen relaterer sig først og fremmest til omlægningen af Torvet fra trafik- og parkeringsrum til åbent byrum. Det handler altså om den visuelle og arkitektoniske påvirkning og ændringen i trafik- og parkeringsafviklin-

gen, og på Biblioteksholmen hovedsageligt om etableringen af den nye bro til bibliotekshaven. De enkelte påvirkninger er:

- *Visuel påvirkning* – Omlægningen af Torvet betyder først og fremmest en simplificering og ensretning af den store åbne pladsdannelse, der nu er en sammensætning af flere elementer og typer af belægning. Omlægningen betyder at kigget fra Nørregade, Rådhuset og selve Torvet til Nyborg Slot åbnes, da forstyrrende elementer fjernes. Kigget til Torvet fra Nyborg Slot bliver også væsentlig løftet, da parkeringspladsen erstattes af en åben plads i nordisk granit i tråd med dets historiske udseende.
- *Arkitektonisk arv* – Oplevelsen af de fredede og bevaringsværdige bygninger omkring Torvet vurderes at blive forbedret på baggrund af omlægningen af Torvet, der fører hele pladsen tilbage til et mere historisk korrekt udgangspunkt. Også den fredede biblioteksbygning, der ligger indenfor lokalplanens område, vil bedre kunne opleves idet kigget til den forbedres fra Torvet.
- *Beskyttelse af vandløb og søer* - Biblioteksgraven er en del af Ladegårdsåen som er målsat som stærkt modificeret og tilstanden må derfor ikke forringes. Der forventes ikke problemer med at opretholde den nuværende vandføringsvene ved gennemførelse af projektet. Etablering af en smal bro til bibliotekshaven vurderes endvidere ikke umiddelbart at forringe tilstanden i vandløbet. En tilladelse til et konkret projekt vil forudsætte at tilstanden i vandløbet ikke påvirkes. Under anlægsfasen skal der tages hensyn til at der ikke ophvirvles større mængder slam og sedimenter der kan skade vandløbet.
- *Overfladevand* - Med etablering af ny belægning på Torvet og væsentlig reduktion af arealer til benyttelse som køre- og parkeringsarealer vil regn-/overfladevandet fra området fremover være mindre belastet med miljøfremmede stoffer hidrørende fra dæk og afskyl fra køretøjer. Der gennemføres en ændring af kloakkerne på Torvet så der fremadrettet sker en separering af overfladevand og spildevand. Der forventes derfor ikke en negativ påvirkning.
- *Parkering* – På Torvet vil der i fremtiden ikke være mulighed for parkering. I stedet henvises til andre offentlige pladser i bykernen, hvor der er overkapacitet i dag, ligesom flere pladser målrettes handlende og besøgende i byen. På Torvet vil der være af- og pålæsning tilladt, hvilket betyder, at beboere og kunder til Torvets funktioner kan holde ind og ordne deres ærinde.
- *Trafikale forhold* – Til- og frakørselsforholdene til Torvet fastholdes som de eksisterende. På selve Torvet afvikles trafikken ud fra et princip om 'shared-space', hvilket betyder en blanding af trafikanterne på de bløde trafikanter præmisser. Det er et velafprøvet princip, der sikrer opmærksomme og hensynsfulde trafikanter og lave hastigheder.
- *Trafikstøj* - Det nye kørespor på Torvet anlægges i en brostensbelægning, der mindsker støjpåvirkningen fra trafikken ift. konventionelle brosten. Dette forhold kombineret med det store fald i trafikken betyder, at der kun forventes en stigning i støjniveauet på 2 dB, hvilket svarer til en "netop hørbar ændring". Støjniveauet fra vejtrafikken på Torvet vil således være under den vejledende grænseværdi for boliger.
- *Gener under anlæg* - Der forventes ikke væsentlige gener under anlægsarbejdet på Slotsholmen. Der skal f.eks. ikke bankes pæle i eller lignende. Den største påvirkning forventes fra den tunge trafik til og fra byggepladsen. Den vurderes dog at være begrænset i både kvantitet og til dagtimerne.

2.3 Alternativer til projektet

Der i arbejdes i miljørapporten dels med nogle alternativer til det foreslåede projekt, hvor væsentlige enkeltdele af projektet udelades eller tænkes anderledes for at modvirke en påvirkning. Dels med det såkaldte '0-alternativ'; den sandsynlige udvikling for Torvet og Biblioteksholmen, hvis ikke slotsprojektet gennemføres. 0-alternativet er fastsat til en udvikling, hvor Torvets nuværende funktion og udformning fastholdes samtidig med at projektet på Slotsholmen udføres.

Hvis slotsprojektet på Torvet ikke gennemføres forventes miljøtilstanden i området generelt ikke at ændres væsentligt. Der må dog forventes en øget påvirkning fra trafikken i området, da benyttelsesgraden af parkeringspladsen på Torvet vil øges. Denne påvirkning kan minimeres såfremt der etableres digital parkeringshenvisning, som det er planlagt, da søgetrafikken i området i så fald kan bringes ned til et minimum.

I vurderingen af alternativer stilles omlægningens positive visuelle og æstetiske påvirkninger overfor Torvets nuværende funktion som parkerings- og trafikrum. Et alternativ med genetablering af offentlig parkering på Torvet vil genskabe en let adgang for parkanter til den vestlige del af Nørregade og til broen til Slotsholmen. Denne disponering vil imidlertid have en væsentlig, negativ visuel påvirkning der ikke står måls med at nogle få kan parkere lidt nærmere Nørregade. Dette vurderes i lyset af, at der er tilstrækkelig parkeringskapacitet under 50-100 meter fra Nørregade ved Nørrevoldgade.

Et alternativ med fokus på trafikstøjen på Torvet sætter ligeledes funktion overfor æstetik ved at erstatte et kørespor i brosten med et kørespor i asfalt. Dermed mindskes støjpåvirkningen fra vejtrafikken givet af hastigheden er ens for den kørende trafik. Det vil imidlertid være en væsentlig, negativ visuel påvirkning at anlægge et asfalt kørespor igennem Torvets planlagte brostensbelægning. Dette vurderes i lyset af, at den beregnede ændring i støjniveauet på Torvet med en planlagt brostensbelægning ikke vurderes at være væsentlig.

2.4 Afværgeforanstaltninger

For at modvirke de negative påvirkninger, der er fundet igennem miljøvurderingen skal der laves flere afværgeforanstaltninger. Det drejer sig om:

- Digitalt parkeringshenvisningssystem - for at modvirke den øgede belastning på trafik og parkeringssystemerne og deraf følgende gener.
- Nye parkeringspladser til handlende og besøgende - for at modvirke den øgede belastning på parkeringssystemet.
- Belægning med støjreducerende egenskaber på Torvet - for at minimere støjgener fra vejtrafikken over Torvet.
- Opdeling af afsætningspladser for turistbusser - for at minimere gener fra busserne i den historiske bykerne.
- Krav til arbejdstidspunkter og indretning af byggeplads og skurby samt tiltag til at begrænse støj og støvgener - for at begrænse gener ved anlægsarbejdet.
- Krav ifm. udledningstilladelse - for at modvirke at Slotssøen påvirkes negativt gennem udledning af stoffer og partikulært materiale.

2.5 Overvågningsforanstaltninger

Efter genåbningen af Nyborg Slot skal der igangsættes flere overvågningsprogrammer, der skal sikre, at uforudsete påvirkninger opdages tidligt. Følgende overvågningstiltag foreslås:

-
- Overvågning ift. den øgede trafikvolumen.
 - Overvågning ifm. den ændrede parkeringssituationen.
 - Overvågning ifm. større arrangementer med fokus på større fodgængerstrømme og trafiksikkerhed.

2.6 Mangler ved undersøgelsen

Der er usikkerhed ved fastsættelse af det fremtidige besøgstal, da prognosen må bygge på erfaringer fra lignende projekter og altså ikke kan forudsiges med sikkerhed. Det har også konsekvenser for prognoserne for den fremtidige biltrafik, der igen har konsekvenser for beregningerne af det fremtidige støjniveau. Det er derfor vigtigt, at udviklingen i trafikniveauet følges, for at fastslå, om trafikprognoserne giver et korrekt billede af den fremtidige trafiksituation.

3. Lovgrundlag og proces

En miljøvurdering er en måde at overskueliggøre de forventede miljømæssige påvirkninger af en given plan med henblik på, dels at sikre at planen tager hensyn til miljømæssige forhold, dels at sikre at offentligheden gives indsigt i en plans forventede miljøpåvirkninger. En miljøvurdering består af flere trin og miljøvurderingsloven (Lov nr. 1533 af 10. december 2015) stiller krav til en miljøvurderings processuelle såvel som materielle indhold.

Ifølge miljøvurderingslovens § 1, stk. 3, nr. 2 skal miljøvurdering forstås som: Udarbejdelse af en miljørapport, gennemførelse af høringer, hensyntagen til miljørapporten og til resultaterne af høringerne ved beslutningstagning samt underretning om afgørelsen i overensstemmelse med §§ 5-13.

En miljøvurdering skal gennemføres under udarbejdelsen af en given plan, og inden der træffes beslutning om den endelige godkendelse eller vedtagelse af planen. Miljøvurderingen sker efter følgende procedure:

1. Scoping-fasen: Fastlæggelse af indholdet af miljøvurderingen på baggrund af bilag 1 (obligatorisk indhold) og indledende høring af berørte myndigheder, § 7, stk. 1 og 4.
2. Udarbejdelse af miljørapport, § 7.
3. Høring om planforslag og miljøvurdering, § 8.
4. Endelige vedtagelse af planen på baggrund af miljørapporten, høringssvar og myndighedens sammenfattende redegørelse, § 10 og underrettelse af offentligheden samt berørte myndigheder, § 10.
5. Overvågning af planens miljømæssige konsekvenser, § 11.

Først skal det dog afgøres, hvorvidt en given plan er omfattet af miljøvurderingslovens bestemmelser, da der er flere planer, der er undtaget herfor, hvis de ikke vurderes at have væsentlige miljømæssige konsekvenser.

3.1 Afgørelse efter miljøvurderingsloven

Lov nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven) foreskriver at planer, der tilvejebringes inden for bl.a. fysisk planlægning, skal miljøvurderes (§ 3, stk. 1, nr. 1). Hvis planer som nævnt i stk. 1, nr. 1, fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan, skal der kun gennemføres en miljøvurdering, såfremt udmøntningen af planen må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet (§ 3, stk. 2). I så fald skal planen eller programmet *screenes* med henblik på at vurdere, hvorvidt planen kan antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen er således blevet screenet, for at afgøre, hvorvidt der skal udarbejdes en miljøvurdering. Screeningen fremgår af *Screeningsnotat vedr. lokalplaner for Nyborg Slot og Torvet* (03-11-2016) og tillæg hertil (23-10-2017), der præsenterer en screening af planerne for slotsprojektet som helhed og altså både lokalplan nr. 281 for Slotsholmen og lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen. Nyborg Kommune vurderer på baggrund af screeningen at udmøntningen af lokalplanerne ikke kan udelukkes at kunne have en væsentlig miljøpåvirkning. Der er derfor truffet afgørelse efter miljøvurderingslovens § 4, stk. 1 om at lokalplan nr. 281 for Slotsholmen, inkl. kommuneplantillæg, og lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen er omfattet af § 3 i miljøvurderingsloven og derfor skal miljøvurderes. Se en sammenfatning i tabelform på bilag 3.

3.1.1 Høring af berørte myndigheder

Berørte myndigheder efter § 1, stk. 3, nr. 5 (nu § 5, stk. 1, nr. 2) har været hørt inden denne afgørelse er truffet (jf. § 4, stk. 3 - nu § 32, stk. 1, nr. 1). De berørte myndigheder er vurderet til at være:

- Slots- og Kulturstyrelsen (da planerne omfatter og forventes at påvirke et fredet fortidsminde, fredede bygninger og områder inden for fortidsmindebeskyttelseszonen) og
- Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, nu Miljøstyrelsen, (da planerne omfatter og forventes at påvirke en sø, der er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven).

De berørte myndigheder blev hørt i hhv. november-december 2016 og igen i november 2017 på baggrund af et tillæg til screeningen.

Der er ikke modtaget kommentarer til screeningen eller Nyborg Kommunes vurdering efter miljøvurderingsloven.

3.2 Scoping og miljørapportens indhold

Resultaterne af miljøvurderingen skal præsenteres i en miljørapport. Omfanget og detaljeringsgraden af de oplysninger, der skal indgå i miljørapporten skal fastsættes igennem en såkaldt scoping (§ 7, stk. 1). Miljørapporten skal dog som minimum indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag 1 til miljøvurderingsloven (§ 7, stk. 2).

Efter § 7, stk. 4 skal den planlæggende myndighed endvidere høre andre myndigheder, hvis område berøres af forslaget til planen, inden der tages stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljørapporten (altså i scoping-fasen).

Slots- og Kulturstyrelsen og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, senere Miljøstyrelsen, har været hørt i forbindelse med scoping-fasen: Første gang i november-december 2016 og anden gang i november 2017. Nyborg Kommune modtog i første høring kommentarer fra Slots- og Kulturstyrelsen på baggrund af det fremsendte Scopingnotat vedr. miljøvurdering af lokalplaner for Nyborg Slot og Torvet (se bilag 4). Nyborg Kommune modtog i anden høring ingen kommentarer fra de to styrelser.

Kommentarerne er efterfølgende indarbejdet i scoping og dermed grundlaget for miljøvurderingen.

3.2.1 Miljørapportens fokus

Resultatet af scoping er en oversigt over de relevante fokusområder for selve miljøvurderingen og dermed fokus for nærværende miljørapport. Dette fokus inkluderer følgende temaer, der også fremgår af bilag 4:

- Naturbeskyttelsesinteresser (potentielt negativ påvirkning)
- Visuel påvirkning (potentielt positiv påvirkning)
- Arkæologi, arkitektur og kulturarv (potentielt positiv påvirkning)
- Trafik, parkering og turistbusser, herunder støj og luftforurening (potentielt negativ påvirkning)
- Fodgængerstrømme (potentielt neutral påvirkning)
- Overfladevand og påvirkning af vandløb og søer (potentielt negativ påvirkning)
- Gener under anlæg (potentielt negativ påvirkning)
- Socioøkonomiske forhold (potentielt positiv påvirkning)

Dette fokus kommer til udtryk i kapitel 8, hvor de enkelte miljøpåvirkninger er beskrevet og vurderet. I kapitel 11 er vist en opsamling, der præsenterer den endelige vurdering inden for de enkelte kategorier sammenholdt med afværgeforanstaltninger og overvågningsprogrammet.

3.4 Offentlig høring om planforslag og miljøvurdering

Miljørapporten skal offentliggøres samtidig med planforslaget med efterfølgende offentlig høring i 8 uger, jf. § 8. Efter § 8, stk. 4 finder planlovens (Lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015) bestemmelser for offentlighed ved fremsættelse af planforslag tillige anvendelse på miljørapporten. Planforslag og miljørapport skal altså offentliggøres sammen og underretning sendes til parter og relevante myndigheder. Planforslag og miljørapport skal endvidere sendes til berørte myndigheder, jf. § 1.

3.5 Endelige vedtagelse af planen

Ved den endelige vedtagelse af planen skal der tages hensyn til miljørapporten samt eventuelle kommentarer fra berørte myndigheder og kommentarer fra offentligheden (§ 9). Der skal endvidere udarbejdes en redegørelse, der belyser (§ 9, stk. 2):

- hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Ved den endelige vedtagelse af planen foretages offentlig bekendtgørelse herom og planen samt den ovenfor nævnte redegørelse sendes til berørte myndigheder samt miljø- og fødevareministeren. Redegørelsen skal desuden gøres offentlig tilgængelig sammen med planforslaget (§ 10).

3.6 Overvågning af planens miljømæssige konsekvenser

Den planlæggende myndighed skal sørge for, at der sker en overvågning af de væsentlige miljøpåvirkninger af planen, således at uforudsete negative påvirkninger kan mitigeres på et tidligt stadie. Overvågningen kan foretages gennem allerede opsatte overvågningsordninger såfremt det er hensigtsmæssigt (§ 11).

3.7 Proces og tidsplan

Ovenstående proces er udmøntet i nedenstående tidsplan (figur 2), der også præsenterer en tidsplan for lokalplanerne. Efter den endelige vedtagelse følger overvågningsindsatsen. Se nærmere herom i kapitel 10.

	2017			2018					
	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun
Plan udarbejdes									
Screening i høring - fornyet									
Scoping i høring - fornyet									
Miljørapport udarbejdes									
Politisk behandling									
Offentlig høring									
Behandling af indsigelser									
Vedtagelse									

Figur 2: Tidsplan og proces for udarbejdelse af lokalplan og miljørapport for Torvet og Biblioteksholmen i Nyborg. Efter den endelige vedtagelse i juni følger igangsættelsen af overvågningsprogrammet, jf. kapitel 10.

3.8 Ny miljøvurderingslov

Lov nr. 425 af 18/05/2016 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) trådte i kraft den 16. maj 2017 og erstatter bl.a. Lov nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer. Af den nye miljøvurderingslov (Lov nr. 425 af 18/05/2016) fremgår det, at loven ikke finder ”anvendelse på planer og programmer, der er under tilvejebringelse efter lov om miljøvurdering af planer og programmer før lovens ikrafttræden. For sådanne planer og programmer finder de hidtil gældende regler anvendelse”.

Arbejdet med lokalplanerne for slotsprojektet og nærværende miljøvurdering igangsattes i efteråret 2016 og er derfor udarbejdet i henhold til den hidtil gældende miljøvurderingslov (Lov nr. 1533 af 10. december 2015).

4. Beskrivelse af projektforslag

Lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen er udarbejdet på baggrund af dispositions- og projektforslagene for restaurerings- og nybygningsprojektet for Nyborg Slot og Torvet. Dispositions- og projektforslagene beskriver den overordnede disponering af projektets elementer, men har ikke samme omfang og detaljeringsgrad som en endelig projektering. Den danner dog et tilstrækkeligt grundlag på hvilket en lokalplan kan udarbejdes idet alle anlægs placering og rumlige udformning, samt principielle materialevalg, er enten afklaret eller reduceret til få alternativer. For de elementer hvor der opstilles alternativer, beskrives alle alternativets miljøpåvirkning i nærværende miljørapport.

4.1 Slotsprojektet

Slotsprojektet omfatter to overordnede projekter på og ved Nyborg Slot i Nyborg. Dels omfatter det restaurering og nybygning på selve Slotsholmen og i tæt sammenspil med fredede, historiske fortidsminder. Dels omfatter det en bearbejdning af landskabet omkring slottet, herunder Slots-holmen, Biblioteksholmen og Torvet (se figur 1). Det er Slots- og Kulturstyrelsen, der er bygherre på projektet da styrelsen ejer det fredede fortidsminde, Slotsholmen, og de fredede bygninger, Nyborg Slot.

Slotsprojektet, som omfattes af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen, består overordnet set af:

- Omlægning af Torvet fra parkeringsplads til offentligt torv;
- regulering af landskabet på Biblioteksholmen
- en ny bro mellem Slotsgade og Biblioteksholmen.

4.1.1 Omlægning af Torvet

Kun en mindre del af Torvet kan i dag benyttes til ophold; det være sig hovedsageligt den nordligste del. Den resterende del af Torvet er i dag parkeringsplads, med 75 pladser, og vejareal i form af en sammenkobling af Stendamsgade og Slotsgade langs voldgraven og en sammenkobling af Slotsgade og Korsgade langs den sydligste del af Torvet.

Med projektet nedlægges parkeringspladserne. Vejforløbet over Torvet fredeliggøres delvist og omlægges så det følger det historiske ”Rigets Hovedstrøg” diagonalt på Torvet til Stendamsgade. Torvet planlægges etableret som et ”shared-space” for at sikre, at afviklingen sker på de bløde trafikanter præmisser.

Det er helt centralt i planen at sikre, at Torvet etableres i belægningsmaterialer af høj kvalitet, der sikrer både god tilgængelighed for alle brugere og samtidig sikrer minimale støjgener fra vejtrafikken. Samtidig er belægningen central i at skulle formidle Torvets og områdets historie med referencer til dets oprindelse og samspil med Nyborg Slot i 1500-tallet.

Der foreslås en sparsom beplantning på Torvet i form af et enkelt stort, solitært træer. Dette tænkes desuden benyttet som LAR-løsning, da det kan etableres med et stort opsamlingsbassin under belægningen. Træet spejles i Torvets sydvestlige hjørne af en vandkunst i terræn. Vandkunsten er både et æstetisk element, men også en god mulighed for leg.

Herudover skal Torvet fremstå åbent og indretningen tænkes hovedsageligt udført med mobile elementer, der understøtter Torvets funktions om multifunktionel plads med rum til både hver-

dagsliv og arrangementer. Der skal sikres mulighed for såvel ophold, blomsterkummer og andet byudstyr.

4.1.2 Regulering af landskabet

Planen fastholder i det store hele disponeringen af Biblioteksholmen, som den er i dag. Den fredede biblioteksbygning vil fortsat være den eneste bygning på holmen, der i øvrigt skal fremstå som et grønt areal mellem Nyborg Slot og Torvet. Den sydlige del af holmen med biblioteket og bibliotekshaven planlægges ikke ændret, udover at der gives mulighed for en ny bro til bibliotekshaven (se herunder).

Den nordlige del af holmen skal fortsat fungere som adgang til Nyborg Slot. Stiforløbene på holmen ændres i kraft af, at den nye bro til Slotsholmen flyttes sydpå i forhold til den eksisterende. Stiforløbene skal udlægges i materialer, der sikrer tilgængelighed for alle typer af brugere som f.eks. slotsgrus eller fliser. Herudover skal den nordlige del af holmen henlægges som et grønt græsareal, der kan benyttes til ophold og mødested med udsigt til både slot, torv og rådhus.

4.1.3 Ny bro til Biblioteksholmen

Der gives mulighed for en ny bro over voldgraven fra den sydlige del af Slotsgade til bibliotekshaven. Den grundlæggende tanke med biblioteksbroen er, at fuldende Erik Lassen og Flemming Møllers oprindelige konkurrenceforslag til biblioteket fra 1935, hvor der netop var en forbindelse mellem biblioteksholm og Slotsgade. Biblioteksholmens grønne karakter er et smukt tilskud til byen, hvilket den forslåede biblioteksbro vil gøre mere tilgængelig og derved naturligt inviterer forbi passerende ind til et attraktivt opholdsområde, hvorfra slottet kan betragtes.

Broen udføres som en bjælkebro der spænder 11 meter henover vandløbet. Broens fulde længde er ca. 13 meter. Gangfladens højde til gennemsnitlig vandspejl varierer mellem 0,85 til 1,13 meter. Broen har en fuld bredde, inkl. konstruktion, på 2,8 meter.

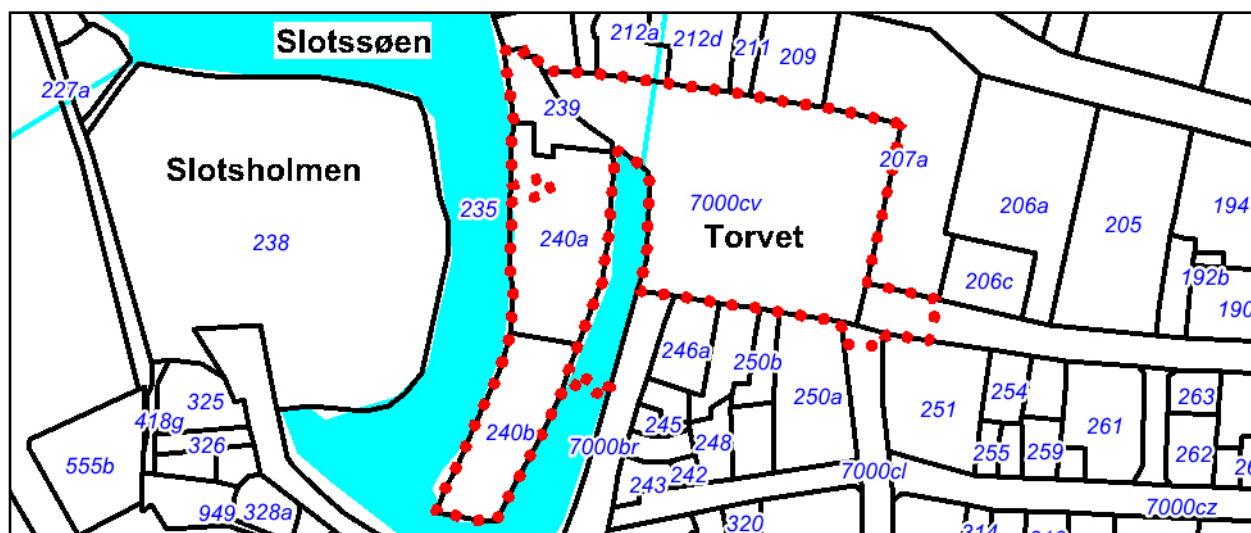
Broen vil ikke behøve bropiller i Slotssøen/voldgraven.

4.2 Lokalplan for Torvet og Biblioteksholmen

Som tidligere beskrevet udarbejdes plangrundlaget for projektet som to lokalplaner inkl. ét kommuneplantillæg. Lokalplanerne dækker hele projektområdet, men er opdelt som hhv. Slotsholmen og Torvet, hvor sidstnævnte også omfatter Biblioteksholmen og broen mellem Slotsgade og Biblioteksholmen.

Lokalplanen for Torvet og Biblioteksholmen, der er genstand for nærværende miljørapport, omfatter således selve omlægningen af Torvet, omdisponeringen af Torvet og Biblioteksholmen og den nye bro fra Slotsgade til Biblioteksholmen. Lokalplanens afgrænsning kan ses på kort, figur 3.

Lokalplanen muliggør slotsprojektets enkelte dele, som de er beskrevet i afsnit 4.1 ovenfor. Det gøres konkret gennem bestemmelser om principper for materialer, trafikafvikling og en gennem en overordnet disponering af arealerne.



Figur 3: Afgrænsning af lokalplanområdet for Lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen som markeret med røde prikker. Området omfatter Torvet i det centrale Nyborg afgrænset af Rådhuset mod øst, facaderækker mod syd og nord og voldgraven/biblioteksgraven mod vest. Herudover omfatter området Biblioteksholmen mellem Torvet og Slotsholmen.

5. Alternativer

Miljørapporten skal beskrive, hvilke andre alternativer til planen, der har været diskuteret, og redegøre for, hvorfor disse er fravalgt.

5.1 0-alternativet

Betegnelsen "0-alternativet" dækker over den sandsynlige udvikling i området, såfremt slotsprojektet ikke gennemføres. Der er således ikke nødvendigvis tale om et alternativ, hvor der *ingen* udvikling sker, men i stedet en sandsynlig *alternativ* udvikling.

Der tages i nærværende rapport udgangspunkt i en sandsynlig alternativ udvikling (0-alternativet), hvor Torvet fastholdes i sin nuværende udformning; hvor parkering og trafik er prioriteret frem for den bløde trafik, ophold og byliv, mens slotsprojektet på Slotsholmen gennemføres.

Ved 0-alternativet vil flere af de i rapporten beskrevne påvirkninger undgås, herunder det forøgede støjniveau fra vejtrafikken på Torvet, da belægningen ikke ændres, generne, der følger af anlægsfasen på Torvet, da der ikke udføres et anlægsarbejde, og omlægningen af parkeringskapaciteten i Nyborg, da parkeringen på Torvet fastholdes på det nuværende niveau.

Ved 0-alternativet tabes de positive effekter af Torve-projektet. Her er først og fremmest tale om selve det færdige Torvs attraktivitet og positive visuelle påvirkning af hele området omkring Slotsøen, rådhuset og indgangen til handelsgaderne. Både gennem forbedret udkig fra og på tværs af Torvet, men også det forbedrede indkig med et mere æstetisk attraktivt torv.

Projektet sigter tillige mod bedre at formidle Torvets historiske betydning og funktion, og på den måde løfte kulturarven og den arkitektoniske arv. Hvis Torvet ikke omlægges vil det derfor betyde en klar nedjustering af kulturarvssatningen i Nyborg. Omlægningen af Torvet til et åbent byrum for mennesker og genetableringen af det oprindelige "Rigets Hovedstrøg" diagonalt på Torvet er nemlig en central del af fortællingen om Nyborg som kongeby.

Omlægningen af Torvet har som et andet formål at skabe et multifunktionelt byrum, der løbende og uden større forarbejde med afspærring, mv. kan benyttes til alle typer af arrangementer; fra street fodbold til julemarked. Noget som parkeringsarealet på Torvet i dag besværliggør.

Andre positive effekter, der tabes, relaterer sig til den afsmittende effekt, som samspillet mellem et udbygget Nyborg Slot og et attraktivt torv for mennesker må forventes at have.

Nyborg Slot som et attraktivt formidlingssted og besøgsdestination vil være en success i sig selv. Der kan imidlertid skabes store gevinster for Nyborg by også, hvis det lykkes at skabe en sammenhæng mellem slot og by. Her skal Torvet fungere som bindeled, både fysisk og visuelt, og være med til at invitere den besøgende på Nyborg Slot til også at udforske Nyborgs historiske bykerne - herunder også dets udbud af handel, restaurationer og andre servicetilbud.

På den måde kan stigningen i antallet af besøgende til Nyborg Slot medføre både en øget attraktivitet af Nyborg by og kommune, men også konkrete socioøkonomiske gevinster i form af øget lokal omsætning i detailhandlen og servicesektoren.

Omlægges Torvet ikke, men fastholdes det nuværende udtryk og funktionen som parkeringsareal forventes denne sammenhæng at være sværere at skabe.

5.2 Alternativer

Følgende mere gennemgribende alternativer har været drøftet i forbindelse med udarbejdelsen af planerne for slotsprojektet:

1. Et projekt, hvor den eksisterende parkering fastholdes på Torvet:

Nedlæggelsen af den offentlige parkeringsplads på Torvet vil medføre en omlægning af parkeringsarealerne i Nyborgs bykerne. De nedlagte pladser erstattes alle af nye eller omprioriterede pladser i nærhed til handelsgaderne, som det beskrives i afsnit 8.1.5. Parkeringspladserne på Torvets fordelagtige placering ved rådhuset og indgangen til gågaden Nørregade betyder imidlertid, at erstatningspladserne vil ligge mellem 50 og 150 meter fra gågaderne.

Et alternativ, hvor den offentlige parkering på Torvet genetableres har derfor været drøftet. Et sådant alternativ vil fastholde de eksisterende offentlige parkeringspladser på Torvet med god og synlig adgang til gågaden Nørregade samt de butiks- og restaurationsdrivende på selve Torvet.

En genetablering af parkeringspladserne på Torvet vil imidlertid have en væsentlig negativ visuel indvirkning på Torvet. Det er forventeligt at disse pladser vil være benyttet en stor del af tiden, hvilket vil sige, at der til alle tider vil være en større mængde biler parkeret på Torvet, som det er tilfældet i dag. Bilerne vil både sløre udsigten til det restaurerede Nyborg Slot og indkigget til et omlagt torv, der både fysisk og visuelt er tænkt til at skulle fungere i sammenhæng.

Formålet med Torvets omlægning; at skabe et byrum for mennesker med klare historiske referencer, vil blive stærkt undermineret.

I fravalget er det herudover lagt til grund, at alle pladserne erstattes i umiddelbar nærhed til gågaderne og at den forøgede afstand ikke vurderes at være væsentlig. Denne vurdering er foretaget under forudsætning af, at ruterne fra erstatningspladserne til gågaderne løftes og omdannes til attraktive indgange til byens historiske handelsområde.

2. Et projekt, hvor køresporet diagonalt over Torvet anlægges i asfalt i stedet for savede brosten:

Omlægningen af Torvet, herunder køresporet diagonalt på Torvet, forventes at vil medføre en forøget støj fra vejtrafikken over Torvet, som det beskrives i afsnit 8.1.3. Stigningen beskrives som en "netop hørbar ændring". Denne stigning skyldes, at den nuværende asfaltbelægning på kørebaserne erstattes af en brostensbelægning. Stigningen forventes på trods af, at trafikken forventes at falde markant over Torvet.

For at mindske forøgelsen af støjen er der i projektet valgt savede brosten, der mindsker støjen i forhold til konventionelle brosten. Det eneste alternativ til at mindske støjbelastningen gennem belægningen yderligere vil være at anlægge køresporet i asfalt.

Dette alternativ er fravalgt, da det vil have væsentlige negative konsekvenser for Torvets visuelle udseende. Torvets brostensbelægning refererer til dets historiske udformning, og skaber et mere interessant og visuelt behageligt udtryk end et asfalteret areal.

Vælges køresporet alene asfalteret vil det også have en væsentlig negativ visuel påvirkning. Brostensbelægningen vil desuden være med til at sikre, at hastigheden over Torvet holdes lav.

I fravalget af alternativet er der desuden lagt vægt på, at ændringen i støjen kan betragtes som en

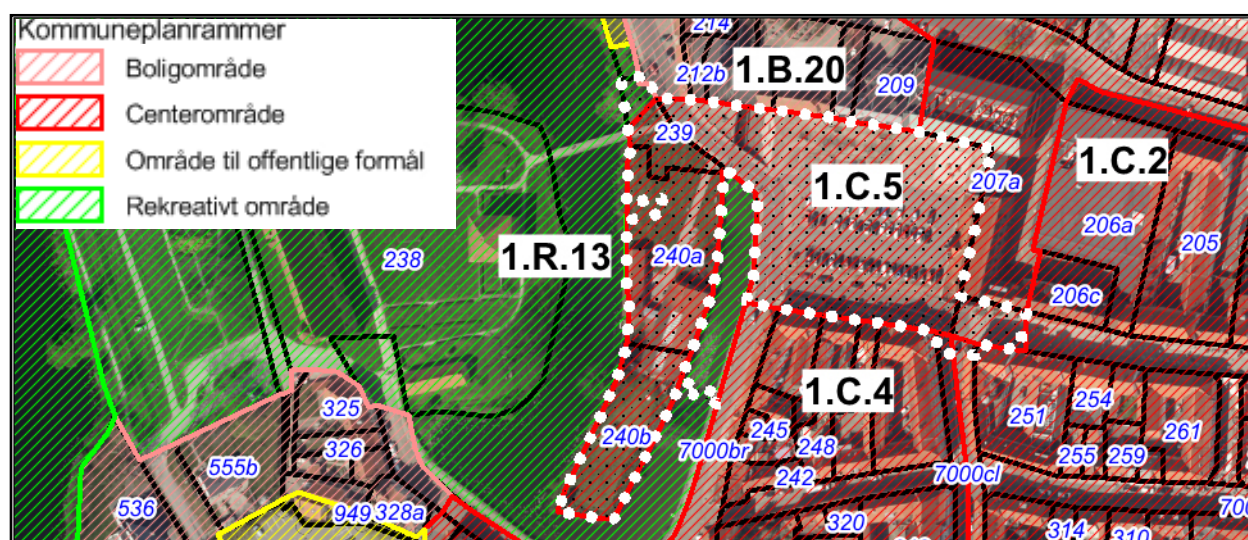
mindre ændring ("netop hørbar ændring") og at den vejledende grænseværdi for de omkringliggende boliger på L_{den} 58 dB ikke overskrides med brostensbelægningen.

5.2.1 Vanskeligheder i vurderingen af alternativerne

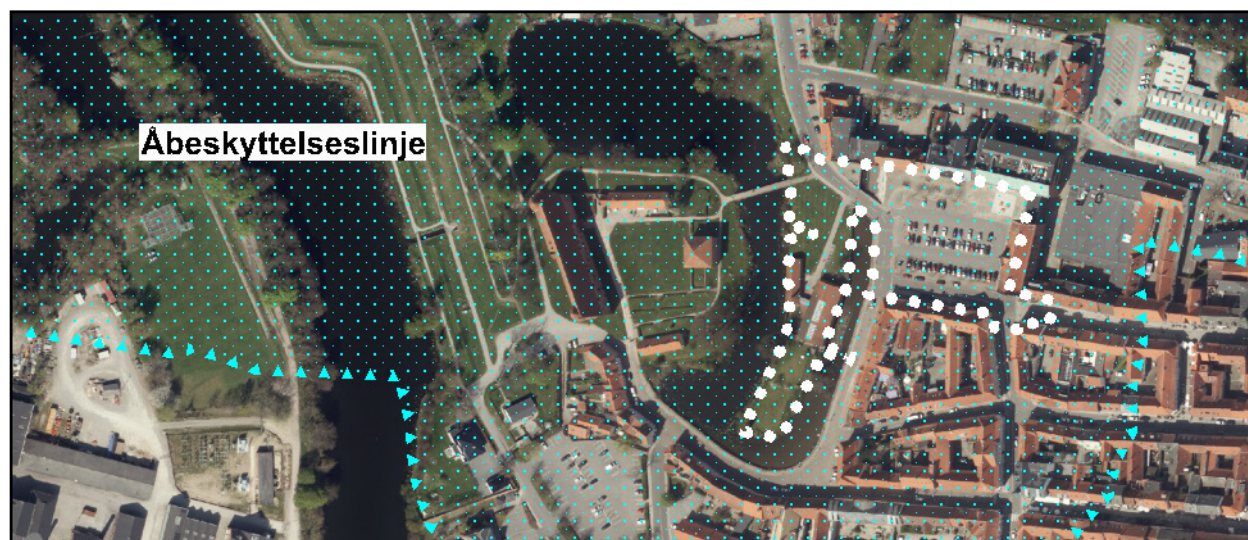
Vurderingen af begge alternativer bygger på beregninger og prognoser for hhv. trafikken i 2024 og den deraf følgende vejtrafikstøj. Som det beskrives i kapitel 12 vil der altid være usikkerheder forbundet med sådanne vurderinger, da de opsatte forudsætninger for f.eks. trafikudviklingen vil have en væsentlig effekt på det beregnede støjniveau på en given lokalitet.



Figur 4: Afgrænsning af lokalplanområdet for Lokalplan nr. 282 (røde prikker og skravering) sammenholdt med gældende lokalplaner.



Figur 5: Afgrænsning af kommunepanramme 1.C.5 (hvide prikker), der er gældende for lokalplanområdet.



Figur 6: Hele planområdet (hvide prikker) er omfattet af en åbeskyttelseslinje, jf. naturbeskyttelsesloven. Det berørte område er markeret med blå prikker og afgrænset af blå pile.

6. Planforhold

6.1 Kommuneplan

I Nyborgs kommuneplan beskrives Nyborg Slot i et hovedtema, ”Nyborg Slot og by”. Temaet beskriver kommunens mål og retningslinjer for slottet og kobler det sammen med større strategiske overvejelser, herunder Nyborg som ”Danmarks Riges Hjerte”. Kommunens mål er dels at udvikle Nyborg Slot som en værdig kandidat til UNESCO’s verdensarvsliste, dels at projektet ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerte” skal være et fyrtårn for udviklingen i hele kommunen og resten af Fyn.

Kommuneplanens retningslinjer fastslår, at der skal gives mulighed for ny bebyggelse på Slotsholmen, en restaurering af Kongefløjen, en bearbejdning af Vagttårnet, og en afgrænsning af Slotsgården. Den nye bebyggelse skal være et ”besøgscenter af national og international format”. Derudover skal Nyborg Kommune udarbejde en strategisk kulturarvsmasterplan (se længere nede).

Torvet og Biblioteksholmen er omfattet af kommuneplanramme 1.C.5, der dækker Torvet, Rådhuset og den nordvestligste del af bymidten inden for voldene (se figur 5). Rammen fastlægger områdets anvendelse til centerområde med fokus på etablering af butikker og erhverv på under 1.000 m². Rammen giver ikke umiddelbart mulighed for opførelse af ny bebyggelse.

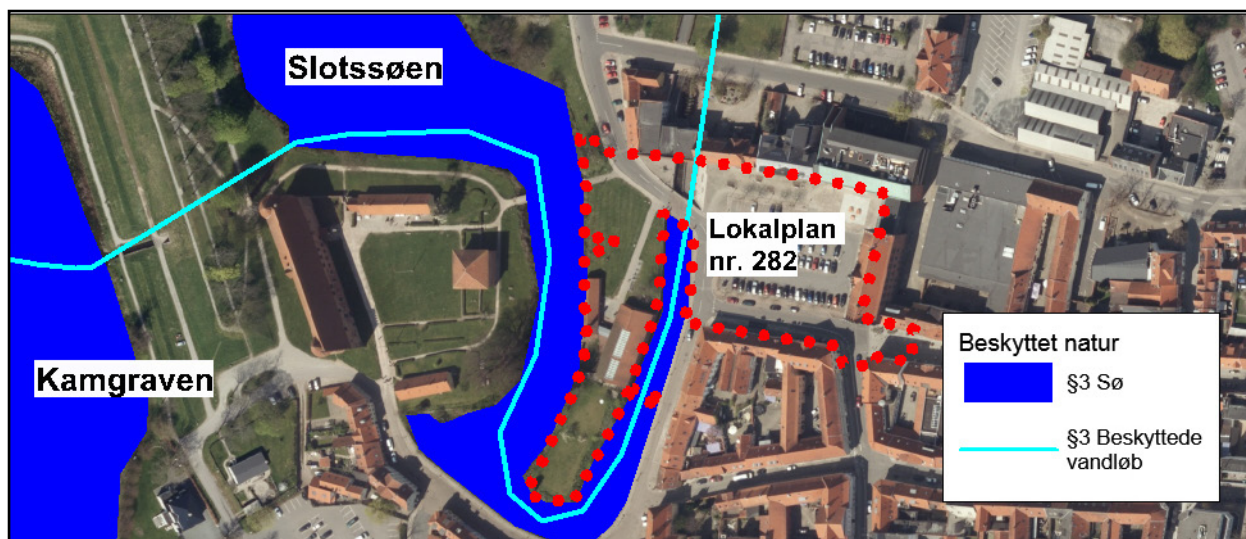
6.2 Kulturarvsmasterplanen

Kulturarvsmasterplanen, der i øjeblikket er under udarbejdelse, er et strategisk værktøj, der dels skal udpege de områder, der i særlig grad understøtter fortællingen om Nyborg som Danmarks Riges Hjerte og dels give nogle retningslinjer for hvordan disse områder i fremtiden skal forvaltes. Slottet, voldanlægget og den intakte middelalderlige gadeplan er sammen med mange af byens huse med til at fortælle Nyborgs historie, og det er derfor vigtigt, at der tages et bevaringshensyn. Kulturarvsmasterplanen skal bl.a. definere balancen mellem bevaring og benyttelse i Nyborgs bymidte.

6.3 Nugældende lokalplaner

Projektområdet er i dag omfattet af to lokalplaner: Slots- og Biblioteksholmen er omfattet af lokalplan nr. 16 – Nyborg Bykerne, fra 2001, og Torvet er omfattet af lokalplan nr. 142 – Bykernen i Nyborg – Facader og skilte, fra 2006 (se kort, figur 4). Begge lokalplaner sigter overordnet mod en bevaring af den historiske bykerne i Nyborg med fokus på at sikre bygningsbevaring, samt regulering af skiltning og facader. Der er generelt ikke givet mulighed for nybyggeri.

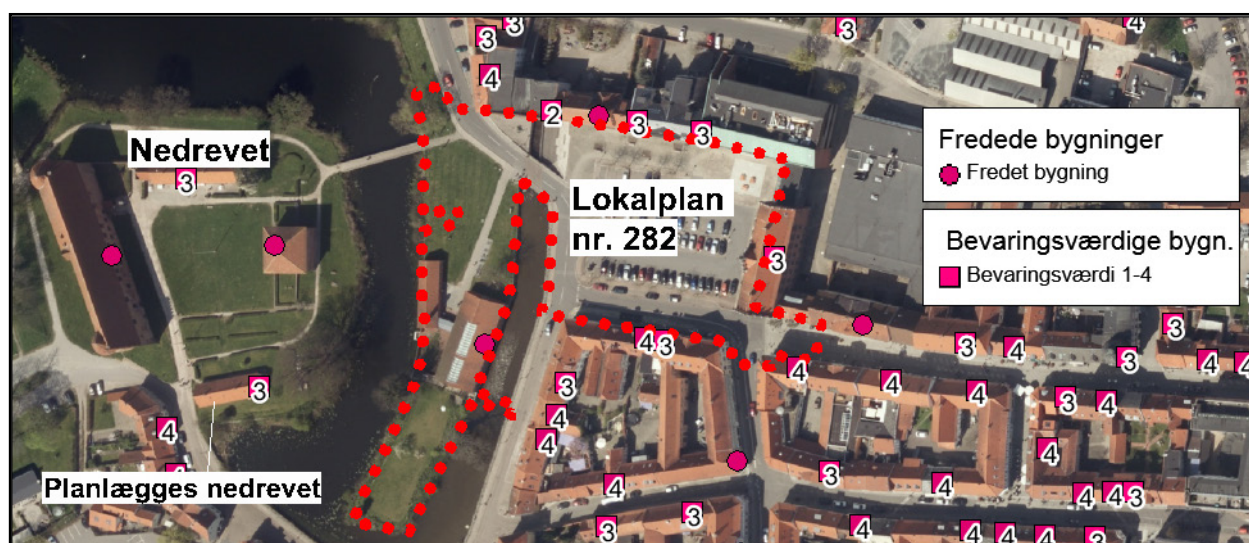
Begge lokalplaner skal erstattes for hvad angår slotsprojektets område.



Figur 7: Planområdet (røde prikker) grænser op til beskyttet natur efter naturbeskyttelseslovens §3; Slotssøen og voldgravssystemet (mørkeblåt) og et beskyttet vandløb (lyseblå linje).



Figur 8: Hele planområdet (hvide prikker) er indenfor fortidsmindefredningen, jf. museumsloven. Det berørte område er markeret med pink skravering. Udenom fortidsmindefredningen strækker sig en beskyttelseslinje (grøn skravering), jf. naturbeskyttelsesloven.



Figur 9: Både inden for planområdet (røde prikker) og i området omkring er der flere fredede og bevaringsværdige bygninger. Kongefløjen og Vagtårnet inden for planområdet er begge fredede.

6.4 Andre planforhold

Åbeskyttelseslinje

Projektområdet er omfattet af åbeskyttelseslinjer fra voldgraven og Slotssøen, jf. § 16 i naturbeskyttelsesloven. Ifølge § 16 må der ikke placeres bebyggelse og lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for en afstand af 150 meter fra beskyttede vandløb. Se figur 6 for en angivelse af beskyttelsen.

Der kan dog opnås dispensation fra ovennævnte beskyttelseslinjer, jf. § 65, stk. 1. Byrådet har dispensationskompetencen.

Fredet fortidsminde

Hele Nyborg Slot, inklusiv voldstedet med alle eksisterende bygninger, er fredet som fortidsminde (jf. museumslovens § 29 e). Fortidsmindefredningen betyder, at der ikke må foretages ændringer på arealer og bygninger inden for fredningsgrænsen uden særlig tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen. Se figur 8 for en angivelse af beskyttelsen.

Styrelsens administration af lovens bestemmelser er restriktiv, men der vil i særlige tilfælde kunne dispenseres til ændringer, f.eks. hvis styrelsen vurderer, at de planlagte ændringer vil være til gavn for fortidsmindet og forståelsen af dette. Fortidsmindefredningen omfatter hele voldstedet inklusiv ruinerne. Fortidsmindefredningen udstrækker sig også til det omfattende fæstningsanlæg med bastioner, portene, voldgrave og broer fra 1600-tallet og frem. Hele lokalplanområdet er således omfattet af fredningen.

Den del af lokalplanområdet, der ikke er omfattet af fredningen, er omfattet af 100 meter beskyttelseslinje omkring det fredede fortidsminde Nyborg Voldanlæg efter § 18 i naturbeskyttelsesloven. Det forudsættes, at der meddeles dispensation fra denne, hvis der skal ske ændringer i tilstanden inden for beskyttelseslinjen. Nyborg Kommune har dispensationskompetencen.

7. Miljøforhold

7.1 Nuværende miljøtilstand

Miljørapporten skal beskrive miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt samt alle eksisterende miljøproblemer, der er relevante for planen. Nedenfor er de vigtigste miljøforhold inden for projektområdet, samt området, der potentielt kan blive påvirket af slotsprojektet, beskrevet opdelt efter emner.

7.1.1 Beskyttede naturtyper

Området er beliggende i byzone, men indeholder beskyttet natur i form af en beskyttet sø og et beskyttet vandløb, Slotssøen (beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven). Hele området er desuden omfattet af en åbeskyttelseslinje efter § 16 i naturbeskyttelsesloven.

Slotssøen er i vandområdeplanerne 2015-2021 vurderet som ”stærkt modificeret”, og det vurderes ikke, at vandområdet kan opnå god økologisk tilstand uden en uacceptabel påvirkning af vandområdets kontekst, herunder Nyborg bymidte og Nyborg Slot. Til trods for voldgravens status som stærkt modificeret så må tilstanden ikke forringes.

Store dele af Nyborg Voldanlæg og voldgravssystemet er en økologisk forbindelse for spredning af flora og fauna fra Nyborg centrum via Hjulby Sø til Ullerslev i Nyborg Kommune. Den økologiske forbindelse overlapper dog ikke med slotsprojektets område og er udelukkende gældende for voldanlægget nord og vest for slottet og voldgravssystemet nord og vest for de pågældende volde.

7.1.2 Fredede bygninger og det fredede fortidsminde

En del af projektområdet er fredet som fortidsminde og den resterende del omfattet af en 100 meters beskyttelseszone, der udgår fra denne fredning. Lokalplanområdets vestlige del (Biblioteksholmen og voldgraven) er fredet og dens østlige del (Torvet) er omfattet af beskyttelseszonen. Lokalplanområdet indeholder én fredet bygning (biblioteksbygningen fra 1930'erne), men der ligger flere fredede bygninger umiddelbart op til lokalplanområdet, herunder det historiske rådhus (se kort, figur 9). Desuden er hele volden fredet efter bygningsfredningsloven (LBK nr 970 af 28/08/2014) og museumsloven (LBK nr 358 af 08/04/2014).

7.1.3 Truede og beskyttede arter

Der er konstateret tilstedeværelse af flagermus på Slotsholmen og på selve slottet. Der er imidlertid ikke konstateret kolonier. Beplantningen på Torvet vurderes ikke at være egnet til flagermus, men to træer på Biblioteksholmen indenfor lokalplanområdet er identificeret som potentielle opholdssteder for flagermus. De pågældende træer må ikke fjernes uden tilladelse fra Nyborg Kommune.

Alle flagermus er beskyttet via EU's Habitatdirektiv (såkaldte Bilag IV-arter) samt artsfredningsbekendtgørelsen, jagt- og vildforvaltningslovens § 6a og naturbeskyttelseslovens § 29a.

Træer med hulheder må kun fældes inden for perioden 1. september til ultimo oktober hvor flagermusene hverken yngler eller er i dvale og kun efter tilladelse fra Nyborg Kommune.

Der er desuden konstateret en forekomst af Nordlig fugleedderkop på voldterrænet nordvest for Nyborg Slot. Udbredelsen overlapper ikke med projekt- eller lokalplanområdet.

Der er ikke konstateret beskyttet flora inden for projektets område.

7.1.4 Jordforurening

Området er beliggende i byzone og derfor er hele området defineret som områdeklassificeret areal, hvilket vil sige, at jorden potentielt er forurennet. Der er dog ikke konstateret jordforurening i området.

7.2 Sandsynlig miljøtilstand hvis slotsprojektet ikke gennemføres

Vurderingen af den sandsynlige miljøtilstand, hvis slotsprojektet ikke gennemføres (0-alternativet), bygger på den i afsnit 5.1 beskrevne alternative udvikling, hvor Torvet som parkeringsareal fastholdes.

I dette scenarie sker der ikke væsentlige ændringer i området, hvorfor miljøtilstanden ikke forventes at ændres.

7.3 Tilpasning af planen efter relevante miljøbeskyttelsesmål

Store dele af projektområdet udgøres af beskyttede vandløb og sø efter § 3 i naturbeskyttelsesloven. Loven tilsigter at beskytte disse naturområder mod indgreb og tilstandsændringer. Projektet er dog af en sådan karakter, at tilstandsændringer ikke kan undgås ved gennemførelse af projektet.

Staten har i 2016 udgivet vandområdeplanerne for anden planperiode, 2015-2021. Vandområdeplanerne skal sikre god vandkvalitet i danske søer, vandløb, kystvande og grundvand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv. Voldgraven er behandlet i vandområdeplanerne, hvor systemet er karakteriseret som "stærkt modificeret". Der er i vandområdeplanerne ikke opsat mål for bedringen af miljøtilstanden i systemet, idet det vurderes, at et sådant indgreb i vandområdets "hydromorfologiske karakteristika, som er nødvendige for at opnå god økologisk tilstand for alle kvalitetslementer i vandløb, vil have betydelige negative indvirkninger" på vandområdets fysiske kontekst. Til trods for voldgravens status som stærkt modificeret må tilstanden ikke forringes.

Slotssøen er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven (LBK nr 121 af 26/01/2017). Ifølge § 3 må der ikke foretages ændring i tilstanden af naturlige søer, hvis areal er på over 100 m² medmindre det er af tilstandsforbedrende karakter. Området er beskyttet for at sikre optimale udviklingsmuligheder for flora og fauna. Den påtænkte erstatning af den eksisterende bro til Slotsholmen fra Biblioteksholmen kan ikke undgås at have en negativ indvirkning på Slotssøen. Indvirkningen vil dog ikke være større, end den indvirkning den eksisterende bro har. Der er derfor alene tale om en flytning af indvirkningen, da den eksisterende bro samtidig fjernes.

De nye broer er desuden designet så de har en relativ lille påvirkning af Slotssøen, herunder ved skyggevirkninger, der begrænses ved broernes smalle design.

Broen til Slotsholmen, der oprindeligt var planlagt til at blive beklædt med cortenstål, beklædes i stedet enten med trælameller eller udstyres alternativt med et klassisk stålgelænder. Derved undgås en potentielt skadelig afvaskning af metaller fra cortenstålet, direkte til søen.

Som beskrevet i afsnit 7.1.3 er der konstateret en forekomst af fredede vandflagermus inden for projektområdet. Flagermusene er beskyttet, bl.a. under EU's habitatdirektiv, og må som udgangspunkt ikke forstyrres i deres levesteder. Da der er konstateret flere træer på Biblioteksholmen, hvor flagermusene kan tænkes at tage ophold, er disse træer beskyttet i lokalplanen. Såfremt det er nødvendigt at fælde træerne, skal det først godkendes af Nyborg Kommune på baggrund af en

undersøgelse af fældningens konsekvenser for områdets økologiske funktionalitet for flagermus.

Køresporet over Torvet er planlagt anlagt i brosten bl.a. for at sikre at omlægningen sker med historiske referencer til Torvets oprindelige udseende og funktion samt for at sikre en lav kørehastighed over Torvet. I valget af brostensbelægning skal det sikres, at der ikke sker en væsentlig forøgelse af støjniveauet fra vejtrafikken og at støjen fra vejtrafikken samlet set ikke overstiger grænseværdien for de omkringliggende boliger på L_{den} 58 dB. Derfor arbejdes der i projektet med brosten, der sikrer en lav støjpåvirkning, f.eks. savede brosten.

8. Sandsynlige miljøpåvirkninger

Efter litra f i bilag 1 til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal miljørapporten belyse den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet som følge af de af planerne muliggjorte tiltag (slotsprojektet). Miljørapporten skal beskrive miljømæssige indvirkninger ud fra et bredt miljøbegreb, herunder biologisk mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab og kulturarv, herunder kirker, kirkeomgivelser, arkitektur, arkæologiske hensyn og bevaringsværdier.

De beskrevne miljøpåvirkninger er afgrænset i scoping-fasen og beskrevet under miljørapportens fokus i afsnit 3.2.1.

Herunder beskrives og vurderes hver type af indvirkning mht. påvirkningens karakter, herunder sekundære, kumulative, synergistiske, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige, positive og negative virkninger.

Indvirkningerne er beskrevet opdelt efter ”tværgående påvirkninger”, dvs. påvirkninger, der relaterer sig til slotsprojektet som helhed, herunder afledte påvirkninger, og ”påvirkninger ifm. slotsprojektet på Torvet og Biblioteksholmen”, dvs. påvirkninger, der kan henledes direkte til de konkrete tiltag på selve Torvet og Biblioteksholmen.

8.1 Tværgående påvirkninger

De tværgående påvirkninger følger først og fremmest af slotsprojektets samlede påvirkning af funktionelle parametre, dvs. af den af projektet følgende stigning i antallet af besøgende fra 20-30.000 til 100.000 om året fra 2021. Østfyns Museer vurderer at besøgstallet vil fordele sig som illustreret på nedenstående tabel (fordelt på måneder og hhv. pr. dag, ad gangen og i en spidsbelastningssituation):

Måned	Antal pr. måned	Antal pr. gennemsnitsdag*	Samtidigt antal pr. gennemsnitsdag**	Spidsbelastning (maksimal samtidig belastning)***
Januar	3.000	136	45	111
Februar	10.000	454	151	370
Marts	5.000	227	76	185
April	6.000	272	91	222
Maj	8.000	363	121	296
Juni	11.000	500	167	407
Juli	17.000	772	257	630
August	16.000	727	242	593
September	8.000	363	121	296
Oktober	9.000	409	136	333
November	4.000	182	61	148
December	3.000	136	45	111
Total, år	100.000	378	126	309

* Det månedlige antal fordelt på 5 dage i en uge.

** Udregnet med to timer pr. besøg.

*** Defineret som en lørdag mellem 10 og 14, hvor det antages, at 2/3 af de besøgende i en given måned ankommer i weekenden, at besøgene i weekenden fordeles sig ligeligt mellem lørdag og søndag, og at besøgstiden er to timer.

Denne stigning i antallet af besøgende medfører en forventet stigning i bil- og bustrafikken, med potentielle konsekvenser for niveauet af vejstøj, trafiksikkerheden, tilgængeligheden af parkeringspladser, og miljøpåvirkninger. Stigningen i antallet af gående i byen kan også medføre funktionelle påvirkninger. Stigningen i antallet af besøgende vil dog også få positive socioøkonomiske følger.

Der vil tillige være midlertidige tværgående påvirkninger, der skyldes selve anlægsarbejdet, herunder støj, støv og øget tung trafik i Nyborgs bymidte.

Alle disse påvirkninger beskrives i det følgende.

8.1.1 Støj mv. under anlæg

Selve anlægsarbejdet udføres ifølge tidsplanen i perioden august 2018 til august 2020. Anlægsarbejdet på Torvet planlægges udført i perioden november 2018 til november 2019.

Lokalt vil der under anlægsfasen være gener i form af støj, vibrationer og eventuelt støvspredning. Disse vil givetvis være mest udtalte ved Torvet idet der her opereres tæt op ad både byliv, boliger, arbejdspladser og serviceerhvervslokationer, mens anlægget på Slotsholmen ligger fjernere fra anden bebyggelse. Anlægget på Slotsholmen vil dog også give anledning til gener for de omkringboende, f.eks. i Slotsgade, idet byggepladsen opsættes syd for slottet på selve Slotsholmen og vest for Kongefløjen neden for volden.

Indretningen af byggeplads og skurby skal ske så generne for de omkringboende begrænses mest muligt.

At undgå gener i anlægsfasen er ikke muligt grundet områdets placering midt i Nyborgs historiske centrum og et fredet fortidsminde i form af voldanlægget. Det er nemlig endvidere centralt, at der i byggeprocessen drages omsorg for, at det fredede fortidsminde – både slotsbanke og voldgrave – ikke beskadiges ved kørsel med og brug af maskiner.

Der må altså påregnes tung trafik igennem det centrale Nyborg i forbindelse med byggearbejderne. Adgangen til byggepladsen på Slotsholmen vil skulle ske via Dronningensvej og alt trafik til og fra byggepladsen skal afvikles via Dronningensvej. Adgangen til byggepladsen ved Torvet skal ske via Nørrevoldgade og Stendamsgade, hvorfor der må påregnes gener fra den tunge trafik her. Da denne trafik kun vil forekomme i dagperioden på hverdage, og kun vil forekomme periodisk med en kort varighed, er det kommunens vurdering at generne ikke vil være væsentlige. For at reducere generne for omgivelserne, vil der overfor entreprenørerne blive anvist køreruter samt tidspunkter for kørsel med tung trafik

Anlægsarbejdet vil, udover den tunge trafik, ikke give anledning til store støjgener, da pilotering ikke foregår ved at banke pæle i jorden, men i stedet ved at bore dem i.

8.1.2 Socioøkonomiske forhold

Den betydelige forøgelse i antallet af besøgende på Nyborg Slot på 70-80.000 ordinære betalende gæster, og 60.000 betalende gæster ifm. specielle arrangementer, medfører en betydelig strøm af ekstra besøgende i Nyborg by.

De ekstra besøgende vil betyde en lokal jobskabelse, hovedsageligt inden for serviceindustrien og detailhandlen. Udover arbejdspladser på Østfyns Museer og Nyborg Slot har de ekstra besøgende

potentielt en positiv økonomisk afsmitning på handels- og restaurationsbranchen i Nyborg by-midte. Dette forventes at give udslag i en lokal jobskabelse, butiks- og restaurationsåbninger, mv., hvilket må forventes at have en positiv afsmitning på lokale socioøkonomiske forhold.

Rådgivningsvirksomheden COWI har i forbindelse med Detailhandelsanalyse 2017 for Nyborg Kommune estimeret, at stigningen i den turismeafledte omsætningstilvækst i detailhandlen i Nyborg by vil være i størrelsesordenen 10-20 mio. kr. årligt¹. Dette estimat medregner ikke forbruget i serviceindustrien og restaurationsbranchen.

Estimatet bygger på VisitDenmarks Turistundersøgelse fra 2016, der opgjorde turisternes døgnforbrug.

8.1.3 Trafik og transport, herunder lokal forurening

Den store forøgelse af gæster til Nyborg Slot som følge af slotsprojektet ventes at få væsentlige indvirkninger på trafikafviklingen i Nyborg. Det ventes, at antallet af betalende gæster stiger fra nuværende 20-30.000 til 100.000 per år. Endvidere vil antallet af betalende gæster til specielle arrangementer stige fra nuværende ca. 40.000 til 100.000 per år. Det forventede antal daglige besøgende til store events få gange årligt ved Nyborg Slot forventes at være 25.000.

Modalfordelingen for de besøgende fastsættes til 1 bilist per 4,4 besøgende (se bilag 5), hvilket resulterer i en betydelig ekstra trafik.

Trafikken forventes afviklet via fire hovedruter:

- Fra nord via Odensevej/Vestergade,
- fra øst fra motorvejsafkørsel 45 Nyborg Ø fra E20 via Storebæltsvej,
- fra vest via Fynsvej/Vindingevej, og
- fra syd via Dyrehavevej.

De ankomende fra øst, vest og syd ledes alle via Strandvejen/Havnegade ind i bymidten fra syd. De ankomne fra nord ledes ind i bymidten via Ravelinsvej fra nord. Se kort, bilag 7. Forbindelse på tværs af bymidten, mellem nord og syd, opnås via Baggersgade-Gamle Torv-Adelgade. Denne fordeling skal understøttes af både analog og digital skiltning.

I 2014 blev der foretaget en modelberegning af den forventede basistrafikbelastning i 2024 tre år efter Nyborg Slot genåbner samt under særarrangementer samme år (se bilag 8). Modelkørslen beregnede en forventet stigning i trafikken på mange af Nyborgs større veje samt i bymidten. Resultaterne afspejler ikke kun det forøgede besøgstal til Nyborg Slot. Fremskrivningen baserer sig nemlig herudover på en vækst i trafikken på 1-3% p.a. alt efter vejtypen. For de fire ankomstruter, beskrevet ovenfor, viste prognosen følgende:

- Storebæltsvej (ml. Enghavevej og Slipshavnsvej): Stigning i antallet af biler fra 7.700 i 2014 til 8.900 i 2024 – en stigning på 15%.
- Vestergade (ml. Christianlundsvej og Lindealleen): Stigning i antallet af biler fra 10.100 i 2014 til 11.400 i 2024 – en stigning på 12%.
- Fynsvej (ml. Romsøvej og Lyøvej): Stigning af antallet i biler fra 4.800 i 2014 til 5.500 i 2024 – en stigning på 14%.

¹ Til sammenligning omsætter en gennemsnitlig discountbutik for mellem 25 og 50 mio. kr. om året, en gennemsnitlig specialdagligvarebutik for mellem 10 og 50 mio. kr. om året og en gennemsnitlig tøjbutik for mellem 20 og 40 mio. kr. om året ifølge vejledning om detailhandelsplanlægning (Erhvervsstyrelsen, 2017).

-
- Dyrehavevej (ml. Kastanievej og Avernakke): Stigning i antallet af biler fra 5.900 i 2014 til 6.600 i 2024 – en stigning på 11%.

Endvidere forventes en stigning i antallet af biler på Strandvejen, syd for bymidten, på 1.200 biler (fra 11.200 til 12.400 – en stigning på 10%) og på 800 biler på Adelgade (fra 7.000 til 7.800 – en stigning på 11%).

Dette scenarie gælder for basissituationen i 2024, hvor der er taget højde for Nyborg Slots øgede tiltrækning. Der er også lavet modelkørsler for bymidtens gader for en situation med et særarrangement på Nyborg Slot, hvor der tiltrækkes ekstra 6.000 bilister; det forventede daglige besøgstal på 25.000 med 1 bilist per 4,4 besøgende (lig med ca. 5.700 bilister). Heraf forventes 70% af trafikken at koncentreres inden for samme tidsrum (4.200 biler).

Ved en sådan modelkørsel viser prognosen mere end en fordobling af trafikken på centrale gader såsom Vestervoldgade, Østervoldgade og Nørrevoldgade ift. 2014-niveauet og basis 2024-prognosen.

Grundet ændringer i det ønskede ruteforløb for besøgende, placeringen af parkeringspladserne i byen, herunder lukningen af parkering på Torvet, samt specificeringen af slotsprojektet giver disse tal dog ikke et fuldstændig retvisende billede af den forventede trafiksituation i bykernen med et mere attraktivt Nyborg Slot. Derfor er tillige udarbejdet en analyse af, hvad disse ændringer vil betyde for trafikflowet i Nyborgs bymidte (se bilag 9). Analysen bygger på forudsætninger om den ændrede parkeringssituation (se afsnit 8.1.5) samt de ændrede kørselsforhold omkring Nyborg Slot og Torvet (se kort, bilag 12).

Resultatet af analysen for nogle centrale strækninger omkring Torvet kan ses i figur 10. Tabellen viser forventede trafikmængder i 2024, hvor antallet af besøgende til Nyborg Slot er steget - både i en situation med uændrede fysiske forhold ("2024 basis") og i en situation, hvor der er etableret parkeringspladser, som beskrevet i afsnit 8.1.5, hvor Torvet er delvis fredeliggjort med ét ensrettet kørespor fra Korsgade mod Stendamsgade og hvor der er etableret digital parkeringshenvisning, som beskrevet i kapitel 9. Resultaterne holdes op imod trafiktællinger fra 2014.

Analysen viser en betragtelig nedgang i trafikken henover Torvet (fra en ÅDT på 900 til 500 svarende til en nedgang på 44%). Også trafikken på Lindealleen falder; her forventes en nedgang på 50%. Da parkanter forventes at blive omdirigeret til parkeringspladserne på Nørrevoldgade forventes her en stigning på 60% til en ÅDT på 1750. Trafikken på Slotsgade forventes at stige med hhv. 16% og 12% for den øvre og den nedre del.

Spidsbelastningen, ifm. et større arrangement når Nyborg Slot er genåbnet, forventes at betyde en samtidig merbelastning på op til 4.200 biler fordelt over Nyborgs større indfaldsveje og ruterne til parkeringsområderne, som vist på bilag 7. Dette vil kun være tilfældet 1-2 gange årligt. Størstedelen af året, vil den samtidige merbelastning være væsentlig lavere. En gennemsnitlig dag, vil det dreje sig om mellem 45 og 250 samtidige besøgende (fra travleste til mindst travle måneder), svarende til mellem 10 og 57 biler fordelt på vejene i Nyborg. I en spidsbelastningssituation (lørdage) uden større arrangementer, vil det dreje sig om mellem 111 og 630 samtidige besøgende, svarende til mellem 25 og 143 biler fordelt på vejene i Nyborg.

Det er altså især stigningen i trafikken ved spidsbelastningssituationer, der vil få betydning for trafikafviklingen i byen, især ved flaskehalse, kryds, mv., og som vil kunne medføre afledte effek-

ter såsom forøget støjniveau på belastede strækninger, lokal partikelforurening og klimabelastning i form af CO₂-udledning. Det er vigtigt at fremhæve, at disse spidsbelastningssituationer vil falde på dage, hvor den resterende trafik i byen ikke er lige så stor. Spidsbelastningssituationer ift. trafik til Nyborg Slot vil som beskrevet være på lørdage/søndage i højsæsonen, mens den resterende trafik er størst i spidstimerne på hverdage.

Vejnavn	2014 (tællinger)	2024 (basis)	2024 (mod.)	Ændring 2014-24	Ændring 2014- "2024 mod."	Retning	2024 (basis)	2024 (mod.)
Torvet	900	750	500	-16,7%	-44,4%	Ø	-	-
						V	750	500
Adelgade	7000	7800	7150	11,4%	2,1%	N	N/A	4250
						S	N/A	3900
Slotsgade	980	1050	1100	7,1%	12,2%	N	-	-
						S	1050	1100
Stendamsgade	900	1550	1350	72,2%	50,0%	N	600	400
						S	950	950
Nørrevoldgade ved Rådhuset	1200	1300	1750	8,3%	45,8%	Ø	550	850
						V	650	900
Nørrevoldgade vest	N/A	700	850	N/A	N/A	Ø	50	200
						V	650	650
Lindealleen	900	800	450	-11,1%	-50,0%	Ø	500	150
						V	300	300
Korsgade	860	1180	650	37,2%	-24,4%	N	1200	650
						S	-	-
Dronningensvej	750	750	1150	0,0%	53,3%	Ø	N/A	N/A
						V	N/A	N/A

Figur 10: Prognose for ændring af trafikforhold i Nyborgs bymidte som følge af åbningen af Nyborg Slot og ændring af parkerings- og trafikforhold ved Torvet, mv. Værdierne er angivet i ÅDT. "2024 (basis)" beskriver en situation med et forhøjet besøgstal til Nyborg Slot. "2024 (mod.)" beskriver en situation hvor parkeringsforholdene i bymidten herudover er ændret, jf afsnit 8.1.5, og der er etableret digital parkeringshenvisning.

Støj fra vejtrafikken

Med den forventede stigning i trafikken på flere større veje, samt flere veje i den centrale by, må en ændring i vejtrafikstøjen, for flere områder i Nyborg, forventes.

Trafikstøj kan have flere sundhedsmæssige konsekvenser, både på langt sigt og på kort sigt som det beskrives af Miljøministeriet:

"Trafikken er den væsentligste kilde til støjbelastningen i Danmark. Vejstøj kan ifølge WHO medføre gener som søvnproblemer, træthed, hovedpine, forøget blodtryk, hormonelle virkninger, stress og forøget risiko for hjertesygdomme. Der er også indikationer på, at børn, der udsættes for vedvarende ekstern støj, har risiko for indlæringsproblemer."

For at vurdere ændringen af støjen fra vejtrafikken i Nyborg, har rådgivningsfirmaet Rambøll udført støjberegninger for 10 udvalgte strækninger i Nyborg. Støjberegningerne omhandler forholdene i 2014 og forholdene med den fremskrevne trafik i 2024. Ændringerne i de to beregningsscenarier er forskellige vejbelægninger samt antallet af køretøjer.

Strækningerne er for hovedparten udvalgt på baggrund af, at det er disse strækninger, der forventes at opleve en væsentlig forøgelse af trafikken. Herudover er Torvet medtaget, selvom der forventes et fald i trafikken, da den nuværende asfaltbelægning påtænkes erstattet med en savet brostensbelægning, der kan tænkes at give anledning til et forøget støjniveau. Korsgade er herudover medtaget, selvom der forventes et fald i trafikken, pga. dens centrale beliggenhed i bymidten.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj er L_{den} 58 dB i områder med boliger. Af tabel 2 fremgår at nogle af vejstrækningerne ifølge beregningerne, ligger over denne vejledende grænseværdi. Da mange af vejstrækningerne er hovedfærdselsåre i Nyborg by, har kommunen begrænsede muligheder for regulering af trafikmængden.

Ændringerne i støjniveauet beskrives ift., hvordan den opleves. Ændringer af støjniveauet, og den subjektive opfattelse heraf, kan ses af tabel 1.

Dæmpning af støjen	Ændringen opleves som
1 dB	En meget lille ændring
2 dB	En netop hørbar ændring
3 dB	En netop hørbar, men lille ændring
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring
10 dB	En fordobling eller halvering af støjen
20 dB	En meget stor ændring

Tabel 1: Den subjektive oplevelse af en ændring i støjniveauet.

Støjen er beregnet ved 10 vejstrækninger i Nyborg i punkter placeret 1,5 meter over terræn og 10 meter fra vejmidten. Alle de benyttede forudsætninger kan ses i bilag 13. Resultaterne af beregningerne kan ses på tabel 2.

Vej	Støj 2014	Støj 2024	Forskel
Vestergade	69,1 dB	69,6 dB	+0,5 dB
Storebæltsvej	66,9 dB	67,6 dB	+0,7 dB
Dyrhavevej	67,3 dB	67,8 dB	+0,5 dB
Strandvejen	68,6 dB	69,1 dB	+0,5 dB
Dronningensvej	58,1 dB	60,0 dB	+1,9 dB
Adelgade	64,8 dB	65,3 dB	+0,5 dB
Nørrevoldgade	56,3 dB	58,2 dB	+1,9 dB
Korsgade	55,4 dB	53,3 dB	-2,1 dB
Torvet	55,2 dB	57,2 dB	+2 dB
Stendamsgade	55,4 dB	56 dB	+0,6 dB

Tabel 2: Resultaterne af Rambølls støjeregninger for trafikken i hhv. 2014 og 2024 pba. de forventede ændringer i trafikmængderne på udvalgte strækninger i Nyborg.

Den forøgede trafik i Nyborg, betyder en stigning i støjen på omkring 0,5 dB - 0,7 dB for langt de fleste af de undersøgte veje. Denne ændring er mindre end værdierne opført af Tabel 1. Ændringerne er derfor ikke hørbare på de fleste veje.

Pga. den procentvis større ændring af trafiktallet på Nørrevoldgade ved Rådhuset og Dronningensvej, fås en stigning i støjen på +1,9 dB. Dette svarer til en netop hørbar ændring.

På Korsgade næsten halveres antallet af køretøjer i 2024. Dette betyder et fald i støjen på -2,1 dB, en netop hørbar ændring.

Som vist i figur 11, falder trafikken fra et ÅDT niveau på ca. 900 til ca. 500, som resultat af at parkeringspladsen lukker og et nyt ensrettet kørselspor erstatter det nuværende vejsystem. Torvet påtænkes anlagt i belægninger, der er kendt for at give anledning til en større støjpåvirkning ifm. trafikafvikling (brosten, chaussésten), end almindelige asfaltbelægninger. På trods af et forventet

fald i trafikken over Torvet på ca. 40%, ses i Tabel 2 at støjniveau øges, på grund af at asfaltbelægningen erstattes med brosten. Støjberegningerne viser dog, at støjniveauet fortsat ligger under den vejledende støjgrænseværdi på L_{den} 58 dB.

Lokalplanen stiller krav om, at køresporet over Torvet anlægges i en brostensbelægning med savede brosten, der er kendt for at være væsentlig mindre støjgenererende end traditionelle brosten. Det er f.eks. en type brosten, der benyttes flere steder i Københavns og Frederiksberg kommuner. Endvidere holdes hastigheden lav med en hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t som er udgangspunktet for Rambølls beregninger.

Beregningerne viser, at støjen vil stige med +2 dB i forhold til de eksisterende forhold. Dette svarer til en netop hørbar ændring. Regnes der på en asfaltbelægning i stedet for en brostensbelægning på Torvet ses i stedet en ændring på -2,5 dB.

Det må imidlertid antages, at den reelle hastighed for trafikken over Torvet bliver mindre end de 30 km/t, da Torvet anlægges som et 'shared-space', hvor biltrafikken underordner sig gående og cyklister. Hvis den reelle hastighed i stedet er 20 km/t, svarer det til, at ændringen i støjen vil være nærmere +1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring.

Rambøll har desuden givet et skøn på, hvor stort et støjbidrag der kan forventes ved busafsætningspladsen ved Dronningensvej sydvest for Nyborg Slot.

Støjen fra busholdepladsen betragtes som virksomhedsstøj. Dette begrundes med, at busholdepladsen er en integreret del af slottets aktiviteter inden for lokalplanen, og derfor er en del af "virksomhedsstøjen" fra slottet. Til og fra kørsel til busholdepladsen betragtes som trafikstøj. Med bussernes ankomst som 2 pr. weekend, ligger den strengeste støjgrænseværdi ved søndage imellem kl. 07 til 22 på 45 dB for centerområder, midlet over de 8 mest støjbelastede sammenhængende timer.

Det forventes at der maksimalt ankommer 2 busser pr. weekend. Søndagen har den laveste vejledende støjgrænseværdi i dagperioden, svarende til 45 dB. Samme støjgrænseværdi gør sig gældende for aftenperioden alle dage.

De to busser i weekenden ved busstoppet giver anledning til et støjniveau på 44 dB, hvilket er under grænseværdien for virksomhedsstøj i centerområder på søndage i dagperioden. Støjberegningen viser at busserne ligeledes vil overholde støjgrænseværdien i aftenperioden.

Trafiksikkerhed

Der forventes en trafikstigning på en del af vejene i Nyborg, hvilket kan give udfordringer i forhold til trafiksikkerheden og der vil uden tvivl skulle foretages tilpasninger af veje og krydsningspunkter. Det forventes dog samtidig at en mere tydelig parkeringshenviisning og skiltning vil være med til, at give en mere klar vejvisning og et mere ensartet trafikmønster. Indsatsen i forhold til slotsprojektet vil rettet mod de ruter, der skiltes til gennem parkeringshenviisningen og specielt krydsene ved indkørsel til parkeringsområdet ved marinaen og krydset Nørrevoldgade/Adelgade.

Grundet den forventede stigning i trafikken i det centrale Nyborg kan der være steder hvor der opstår trafiksikkerhedsmæssige problematikker. Et fokuspunkt i forbindelse med større trafikvolumen er krydsningen af Ravelinsvej/Baggersgade ved Nørrevoldgade. Det smalle vejforløb med en smal svingbane i midten af vejforløbet Ravelinsvej/Baggersgade, den usymmetriske forbindelse

mellem hhv. den østlige og vestlige del af Nørrevoldgade, samt inkorporeringen af en fodgængerovergang med helleanlæg gør trafikafviklingen kompleks, hvilket, ved højere trafikvolumener, kan skabe konflikter.



Figur 11: Krydset Nørrevoldgade/Baggersgade/Ravelinsvej er et særligt fokuspunkt for trafikafviklingen ifm. åbningen af slottet idet mange vil benytte strækningen som en nord-syd forbindelse, men også for at få adgang til parkeringsområderne ved den vestlige del af Nørrevoldgade.

Lokalplanen sikrer, at belysningskonceptet på Torvet opfylder krav til sikker afvikling af trafikken over pladsen.

Lokal partikelforurening

Stigningen i trafikken i Nyborg vil føre til en stigning i den lokale partikelforurening. Luftforurening kan have flere sundhedsmæssige konsekvenser, både på langt sigt og på kort sigt som det beskrives af Miljøministeriet:

”Luftforurening har betydning for vores sundhed på flere måder. Man skelner mellem kort-tidseffekter, som man oplever umiddelbart efter at man er blevet udsat, og langtidseffekter, der først kan mærkes langt senere.

Nogle af langtidseffekterne kan være hjerte- og lungesygdomme, påvirkning af blodet, ændring af kroppens celler, hvilket i værste fald kan udvikle sig til kræft og dårligere lunger hos børn. På kort sigt er det især folk, der i forvejen har problemer med for eksempel astma, der kan opleve, at symptomerne bliver værre, eller at de oftere bliver syge”.

Udgangspunktet må på den anden side forventes at være lavt i Nyborg. Parallelt med slotsprojektet udføres flere tiltag, der skal sikre, at besøgende hurtigt og nemt ledes til ledige parkeringspladser ved ankomst til byen. Dette gøres ved etableringen af et digitalt realtidshenvisningssystem. Dette vil sikre en hurtigere og mere smidig afvikling af trafikken i byen, ved at man undgår cirkulerende biler, der leder efter parkeringspladser. Dette kan være med til at begrænse stigningen i den lokale partikelforurening samt at begrænse denne i tætbefolkede områder, ved at lede trafikken ad de mest hensigtsmæssige ruter og derved begrænse mængden af biler, der cirkulerer rundt i gaderne i søgen efter en parkeringsplads.

Projektet inkluderer også en delvis fredeliggørelse af det centrale område, Torvet, hvor trafikken forventes at blive mindsket betydeligt. Dette vil føre til en mindre partikelforurening i de centrale

bydele hvor mange, gæster og lokale, færdes til fods og på cykel. Dermed forventes en nedgang i den lokale forurening centralt i byen, omkring Nyborg Slot.

Størstedelen af den forventede trafikstigning kan ikke henføres til åbningen af Nyborg Slot, hvorfor den forventede stigning i partikelforureningen også mestendels må tilskrives den generelle trafikudvikling.

8.1.4 Betjening af turistbusser

I forbindelse med renoveringen af Nyborg Slot forventes antallet af turistbusser med besøgende til Nyborg Slot at stige. I forbindelse med omlægning af Torvet, renoveringen af Nyborg Slot, og fastlæggelsen af trafikbetjeningen i Nyborgs bymidte er det relevant at fastlægge designerede aflæsnings- og parkeringsområder til disse turistbusser.

Det forventede antal turistbusser

Der er foretaget en vurdering af antallet af turistbusser til Nyborg Slot i 2021 baseret på antallet af turistbusser til Nyborg Slot i 2016. Estimatet bygger på, at antallet af busser stiger proportionalt med besøgstallet.

Resultatet af vurderingen af antal busser fordelt over året fremgår af nedenstående figur 12. Det er vurderet, at der i 2021 vil ankomme ca. 240 busser til Nyborg Slot med en koncentration i månederne april, maj, juni og september. Det svarer altså til en tredobling af antallet af turistbusser.

Måned	Nyborg Slot 2016	Nyborg Slot 2021*	Gns. hverdag 2021**	Gns. weekenddag 2021**
Januar	2	6	0,2	0,3
Februar	4	12	0,4	0,5
Marts	8	24	0,8	1
April	12	36	1,2	1,5
Maj	12	36	1,2	1,5
Juni	18	54	1,8	2,3
Juli	2	6	0,2	0,3
August	4	12	0,4	0,5
September	11	33	1,1	1,4
Oktober	5	15	0,5	0,6
November***	0	2	0,1	0,1
December***	0	4	0,1	0,2
I alt	78	240	-	-

Figur 12: Antal turistbusser til Nyborg Slot i dag (2016) og forventede antal efter åbning (2021).

*Estimatet bygger på, at antallet af busser stiger proportionalt med besøgstallet. Besøgstallet til Nyborg Slot forventes at stige med en faktor 3 ift. 2016, hvorfor antallet af busser ligeledes antages at stige med en faktor 3.

**Østfyns Museer vurderer, at stigningen i antallet af besøgende til Nyborg Slot vil fordele sig med 2/3 i weekenderne og 1/3 i hverdagene. For ankomne i turistbusser forholder det sig dog modsat idet størstedelen her ankommer i hverdagene. Der regnes derfor med en belastning med 2/3 i hverdagene og 1/3 i weekenderne.

***For november og december er antallet af busser til Nyborg Slot i 2021 estimeret baseret på en ligefrem proportional fremskrivning i antallet af busser til Johannes Larsen Museet i 2016, da der ikke har ankommet busser til Nyborg Slot i disse måneder af 2016.

På baggrund af fremskrivningen er der estimeret en fordeling af busserne over hhv. hverdage og weekend. Resultatet af vurderingen er, at der kan forventes et maksimalt samtidigt parkeringsbe-

hov for turistbusser på 2-3 på en travl hverdag eller weekenddag i juni, hvilket er udtryk for en absolut spidsbelastning.

Det generelle niveau vil imidlertid være væsentlig lavere. En gennemsnitlig hverdag vil der ankomme højst 1 bus (dog nærmere 1-2 busser mellem mandag til fredag det meste af året), mellem 1 og 2 busser over en weekend i 1., 3. og 4. kvartal og mellem 1 og 3 busser over en weekend i 2. kvartal.

Aflæsnings- og parkeringsområder til turistbusser

Turistbusser kan, ligesom andre busser, være svære at akkommodere i tætte byområder – både pga. deres størrelse, der giver visuelle gener, gør det svært for chaufførerne at manøvrere i små gader og optager et større areal ved henstillen, det forøgede støjniveau ift. personbiler, der giver gener for områdets beboere og besøgende, sikkerhedsudfordringer ved at blande bløde trafikanter i den centrale by med de store busser og det øgede slid, sådanne busser medfører på belægnings.

Disse udfordringer skal derfor afvejes med et ønske om at kunne betjene de besøgende bedst muligt, bl.a. ved at give dem mulighed for, at blive sat af så tæt på destinationen som muligt. Dette er selvsagt mere udtalt hvad angår svagt gående og handicappede besøgende.

Nyborg bykernes historiske karakter, med smalle middelalderlige gadeforløb og relativ tætte bebyggelse, gør det svært at afsætte plads til parkering af busser ”inden for voldene” (i den historiske bykerne). Såfremt der skal afsættes parkeringsplads til turistbusser vil det gå ud over tilgængeligheden af parkeringspladser for personbiler. Dette vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, da disse pladser skal betjene både beboere, handlende og besøgende i bymidten.

En løsning, der søger et kompromis mellem bussernes negative lokale indvirkning på bymiljøet, og de besøgendes ønske om at komme så tæt på destinationen som muligt, er en mulighed for en central aflæsning fra busserne, der efterfølgende skal køres til en mere perifer parkeringsplads, hvor busserne kan henstilles mens de besøgende benytter sig af de lokale kultur- og handelstilbud. Det er dog samtidig et ønske at så mange besøgende som muligt benytter hovedindgangen til Nyborg Slot fra Torvet.

Der er derfor valgt en tostrengt strategi til håndtering af turistbusser: 1) mulighed for afsætning af svagtgående sydvest for Kongefløjen og 2) generel mulighed for afsætning på parkeringsarealet ved Vesterhavnen og Strandvejen.

Ad 1) Skal busaflæsning ske i umiddelbar tilknytning til Nyborg Slot skal det ske fra sydvest, for at skåne bymidten for gennemkørsel. Den mindre vendeplads umiddelbart syd for voldanlægget, der er en del af lokalplanen for Slotsholmen, er her oplagt. Her er god tilgængelighed fra de større indfaldsveje og visuelle gener, støjgener og påvirkning af skrøbelige belægnings begrænses ift. en rute på tværs af f.eks. Torvet.

Adgangen til afsætningspladsen forventes at skulle foregå via Dronningensvej. Buskørslen ad dette forløb, samt afsætningen ved holdepladsen bag Kongefløjen, vil medføre gener for beboerne i området i form af støj fra buskørsel og tomgang under aflæsning. Som det fremgår af beregningen af antallet af forventede turistbusser, må det dog forventes, at generne begrænses til kortere perioder det meste af året, men intensiveres ifm. arrangementer i højsæsonen. Selv i denne spidsperiode forventes det imidlertid ikke at omfatte aflæsning fra mere end 1-2 busser pr. weekend, da kun busser med en stor andel svagtgående henvises til denne afsætningsplads.

Ad 2) Udover denne aflæsningsplads bør en del af parkeringsområdet ved havnen benyttes, da de besøgende derfra kan ledes igennem "Rigets Hovedstrøg" til Torvet og til Nyborg Slots hovedindgang. Denne løsning er optimal, da busserne dermed holdes helt ude af den historiske bykerne, da der er direkte adgang til de to busholdepladser via Strandvejen.

Længere tids parkering af busserne kan f.eks. indtænkes ifm. Nyborg Station eller i nærheden af motorvejsafkørslen ved Storebæltsvej (transportcentret).

I forbindelse med større arrangementer kan Exerцерpladsen ved Lindealléen også benyttes som afsætnings- og holdeplads for turistbusser såfremt der kan sikres sikker passage igennem Lindealléen under arrangementet.

Et overblik over de forventede ruteforløb for turistbusser er illustreret på bilag 10.

8.1.5 Parkering

I forbindelse med slotsprojektet er der lavet flere undersøgelser af nuværende parkeringsforhold og forventede behov i fremtiden (bilag 5 og 6) set i lyset af den øgede attraktivitet af Nyborg Slot og den følgende stigning i trafikken og antallet af parkanter. Undersøgelserne er syntetiseret i to notater fra hhv. 2014 og 2015 (bilag 5).

Undersøgelsesernes hovedkonklusion er, at der for hverdagssituationer i Nyborg, nu og i fremtiden, ikke er mangel på parkeringspladser. Undersøgelserne viste bl.a., at belægningsprocenten for parkeringspladserne i Nyborg bymidte i spidstimerne (13-15), både på hverdage og i weekenden, lå på 50-55. 45-50% af parkeringspladserne var altså tilgængelige på ethvert givent tidspunktet i spidsbelastningstimerne. Det svarer til ca. 700-900 ledige pladser.

Dermed er der tilstrækkelig rummelighed til at dække det fremtidige behov, hvad angår betjening af Nyborg Slots besøgende, hvor det ikke forventes, at det samtidige merbehov vil overstige ca. 150 biler i en spidsbelastningssituation. Dette gør sig også gældende, når parkeringspladserne på Torvet fjernes (ca. 75 pladser). Der er samtidig planer om at etablere minimum 56 nye parkeringspladser inden for få hundrede meter fra Torvet og Nyborg Slot i løbet af 2018 ligesom ca. 110 pladser bliver underlagt tidsbegrænsning, hvorved de målrettes besøgende i bykernen. Samlet set vil der i 2020 være ca. 80 flere parkeringspladser til rådighed for besøgende i bykernen, end tilfældet er i dag.

Undersøgelserne beskæftigede sig endvidere med, hvorvidt parkeringsbehovet kan blive dækket i forbindelse med større arrangementer på Nyborg Slot. Her estimeres et samtidigt merbehov på 1.600-4.200 pladser.

Her regnes med en opholdstid på 4 timer, og det antages at 70% af de 6.000 forventede ekstra parkanter har et parkeringsbehov inden for samme tidsrum (10-14). Ifølge besigtigelser og interviews under større arrangementer i Nyborg har dette skøn vist sig at være højt sat, idet der her blev konstateret en opholdstid på 2,5-3,5 timer. Det konstateres, at en opholdstid på 2 timer, frem for 4 timer, nedsætter det samtidige parkeringsbehov med 30%.

Undersøgelsen konkluderer, at det i "de fleste tilfælde" vil være muligt, at dække parkeringsbehovet ved særlige arrangementer med op til 25.000 besøgende, under de givne antagelser. Dette kræver dog, at midlertidige parkeringspladser tages i brug, f.eks. Exerцерpladsen, samt, at en vis andel parkerer i boligområder og på private parkeringspladser. Se bilag 6.

Se et overblik over den fremtidige parkeringssituation i Nyborg på bilag 11.

8.1.6 Fodgængerstrømme

Tabellen på side 29 viser en oversigt over det forventede antal samtidige besøgende til Nyborg Slot. Af tabellen fremgår det, at den maksimale samtidige merbelastning ikke forventes at ville overstige 630 besøgende. Det er derfor også et skøn på, hvor mange ekstra besøgende, der maksimalt vil være i Nyborg bymidtes gader i en spidsbelastningssituation (på en dag uden et større særarrangement).

Skiltning fra planlagte ankomststeder, herunder Nyborg Station, større offentlige parkeringspladser, og turistbusholdepladser skal lede disse strømme af besøgende ad bestemte ruter til Nyborg Slot. Disse forventede ruter er illustreret på bilag 11.

Størstedelen af Nyborg Slots besøgende vil ankomme til via hovedindgangen fra broen over voldgraven fra Biblioteksholmen. Der vil dog også være adgang fra den sydlige indgang for enden af Slotsgade.

Parkanter og ankomne med turistbusser, der parkerer ved havnen, ønskes ledt via den historiske rute ”Rigets Hovedstrøg”; Adelgade, Kongegade, Korsgade og Torvet.

Parkanter i den nordlige del af bymidten, f.eks. ved Nørrevoldgade, ankommer via Stendamsgade.

Fra Nyborg Station ledes fodgængere enten syd ad Enghavevej eller vest ad Svanedammen langs voldgraven, for at ankomme til bymidten og handelsgaderne via Nørrevoldgade; enten via Ravelinsvej eller via Birkhovedvej.

Langs disse strækninger bør der være større bevågenhed, hvad angår sikre krydsninger, gode forhold for fodgængere, skiltning, mv.

I selve bymidten må også forventes øget fodgængeraktivitet, både i de nuværende gågader samt i andre gader, hvor biler er prioriteret. F.eks. kan Slotsgade, Korsgade, Mellemgade og Stendamsgade forvente en større fodgængerbelastning.

Stendamsgade er indrettet med en klar signalering af prioriteringen af biler. Det kan imidlertid ikke forventes, at større grupper af fodgængere vil ankomme via Stendamsgade i hverdagssituationer, hvor Landporten ikke er tilgængelig for gående. Under større arrangementer, hvor Excerpladsen benyttes til parkering, vil dele af Stendamsgade omvendt være fredeliggjort.

Korsgade, der er ensrettet i nordgående retning, har en tydelig prioritering af biler, og relativ smalle fortove i begge sider når en del af fortovsarealet benyttes til vareudstilling. Her vil det være svært for større grupper at færdes, uden at gå på række, hvilket kan føre til, at fodgængere vælger at inddrage en del af vejarealet.

Mellemgade har en mindre klar signalering af prioriteringen af biler. Gadens placering mellem gågaderne Nørregade og Kongegade kan endvidere forvirre førstegangsbesøgende, hvorfor der også her må forventes mange og pludselige krydsninger samt fodgængere på kørebanen. Her kan der med fordel på sigt etableres gågade eller større grad af ’shared space’ for at sikre et sammenhængende gadesystem i bykernen.

Slotsgade inviterer med sin belægning, smalle fortove, og historiske omgivelser i endnu højere grad til fodgængernes benyttelse af kørebanen. Især pladsdannelsen ved Slotsgade/Kongegade-krydset, foran den historiske borgmestergård, kan give anledning til ophold og samlinger på kørebanen.

Disse ændrede forhold kan have betydning for trafiksikkerheden i området. Egentlige udfordringer forventes dog kun at opstå ved store besøgstal, f.eks. i weekender i højsæsonen og ved specielle arrangementer, hvor der vil være taget særlige forholdsregler for at sikre de større gruppers tilgængelighed til området (midlertidige vejlukninger, mv.).

Det afføder dog et behov for at udforme veje og byrum på en måde, der skaber sikre og hensigtsmæssige fodgængerflows, der ikke skaber farlige konflikter med biltrafikken. Ligesom afvejningen mellem forskellige modaliteter afvejes i design og udformning af Torvet bør der også tages stilling til andre gader og pladsdannelser, hvor der kan forventes større fodgængerstrømme.

Lindealleen udgør f.eks. en oplagt adgangsvej til Nyborg Slot for parkanter på Exerцерpladsen. Her er dog ikke mulighed for at færdes som fodgænger, som i stedet skal ledes via volden. Når Exerцерpladsen tages i brug som midlertidig parkeringsplads bør Lindeallen derfor såvidt muligt fredeliggøres midlertidigt og reserveres til fodgængere for at undgå konflikter.

Den store stigning i antallet af besøgende på Nyborg Slot må også forventes at afføde en øget publikumsstrøm til det fredede voldanlæg. Dette kan medføre øget slitage af stierne samt selve volden og evt. give anledning til opsætning af ekstra byinventar (skraldespande, mv.).

Der arbejdes i øjeblikket på at udarbejde en samlet plejeplan for voldanlægget i Nyborg. I forbindelse med denne plan skal der tages højde for den øgede belastning af voldanlægget.

8.2 Påvirkninger i forbindelse med projektet på Torvet og Biblioteksholmen

Selve projektet på Torvet og Biblioteksholmen, med omlægning af Torvet, omdisponeringen af Torvet og Biblioteksholmen og den nye bro til Biblioteksholmen fra Slotsgade, medfører konkrete påvirkninger. Det være sig en visuel påvirkning, en påvirkning af den arkitektoniske arv, en påvirkning af håndteringen af overfladevandet, en påvirkning af vandløb/sø, en påvirkning af parkeringssituationen og trafikale forhold, herunder trafikstøj. Disse påvirkninger beskrives i det følgende.

8.2.1 Visuel påvirkning

Omlægningen og omdisponeringen af Torvet, som muliggjort af lokalplanen, forventes at betyde en væsentlig visuel ændring lokalt. Det være sig både ændringen fra parkeringsareal til åbent torv, erstatningen af torvets mindre træer med et solitært træ, og ændringen af belægningen på den store, åbne plads.

Omdisponeringen af det grønne areal på Biblioteksholmen forventes, hvad angår den visuelle påvirkning, at være af underordnet karakter, da projektet udelukkende indebærer en omlægning af stisystemet på holmen.

I dets daglige funktion fremstår Torvet i dag ikke som et torv, forstået som en åben, sammenhængende pladsdannelse. Parkeringspladsens dominans på arealet betyder, at arealets oprindelige, historiske funktion tabes, både visuelt og funktionelt. Kun en bræmme langs Torvets nord- og østgrænser er afgrænset som fodgænger- og opholdsarealer.

I en analyse fra 2014 (se bilag 14) bestilt af Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme (nu Slots- og Kulturstyrelsen) konkluderer arkitektrådgiver Gehl Architects:

”Torvet har historisk haft en tæt kobling til slottet. På trods af den fysiske nærhed har moderne tillæg ændret denne oplevelse og i dag fremstår slottet og Torvet som separate enheder. (...) Kun 35% af Torvet er til ophold, og resten er domineret af parkering og trafik. Vejens udformning skaber en visuel og mental barriere mellem Torvet og slottet. Gående er tydeligt underprioriterede i forhold til biler.”

Frem til omlægningen til parkeringsplads i 1963, har Torvet været en åben plads med et diagonalt kørespor fra Korsgade til Stendamsgade. Projektet fører Torvet tilbage til dette historiske udgangspunkt; et åbent, multifunktionelt torv, hvor der har kunne afvikles handelsdage såvel som ridderturneringer.

Omlægningen indebærer konkret

- at de 6 forskellige belægninger på Torvet erstattes med få og æstetisk koordinerede belægningstyper,
- at lygtepæle og fast inventar flyttes til Torvets kanter, så pladsens midte friholdes,
- at et solitært træ kommer til at dominere pladsen,
- at parkeringspladserne fjernes, og
- at køresporet flyttes fra Torvets sydlige kant til at gå diagonalt over Torvet fra Korsgade til broen til Stendamsgade.

Overordnet set, vil Torvet i højere grad end i dag fremstå som ét sammenhængende torv fra facade til facade og fra rådhuset til voldgraven (se figur 13 og 14). Det visuelle udtryk af Torvet, kiggene til og fra Torvet, vil følgelig ændres markant.

Kigget fra Nørregade mod Nyborg Slot vil ændres væsentligt, som det fremgår af figur 14: Biler, træer og lygtepæle, der i dag alle skærmer kigget mod slottet, fjernes og kun den fredede biblioteksbygning skygger for slottet. Da træet nord for biblioteksbygningen fastholdes, vil dette stadig udgøre en væsentlig visuel barriere i forhold til det nye slot. Ensretningen af belægningen i krydset mellem Nørregade, Korsgade og Torvet, der i dag opleves særlig kaotisk, som det også fremhæves Gehl Architects, vurderes endvidere at være af stor betydning for den visuelle oplevelse af Torvet og Nyborg Slot i baggrunden.

Også kigget fra Slotsholmen til Torvet ændres væsentligt. Figur 13 og 14 sammenligner udsigten over Torvet fra det kommende Vagttårn i ca. 20 meters højde over terræn med situationen i dag set fra samme højde. Det omlagte torv opleves visuelt mere roligt og i højere grad som ét sammenhængende torv end tilfældet er i dag, hvor opdelingen i vej-, parkerings- og fodgænger- og opholdsarealer, og mere end 6 forskellige belægningsmaterialer, giver et rodet indtryk.

Slutteligt vil kiggene internt på Torvet ligeledes ændres væsentligt.

Omlægningen af Torvet vurderes samlet set at give en væsentlig positiv visuel påvirkning lokalt i kraft af oplevelsen af Slotsholmen fra Torvet og oplevelsen af selve Torvet som netop et torv, både set fra Slotsholmen og internt på Torvet.

Belysningskonceptet på Torvet er illustreret på figur 15. Fokus er på at skabe en dæmpet, stem-

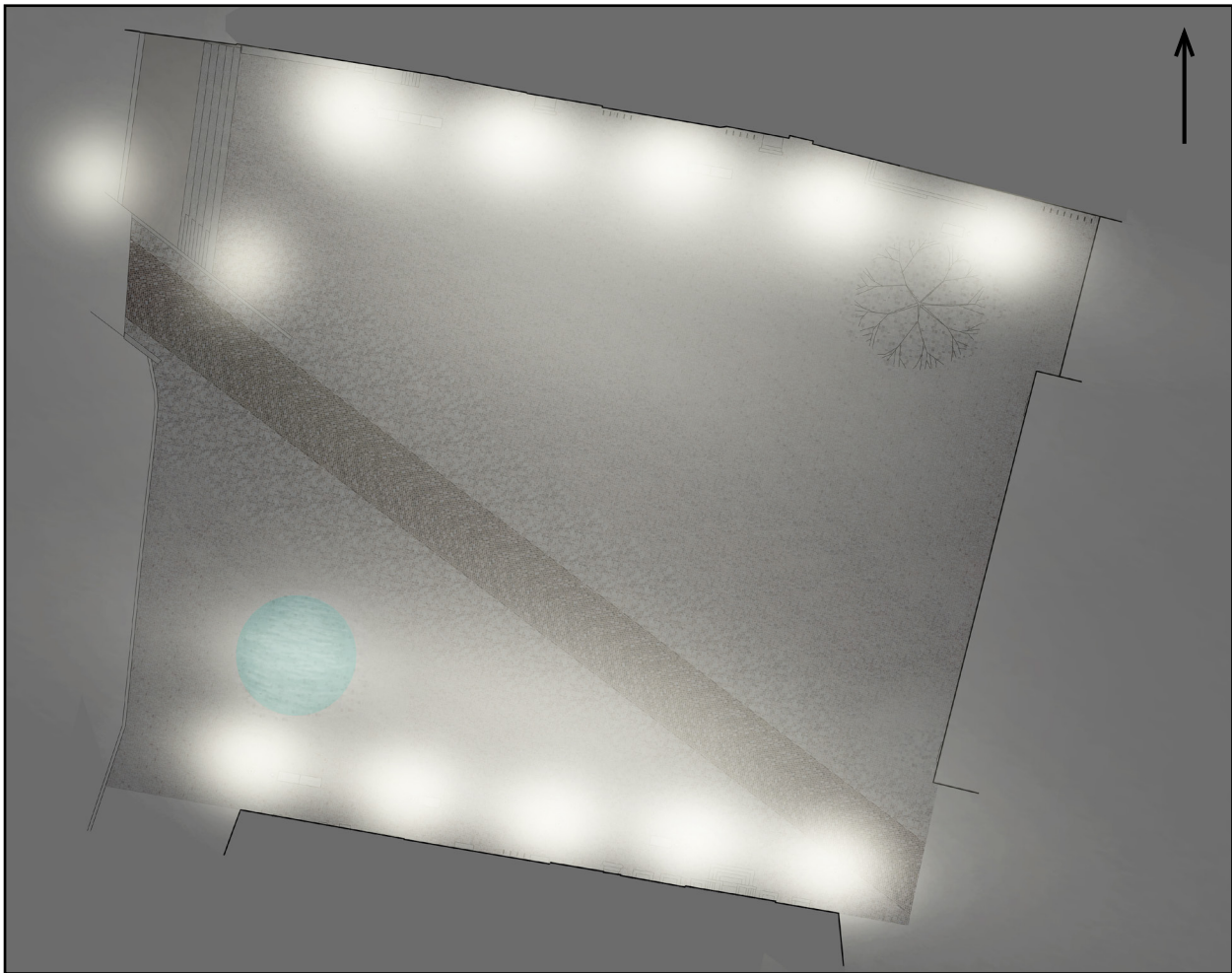
ningsfuld belysning, der samtidig sikrer at området opleves som trygt at færdes i og igennem og som opfylder krav til sikker afvikling af trafikken. Lygterne placeres i to rækker langs hhv. den nord- og sydlige facaderække. Gennem afskærmning mod facaderne sikres det, at lyset ikke giver gener for de omkringboende, men at lyset koncentrerer på pladsen.



Figur 13: Dronefoto af Torvet og den nordligste del af Biblioteksholmen i 2017. Torvets udtryk er domineret af dens primære funktion som parkeringsplads.



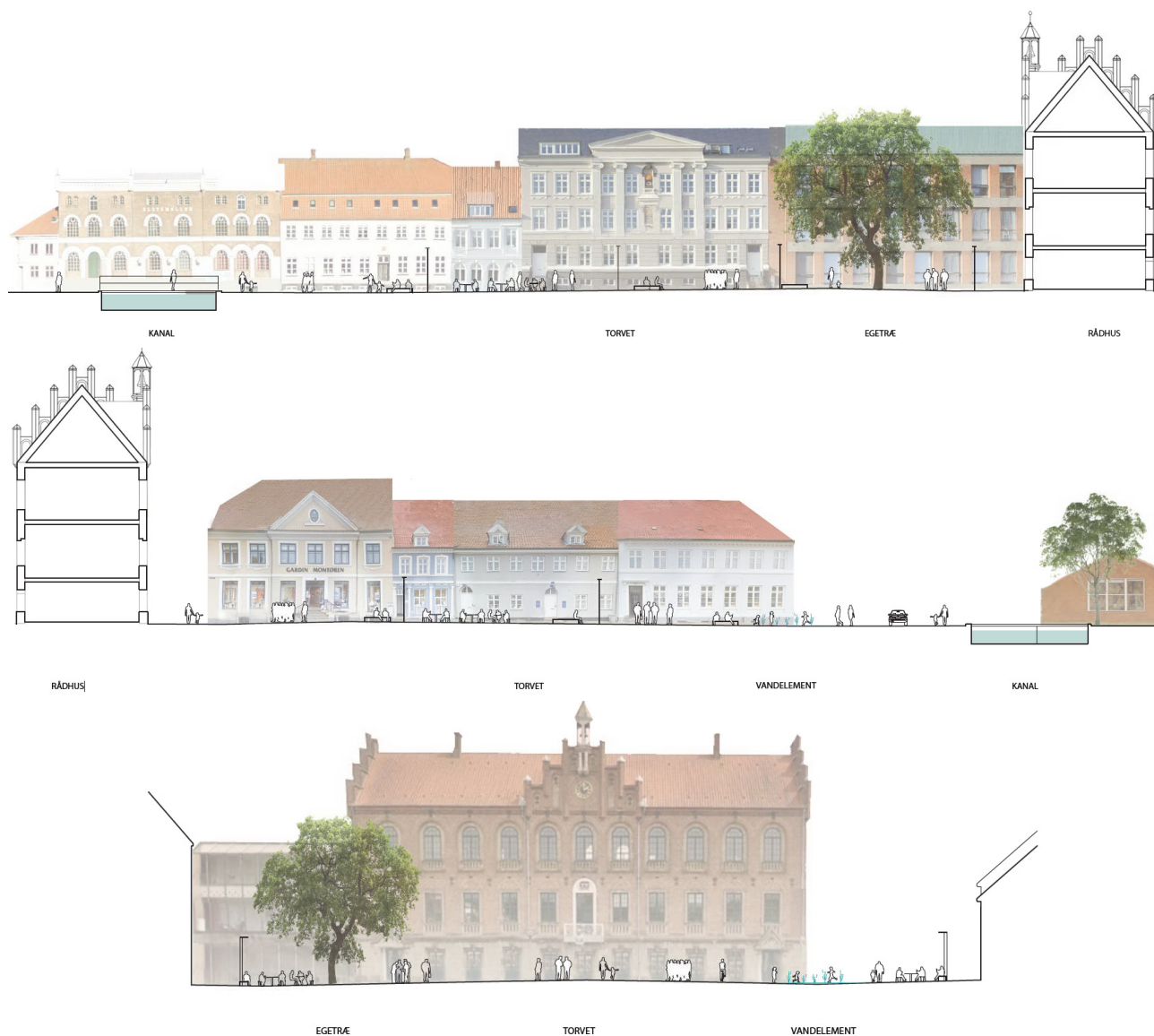
Figur 14: Visualisering af det omlagte torv. Den store offentlige parkeringsplads er erstattet af et åbent byrum målrettet de bløde trafikanter. Køresporet er anlagt diagonalt på Torvets rektangulære form fra Korsgade til Stendamsgade. Torvet domineres af et solitært element: Et stort træ i det nordøstlige hjørne.



Figur 15: Illustration af belysningsprincip.



Figur 16: Visualisering af en midlertidig skøjtebane på det omlagte torv.



Figur 17: Tværnsnit af Torvet med visualiseringer af de planlagte ændringer. Øverst, snit set fra syd, inkl. Vagttårnet på Slotsholmen. I midten, snit set fra nord med Biblioteket yderst til højre. Nederst, snit set fra syd med Slotsmøllen og kanalen længst til venstre.



Figur 18: Visualisering af det sydvestlige hjørne af det omlagte torv. Parkering er erstattet af en åben plads med en vandkunst i form af et springvand. I baggrunden ses det Nyborg Bibliotek og det nye Nyborg Slot.

8.2.2 Arkitektonisk arv

Torvet er omgivet af flere fredede og bevaringsværdige bygninger, som det fremgår af figur 9 på side 24, med det historiske rådhus fra 1586/1863 som den mest dominerende. Lokalplanen omfatter kun den fredede biblioteksbygning fra 1938-40 og ikke bygningerne langs Torvet. Omlægningen kan dog få en væsentlig påvirkning på bygningerne, da Torvet er det byrum, hvortil bygningernes facader henvender sig.

Omlægningen af Torvet vurderes generelt at styrke oplevelsen af bygningerne, da Torvets mere simple indretning og mere ensartede belægning danner en mere rolig 'forplads' til hver enkel bygning end tilfældet er i dag. Den nye belægnings historiske referencer vurderes endvidere at spille bedre sammen med de historiske bygningers arkitektur end den flerhed af nyere belægninger, der ses på Torvet i dag.

Den fredede biblioteksbygning på Biblioteksholmen påvirkes ikke af omdisponeringen på selve holmen, men udsigten til bygningen fra Torvet og Nørregade forbedres ved omlægningen af Torvet, idet der vil være færre objekter på Torvet, der skygger herfor.

Den visuelle åbning og ensretning af Torvet vurderes at skabe en bedre ramme for oplevelsen af Slotsholmens borganlæg og de fredede, historiske rester af Nyborg Slot. Udsigten til Slotsholmen fra Torvet vil således ændres væsentligt fra et roddet kig forstyrret af parkerede biler og lygtepæle til et åbent kig med et mere ensartet underlag i form af den nye belægning (se f.eks. figur 18).

Det vurderes samlet set, at omlægningen af Torvet vil have en positiv påvirkning på de fredede og bevaringsværdige bygninger i området gennem en stærkere formidling af kulturarven og den arkitektoniske arv.

Figur 19: Den fredede biblioteksbygning, Torvet 11. Bygningen er udført i røde teglsten. Bygningen består af to lave fløje, der er placeret så bygningernes ydermur står direkte ovenpå voldgravens stensætning. Placeringen er asymmetrisk efter holmens form, der trækker de to fløje fra hinanden, og skaber udsyn mellem Torvet på den ene side af biblioteket og slottet på den anden.



8.2.3 Overfladevand

Med etablering af ny belægning på Torvet og væsentlig reduktion af arealer til benyttelse som køre- og parkeringsarealer vil regn-/overfladevandet fra området fremover være mindre belastet med miljøfremmede stoffer hidrørende fra dæk og afskyl fra køretøjer. Der gennemføres en ændring af kloakkerne på Torvet så der fremadrettet sker en separering af overfladevand og spildevand. Der etableres helt nye regnvandskloakker monteret med afløbsbrønde/render med sandfang eventuelt kombineret med forsinkelsesbassin/faskiner inden udløb. Sidstnævnte sikrer både mod utilsigtet kraftig vandflow til voldgrav og kan give nedsivning lokalt til gavn for træerne i området. Med det reducerede kørselsomfang på Torvet og de projekterede foranstaltninger neddrølings- og renseforanstaltninger forventes kun ringe miljøbelastning i voldgravssystemet. Udløb i voldgrav/slusen skal udføres så der ikke opstår risiko for erosion og udformet i overensstemmelse med de omkringliggende bygningskonstruktioner så det arkitektonisk ikke adskiller sig væsentligt.

8.2.4 Beskyttelse af vandløb og søer

Biblioteksgraven er en del af Ladegårdsåen. Da biblioteksgraven i projektet holder sin bredde og dybde vurderes det ikke, at der kan opstå problemer med at opretholde den nuværende vandføningsveje. En endelig vurdering af vil dog afhænge af et konkret og specificeret projektforslag.

Ladegårdsåen, hvilken biblioteksgraven er en del af, er målsat som stærkt modificeret og tilstanden må derfor ikke forringes. Etablering af en smal bro på maksimalt 3 meter i bredden, uden understøtning i selve vandløbet, vurderes ikke umiddelbart at forringe tilstanden i vandløbet. Men dette skal vurderes endeligt når der foreligger et konkret og specificeret projektforslag. En tilladelse til et konkret projekt vil forudsætte at tilstanden i vandløbet ikke påvirkes.

Under anlægsfasen skal der tages hensyn til at der ikke ophvirvles større mængder slam og sedimenter der kan skade vandløbet.

8.2.5 Parkering

I forbindelse med omlægningen af Torvet sker der en omprioritering af arealerne på pladsen, der betyder, at parkeringspladserne nedlægges. I alt ca. 75 pladser fjernes og Torvet bliver zonet med parkering forbudt, men med af- og pålæsning tilladt. Pladserne ligger centralt både i forhold til Nyborgs handelsgader og bykernens offentlige og private servicefunktioner, og er derfor en vigtig del af parkeringsudbuddet i Nyborgs bymidte.

Den funktionelle påvirkning af parkeringsudbuddet i Nyborg som følge af ændringen er der redegjort for i afsnit 8.1.5.

Her beskrives det bl.a. hvordan reduceringen på Torvet kompenseres med etablering af nye offentlige pladser i umiddelbar nærhed til Torvet gennem nyanlæg ved bl.a. Stendamsgade og ved omprioritering af pladser, der i dag benyttes af ansatte i Nyborg Kommunes administration ved indførelse af tidsbegrænsning på pladserne. På den måde målrettes flere pladser end der fjernes på Torvet til besøgende og handlende i Nyborg. Samlet set vil der i 2020 være ca. 80 ekstra parkeringspladser til rådighed for besøgende i bykernen end tilfældet er i dag.

Der kan imidlertid også siges at være en lokal påvirkning af omlægningen af parkeringskapaciteten. Det drejer sig om tilgængelighed til områdets funktioner for handicappede, adgang til de private servicefunktioner, der ligger omkring Torvet og påvirkningen af beboerne omkring Torvet.

Området omkring Torvet rummer flere vigtige offentlige funktioner, hvortil der skal være adgang for alle: Rådhuset, Borgerservice, Bureauet Nyborg, Nyborg Bibliotek og Seniorinfo. Derfor er det fortsat vigtigt, at der i området sikres parkeringspladser for handicappede med kort afstand til disse funktioner. I dag er der to handicapparkeringspladser på Torvet. Derudover er der én plads ved indgangen til Borgerservice/Rådhuset/Seniorinfo på Nørrevoldgade, der ikke berøres af slotsprojektet eller lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen. Dette niveau fastholdes og udvides ved at etablere handicappladser i hhv. Slotsgade, Stendamsgade, Nørrevoldgade og Mellemsgade, så handicappede for god adgang til både de offentlige funktioner, handelsgaderne og Nyborg Slot.

Her vil altså være tale om en positiv påvirkning.

For ikke-handicappede borgere vil muligheden for at parkere på Torvet følgelig fjernes. Det betyder samtidig at muligheden for at parkere umiddelbart ved de private serviceudbud på Torvet fjernes.

Gæster og kunder til de private servicefunktioner på Torvet vil i stedet skulle benytte sig af byens resterende parkeringsudbud, f.eks. ved Stendamsgade (100 meter væk), i Slotsgade (30-50 meter væk og må kort tidsbegrænsning, der sikrer en høj omsætning i parkanter) eller ved Nørrevoldgade (ca. 100 meter væk).

Dette tab af indgangsnære parkeringspladser til de private servicefunktioner på Torvet må tænkes at blive opvejet af den forventede øgede attraktivitet af Torvet som et opholdssted, det øgede antal turister, der vil krydse Torvet på vej til og fra Nyborg Slot og, for de restaurationsdrivende, bedre muligheden for udeservering på Torvet. Det skal desuden tilføjes, at alle de parkeringspladser, der nedlægges, er offentlige parkeringspladser og ikke pladser tilknyttet de private servicefunktioner. Hvis man som beboer på Torvet eller kunde i de private servicefunktioner har ærinde på Torvet vil zoneringen med af- og pålæsning tilladt give mulighed for, at man kan holde ind i et kortere tidsrum læsse af/på.

Derfor vurderes ændringen heller ikke at være væsentlig når denne mulighed komplementeres af de resterende parkeringstilbud i umiddelbar nærhed til området.

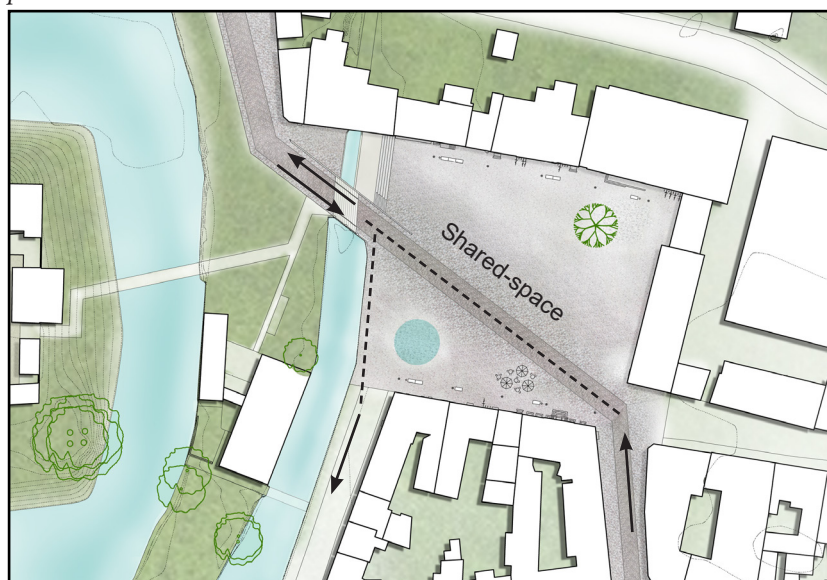
For beboerne omkring Torvet må ændringen fra parkeringsplads til multifunktionelt byrum på den ene side medføre, at de gener en parkeringsplads giver i form af til- og frakørsel af biler, åben og lukken af bildøre, osv. i det store hele frafalder. (Se også afsnit 8.2.7 om trafikstøj på Torvet). Omvendt må Torvet som opholdsrum medføre andre påvirkninger, såsom øget aktivitet, ophold og flere arrangementer – støj fra den rekreative brug af Torvet. Det øgede byliv kan imidlertid også ses som en positiv påvirkning, der kan forventes at øge attraktiviteten af de omkringliggende ejendomme.

Der vurderes derfor at være tale om en neutral påvirkning af beboerne ved Torvet.

Samlet set, vurderes ændringen af parkeringsforholdene ikke at medføre en væsentlig negativ påvirkning lokalt.



Figur 20: Trafikflow omkring Torvet i dag, hvor torvet fungerer som parkeringsplads.



Figur 21: Det planlagte trafikflow. Til- og frakørsel til området bibeholdes som i dag, men parkeringspladsen omlægges til et åbent torv, der skal fungere som et 'shared-space' - et område hvor alle typer af trafikanter blandes.

8.2.6 Trafikale forhold

Vejsystemet i området omlægges i forbindelse med omdannelsen af Torvet, så der i fremtiden er vejadgang til lokalplanområdet fra Korsgade og Stendamsgade. Ved nedlæggelsen af parkeringspladsen etableres et nyt, diagonalt kørespor over Torvet, der erstatter de nuværende ruter (se figur 20 og 21).

Køresporet er ensrettet fra Korsgade, på tværs af Torvet, og til krydset mellem Slotsgade, Stendamsgade og Torvet. Hvad til- og frakørselsforhold til Torvet angår, er der således kun en mindre ændring i form af flytningen af køresporet over Torvet.

Fjernelsen af parkeringspladsen vil betyde, at trafikken over Torvet falder med ca. 44% ifølge trafikprognosen.

Køresporet anlægges med fokus på at sænke de resterende motorkøretøjers hastighed, at sikre gode forhold for gående og cyklister, herunder for krydsninger, og for at sikre en minimal støjpåvirkning fra vejtrafikken (se afsnit 8.2.7).

Torvet anlægges som et "shared space", der skal sikre lave kørehastigheder og gode forhold for alle trafikanter, dog med fokus på de bløde trafikanter. Sporet skal således håndtere såvel motorkøretøjer, cyklister og fodgængere.

Vejdirektoratet har i en vejledning om shared-space fra 2013 defineret konceptet således:

"Som shared space siger, så indebærer det, at brugerne deler det offentlige rum med hinanden, uden at der er nogen gruppe, der er dominerende.

Overordnet betragter shared space konceptet det offentlige byrum først og fremmest som rum for mennesker, en prioritering af det sociale liv, interaktionen mellem mennesker og fremme af ophold og byliv. Det betyder i praksis en nedtoning af de offentlige byrums trafikale funktion. Shared space konceptet stræber efter at skabe velfungerende og multifunktionelle byrum, hvor alle trafikantgrupper og byrumsfunktioner er sidestillede, i balance og ligeværdige.

Alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Trafikanterne tilpasser deres adfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig her, udviser.

Den fysiske udformning af shared space er uden den traditionelle opdeling i gang- og kørearealer og har et minimum af skiltning og afmærkning"

I afviklingen af trafikken over Torvet er der altså lagt vægt på, at bilerne skal underordne sig de bløde trafikanter og ikke mindst byens liv, der udfolder sig på pladsen. På den måde understøttes Torvets nye funktion som byrum frem for som parkeringsplads.

Som det fremgår af Vejdirektoratets vejledning er konceptet gennemprøvet og benyttes i mange danske og udenlandske byer.

Udformningen stiller krav til at de, der færdes over Torvet, hvad enten det er til fods, på cykel eller i bil er opmærksomme på hinanden og tager hensyn. I praksis betyder det, at hastigheden for både biler og cykler er lav, og at alle er opmærksomme på de andre trafikanter. Derfor forventes ændringen ikke at give anledning til en negativ påvirkning af trafiksikkerheden på Torvet. Tvært-

imod forventes en positiv påvirkning i forhold til den nuværende separerede situation i overgangen fra Torvets bilfokuserede indretning og gågadenes fodgængerfokuserede indretning.

Det vurderes samlet set, at ændringen i trafikafviklingen over Torvet ikke vil give anledning til væsentlige negative påvirkninger.

8.2.7 Trafikstøj

Støjen fra vejtrafikken forventes at øges på Torvet på trods af, at trafikken forventes at falde med mere end 40%, som det beskrives i afsnit 8.1.3. Ændringen på +2dB, der svarer til en netop hørbar ændring, skyldes at belægningen på Torvet ændres fra asfalt til brostensbelægning. Samlet set beregnes støjen fra vejtrafikken på Torvet til 57,2 dB, hvilket er under den vejledende grænseværdi for de omkringliggende boliger på L_{den} 58 dB.

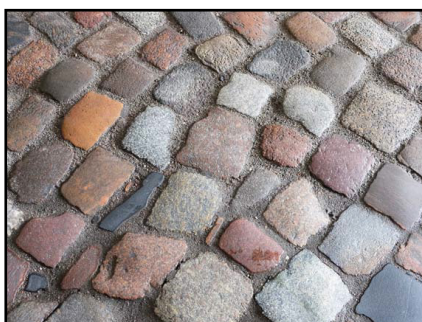
Påvirkningen fra ændringen i vejtrafikstøjen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

Selvom ændringen ikke betyder, at støjen fra vejtrafikken på Torvet forventes at overstige grænseværdien for de omkringliggende boliger, stilles der i lokalplanen krav om, at brostensbelægningen skal etableres på sådan måde, at støjpåvirkningen fra vejtrafikken begrænses mest muligt.

Dette kan gøres ved at benytte såkaldte 'savede brosten', der giver en plan overflade, hvilket mindsker støjen fra kørende biler og samtidig øger tilgængeligheden for svagtgående, kørestolsbrugere, personer med barnevogne, rollatorer, mv. Et eksempel herpå fra Frederiksberg Kommune kan ses på figur 23, hvor det er sammenlignet med en traditionel brostensbelægning (figur 22).

Som det også beskrives i afsnit 8.1.3, tager beregningen af ændringen i trafikstøjen over Torvet udgangspunkt i, at hastigheden over Torvet er 30 km/t. Da Torvet vil fungere som et 'shared-space', som beskrevet i afsnit 8.2.6, må den reelle hastighed imidlertid antages at blive lavere. Det skyldes, at blandingen af forskellige trafikanttyper fordrer mere opmærksomhed og forsigtighed for de enkelte trafikanter og dermed lavere hastigheder.

Hvis den reelle hastighed i stedet er 20 km/t, svarer det til, at ændringen i støjen vil være nærmere +1 dB, hvilket svarer til en meget lille ændring.



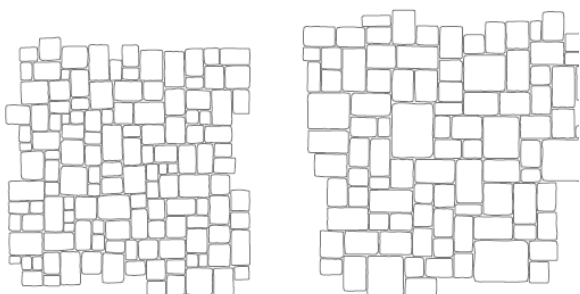
Figur 22: Konventionel brostensbelægning - her fra Landporten i Nyborg.



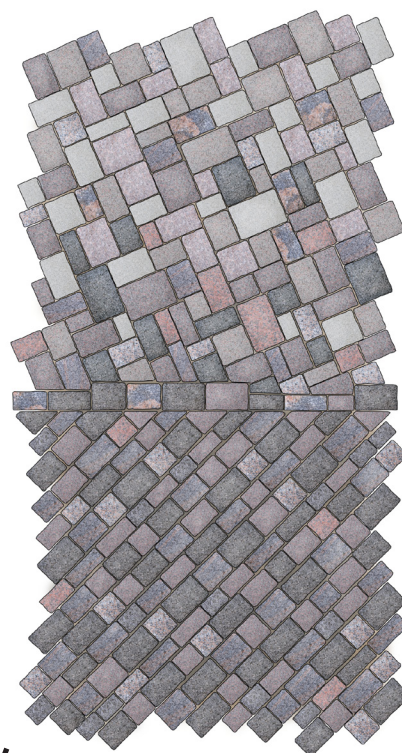
Figur 23: Brostensbelægning på Værnedamsvej, Frederiksberg Kommune.



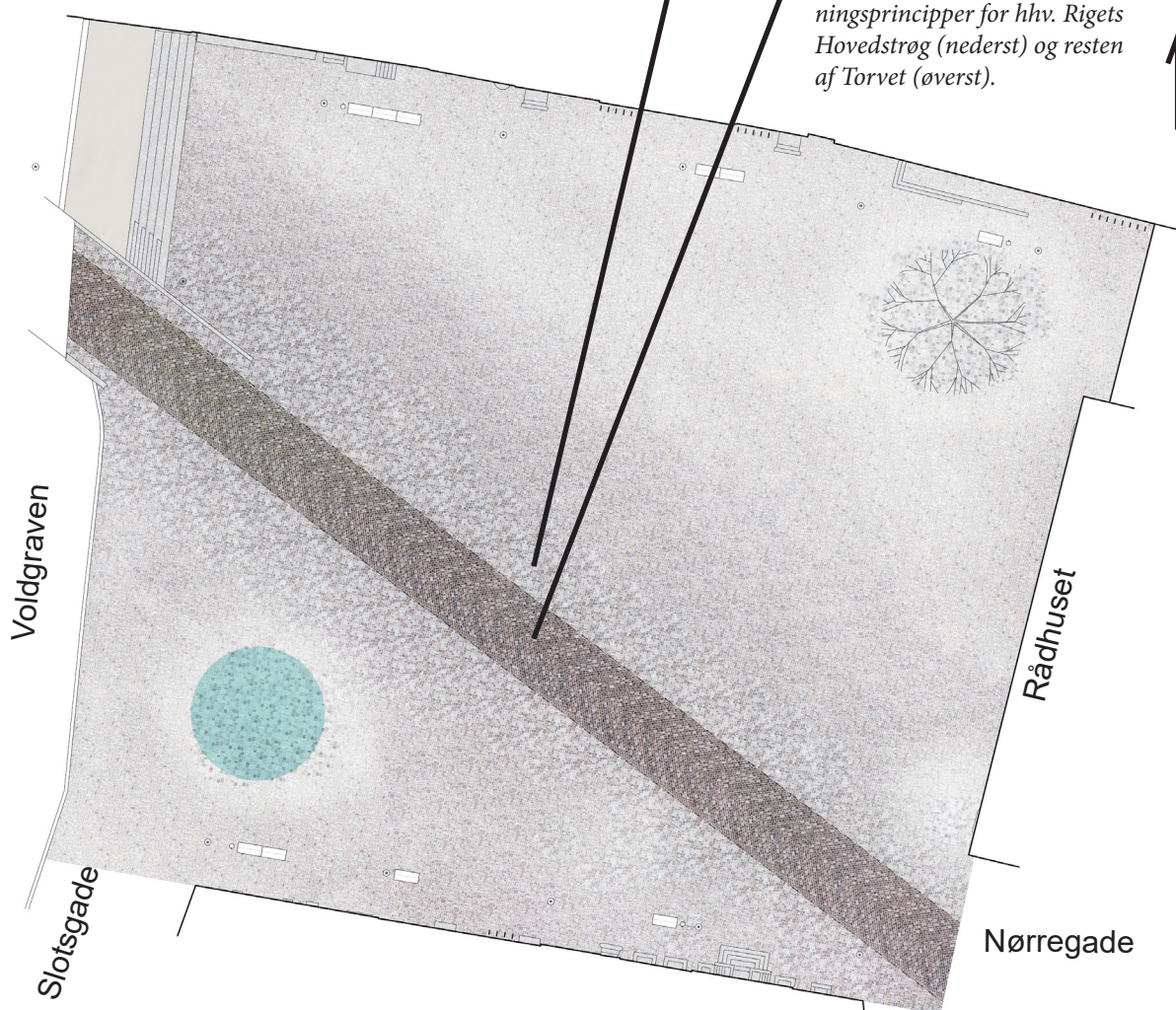
Ovenfor: Referencebilleder: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Belægningsprincip: Belægningssten i forskellige størrelser.



Ovenfor: Illustration af belægningsprincipper for hhv. Rigets Hovedstrøg (nederst) og resten af Torvet (øverst).



Figur 24: Ovenfor fremgår belægningsplanen for det omlagte torv. Hovedelementerne er et diagonalt kørespor med savede brosten, der mindsker støjen fra vejtrafikken, og på begge sider af dette en brostensbelægning med savede sten i varierende størrelse. I belægningen træder Torvets markante elementer frem: Træet, masten og indgangen til det historiske rådhus.

9. Afværgeforanstaltninger

Miljørapporten skal beskrive, hvilke foranstaltninger, der planlægges, for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel *væsentlig negativ indvirkning* på miljøet af planens gennemførelse. De væsentlige negative indvirkninger på miljøet, før afværgeforanstaltninger, som beskrevet i foregående kapitel, er:

- Naturbeskyttelsesinteresser, overfladevand og påvirkning af vandløb og søer.
- Trafik, parkering og turistbusser, herunder støj og luftforurening.
- Fodgængerstrømme.
- Gener under anlæg.

I vurderingen af miljøpåvirkningerne i kapitel 8 beskrives også afværgeforanstaltninger for flere af påvirkningerne. Disse gentages herunder og suppleres.

9.1 Påvirkning af Slotssøen

Nyborg Kommune vil som spildevandsmyndighed fastlægge betingelser for overfladevandsudledningen for Slotsholmen via en udledningstilladelse. Her vil blive fastsat vilkår, der sikre at der ikke tilføres stoffer og partikulært materiale til Slotssøen via sandfangsbrønde, dertil krav omkring udledningslokaliteterne til sikring/forebyggelse af erosion af brinker og søbund. Dertil eventuelle krav om materialevalg og placering så det visuelle indtryk af området bibeholdes (placering af udløb og passende farvevalg af kloakledninger). Der vurderes ikke umiddelbart behov for neddrøsling af flow inden udløb jf. gældende afløbskoefficient/befæstelsesgrad.

9.2 Trafikstigning og heraf følgende miljøpåvirkninger

Der forventes en trafikstigning på en del af vejene i Nyborg, hvilket kan give udfordringer i forhold til trafiksikkerheden, vejkapaciteten og støjniveauet. Der arbejdes derfor med afværgeforanstaltninger, der skal mindske søgetrafikken efter parkeringspladser samt koncentrere trafikken på de mest hensigtsmæssige ruter. Hertil etableres en mere tydelig parkeringshenviisning og skiltning, der vil være med til, at give en mere klar vejvisning og et mere ensartet trafikmønster. Indsatsen i forhold til slotsprojektet vil blive rettet mod de ruter, der skiltes til gennem parkeringshenviisningen og specielt krydsene ved indkørsel til parkeringsområdet ved marinaen.

Denne strategi håndterer endvidere den øgede støjpåvirkning fra vejtrafikken ved at dirigere trafikken væk fra de tættere boligområder i den centrale by. På Torvet sikres en mindskelse af støjpåvirkningen ved en nedsat hastighedsgrænse og ved at arbejde med en brostensbelægning, der mindsker støjpåvirkningen ift. en konventionel brostensbelægning.

For at begrænse påvirkningen af parkeringskapaciteten i det centrale Nyborg erstattes de parkeringspladser, der fjernes på Torvet, med andre pladser i umiddelbar nærhed til slot og by. Der arbejdes bl.a. med erstatningspladser ved den tidligere politigård, Stendamsgade 9, langs selve Stendamsgade og ved at målrette parkeringspladserne ved Nørrevoldgade 9 til handlende og besøgende i byen gennem en tidsbegrænsning. Samlet set en forøgelse på 80 pladser ift. hvad der er til rådighed idag.

For at mindske påvirkningen fra den øgede turistbustrafik til byen sikres en opdeling af turistbusafsætning så kun svagtgående fragtes helt hen til slottet. Derved undgås for mange busser i den centrale by, der er mere følsom både hvad angår støj, visuel påvirkning og påvirkning af

belægning. Størstedelen af busserne vil således få mulighed for af- og pålæsning ved parkeringspladsen ved havnen/Strandvejen med efterfølgende mulighed for parkering af busserne ved Storebæltsvej ved transportcentret.

9.3 Fodgængerstrømme

For at sikre de større fodgængerstrømme, der kan forventes i det centrale Nyborg ved større arrangementer ifm. Nyborg Slot skal der løbende ske en tilpasning af flere centrale vej- og byrum. Der vil især være et fokus på Nørrevoldgade, Stendamsgade, Korsgade, Mellemgade og Slotsgade. Dele af Nørrevoldgade og Stendamsgade renoveres inden Nyborg Slots genåbning og Korsgade, Mellemgade og Slotsgades evne til at håndtere et øget antal af besøgende evalueres løbende med henblik på eventuelle ændringer af design for at øge trafiksikkerheden og eventuelt fodgængerkapaciteten.

9.4 Gener under anlæg

For at begrænse generne fra anlægsarbejdet og den tunge trafik til og fra byggepladsen stiller Nyborg Kommune krav til bygherren. Disse krav vil både sætte en begrænsning på arbejdstidspunkter, herunder for særlig generende dele af arbejdet, vil sikre at den tunge trafik ikke ledes igennem de centrale by, men i stedet via Dronningensvej, at byggeplads og skurby indrettes mest hensigtsmæssigt ift. støjgener, at der skal tages forholdsregler vedr. støvspredning, og at vibrationer ikke må påvirke de omkringliggende ejendomme væsentligt:

- Begrænsning af tidspunkter for særligt støjende og vibrationsgivende aktiviteter
- Krav til indretning og placering af arbejdspladser i forhold til forureningsfølsomme omgivelser, f.eks. boliger
- Afhjælpende foranstaltninger mod støjgener
- Køreruter og kørselstidspunkter for tung transport

10. Overvågningsforanstaltninger

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af påtænkte overvågningsforanstaltninger. Disse skal forholde sig til de identificerede potentielle miljøproblemer, planen kan afføde, for at sikre, at der sker en løbende overvågning og evaluering af konsekvenserne af planen/projektet. De påtænkte overvågningsforanstaltninger beskrives herunder.

10.1 Overvågning ifm. den øgede trafikvolumen

Som beskrevet i afsnit 8.1.3 er der opsat en række antagelser for at kunne vurdere den fremtidige trafikbelastning i Nyborg, herunder de afledte effekter såsom støj fra vejtrafikken. Denne vurdering er derfor behæftet med en vis usikkerhed. Det er følgelig vigtigt at udviklingen i trafikken i Nyborg overvåges løbende fra Nyborg Slots genåbning i 2020 for at evaluere, hvorvidt trafikmængde og -fordeling stemmer overens med prognosen.

Denne overvågning sker gennem de løbende tællinger, der foretages rutinemæssigt, men skal suppleres med realtidsovervågning af trafikmængderne på udvalgte strækninger. Denne overvågning skal muliggøres af nye digitale tællestationer.

Der skal endvidere foretages en evaluering af, hvor mange turistbusser, der ankommer til Nyborg Slot, fordeling over året og fordelingen af brugen af de forskellige afsætningspladser. Denne overvågning sker gennem Østfyns Museer, der registrerer antallet af turistbusser.

Senest i 2024 skal der foreligge en overordnet evaluering af trafikudviklingen.

10.2 Overvågning ifm. den ændrede parkeringssituationen

Det ændrede parkeringsudbud skal løbende evalueres for at sikre, at det nødvendige antal parkeringspladser til beboere, handlende og besøgende i Nyborg bymidte kan stilles rådighed.

Nyborg Kommune påtænker at etablere et digitalt parkeringshenvisningssystem i Nyborg bymidte i etaper fra 2018. Systemet skal som minimum omfatte de større offentlige parkeringspladser, der skal sikre parkeringspladser til Nyborg Slot. En forudsætning for systemet er, at der etableres et teknisk system, der kan monitorere belægningsgraden på den enkelte parkeringsplads.

Når dette system er etableret vil det være muligt at følge belægningen af parkeringspladserne i Nyborgs bymidte og dermed have et løbende overblik over parkeringskapaciteten i byen - også i forbindelse med større arrangementer. Dette system kan derfor bruges til en løbende overvågning af parkeringssituationen i byen fra åbningen af Nyborg Slot i 2020, hvor stigningen i antallet af besøgende i byen tidligst kan forventes.

Senest i 2024, når der er gjort erfaringer med med Nyborg Slots drift og antallet af besøgende igennem en flerårig periode, vil parkeringssituationen blive evalueret baseret på det ovenfor beskrevne datagrundlag.

10.3 Overvågning ifm. større fodgængerstrømme

Der er identificeret nogle enkelte områder, hvor forøgelsen af antallet af besøgende i byen kan tænkes at give udfordringer ifm. større fodgængerstrømme under afvikling af større arrangementer.

For at sikre at det centrale Nyborgs by- og trafikrum er indrettet på en hensigtsmæssig måde i forbindelse med det større antal besøgende skal der senest i 2024 foretages en evaluering af, hvorvidt byen kan håndtere det øgede besøgstal. I evalueringen bør der fokuseres på de i miljøvurderingen udpegede strækninger: Korsgade, Stendamsgade, Lindealleen, Mellemgade, Slotsgade og Torvet.

Herudover bør der ske en løbende evaluering af, hvorvidt det faktisk er disse strækninger som de besøgende i byen benytter. Hertil kan benyttes et system af Wifi hotspots, der påtænkes opsat i Nyborgs bykerne i 2018.

Wifi-systemet (kendt som City Wifi) kan detektere antallet af mobiltelefoner i nærheden af hotspottet. På den måde genereres der data om antallet af besøgende (telefoner - anonymt) et sted i byen på et givent tidspunkt. Dette data kan benyttes til at generere 'heat maps', der giver et løbende indblik i, hvilke områder af den centrale by, der er mest belastet.

Denne overvågning kan igangsættes allerede fra Nyborg Slots indvielse i 2020.

10.4 Overvågning ifm. gener under anlæg

Der vil ikke blive udført egentlig overvågning af gener under udførelse af bygge- og anlægsarbejde på Slotsholmen, ud over den almindelige opfølgning på de givne tilladelser.

11. Opsamling, afværgeforanstaltninger og overvågning

Dette kapitel præsenterer en opsamling på vurderingerne af de miljømæssige påvirkninger (kapitel 8), de påtænkte afværgeforanstaltninger (kapitel 9) og overvågningstiltagene (kapitel 10). De beskrevne miljømæssige påvirkninger er opsummeret i kolonnen 'Påvirkninger'. For de emner, hvor der er identificeret en negativ påvirkning beskrives hvilke afværgeforanstaltninger, der påtænkes for at mitiggere denne påvirkninger (kolonnen 'Afværgeforanstaltninger'). I kolonnen 'Vurdering efter afværgeforanstaltninger' præsenteres en ny vurdering af påvirkningen på baggrund af den opstillede afværgeforanstaltning. Slutteligt beskrives planlagte overvågningstiltag.

Påvirkning	Afværgeforanstaltning	Vurdering efter afværgeforanstaltning	Overvågning
Påvirkning af naturbeskyttelsesinteresser, Slotssøen.	Ingen påvirkning såfremt der kan gives hhv. dispensation og tilladelse fra naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven.	Ikke-væsentlig påvirkning.	Ikke relevant.
Positiv påvirkning af landskab og visuelle forhold ved styrket formidling af Torvets funktion og indkig til fredede bygninger og Nyborg Slot.		Positiv påvirkning.	
Positiv påvirkning af arkæologi, arkitektur og kulturarv ved styrket formidling af de fredede bygninger i og omkring lokalplanområdet.		Positiv påvirkning.	
Negativ påvirkning fra den forøgede trafik, herunder turistbusser, støj og parkeringsforhold.	-Digital parkeringshenvisningssystem, der leder trafikken af hovedfærdselsårer og begrænser søgetrafikken. -Erstatning af nedlagte parkeringspladser. -Opdeling af turistbusafsætning så kun svagtgående fragtes helt hen til Nyborg Slot.	Ikke-væsentlig negativ påvirkning.	-Løbende registrering af parkeringskapacitet fra 2020. -Registrering af antallet og fordelingen af turistbusser fra åbningsdagen. -Løbende trafikmålinger på udvalgte strækninger, for at følge om trafikudviklingen svarer til prognoserne der er anvendt i beregningerne for trafikstøjen.
Negativ påvirkning af trafiksikkerheden grundet større fodgængerstrømme	Ombygning af byrum og vejforløb i fokusområder.	Ikke-væsentlig påvirkning.	Observation og analyse af kritiske områder ifm. større arrangementer i 2024.
Overfladevand og påvirkning af vandløb og søer	Der stilles krav via udledningstilladelsen.	Ikke-væsentlig påvirkning.	Ikke relevant.
Negativ påvirkning under anlægsfasen grundet tung trafik til og fra byggepladsen.	Krav til arbejdstidspunkter og indretning af byggeplads og skurby samt tiltag til at begrænse støj og støvgener.	Tidsbegrænset ikke-væsentlig negativ påvirkning.	Kun almindelig overvågning som opfølgning på de givne tilladelser.
Positiv påvirkning af lokaløkonomien/socioøkonomiske konsekvenser		Positiv påvirkning i form af lokal jobskabelse.	

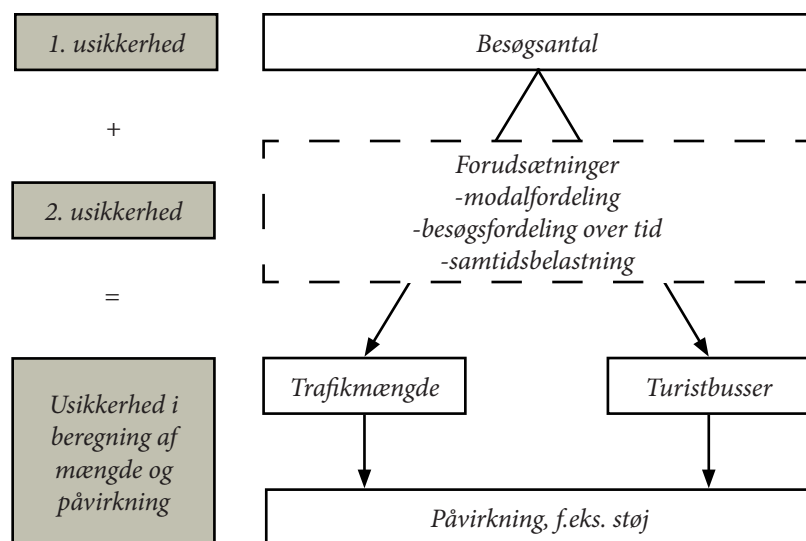
12. Mangler ved undersøgelsen

Flere af vurderingerne i miljøvurderingen af lokalplan nr. 282 bygger på prognosen for besøgsantal og -fordeling til Nyborg Slot. Det gælder hovedsageligt vurderingen af den forventede trafikmængde og de deraf afledte effekter på parkerings- og vejkapaciteten, støjniveau og trafiksikkerheden.

Sådanne vurderinger er ofte behæftet med en usikkerhed, men det er i sagens natur ikke muligt at komme med en mere præcis vurdering, da der er tale om en fremskrivning baseret på erfaringer fra lignende projekter.

Til denne usikkerhed kommer, at vurderingen af antallet af biler, turistbusser, ankomne med kollektiv transport osv. baserer sig på nogle generelle forudsætninger om modalfordeling, samtidbelastning, mv. Dertil kommer, at beregningerne af de afledte effekter fra denne trafik, herunder især den forøgede støjpåvirkning, igen bygger på usikkerheden om besøgsantallet kombineret med de opstillede forudsætninger.

Det betyder også, at de støjberegninger, der er foretaget ifm. miljøvurderingen, ikke er detaljerede til den enkelte bygning og endvidere udelukkende beskriver ændringen i støjniveauet fra vejtrafikken og ikke det akkumulerede støjbillede. En sådan detaljering er ikke mulig at udføre på det foreliggende datagrundlag, hvilket igen skyldes usikkerheden om besøgsantallet og de opstillede forudsætninger.



Figur 25: Illustration af usikkerheden ved vurderingen af en afledt effekt af det øgede besøgsantal, eksemplificeret med vejtrafikstøj.

13. Referencer

COWI A/S, 2013: Byliv der betaler sig, Naturstyrelsen

COWI A/S, 2017: Detailhandelsanalyse 2017 - Nyborg Kommune, Nyborg Kommune

Erhvervsstyrelsen, 2017: Vejledning om detailhandelsplanlægning, Erhvervsstyrelsen

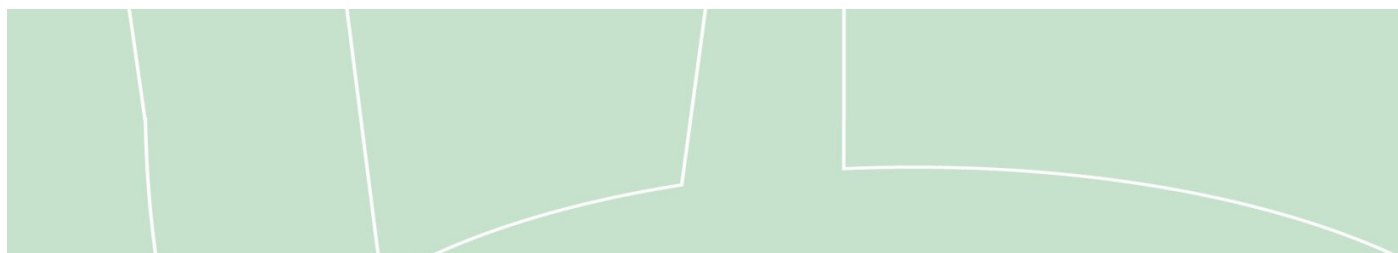
Miljøministeriet, 2017: Sundhedskonsekvenser af luftforurening, mst.dk:
<http://mst.dk/luft-stoej/luft/hvad-er-luftforurening/sundhedskonsekvenser-af-luftforurening/>

Miljøministeriet, 2017: Trafikstøj, mst.dk: <http://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/>

Vejdirektoratet, 2010: Introduktion - Støj fra vejtrafik Vejdirektoratets arbejde med støj - rapport 370, Vejdirektoratet

Vejdirektoratet, 2013: Vejledning om anvendelse af Shared Space, Vejdirektoratet

VisitDenmark, 2016: Turismens økonomiske betydning i Danmark i 2014, VisitDenmark



Indsigelsesmuligheder

Forslag til Miljørapport - Miljøvurdering af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen har været fremlagt i offentlig høring i perioden fra 27. marts til 22. maj 2018.

Miljørapporten er endelig vedtaget af Nyborg Byråd 25. juni 2018.

Nyborg Kommune

Rådhuset

5800 Nyborg.

email: teknik-miljoeafdelingen@nyborg.dk

Til modtagere af
Nyborg Kommunes
lokal- og kommuneplaner

Teknik- og Miljøudvalget

Rådhuset, Torvet 1
5800 Nyborg

Betjen dig selv på
www.nyborg.dk

Sagsansvarlig:
Mikkel Elkær Ibsen

Telefon: 6333 6822

Email:
Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk

Sagsnr. 450-2018-2358

28-06-2018

Offentlig bekendtgørelse af lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen

Byrådet har 25. juni 2018 vedtaget lokalplan nr. 282 for Torvet og Biblioteksholmen endeligt. Den endelige vedtagelse er offentliggjort på kommunens hjemmeside 3. juli 2018.

Planens indhold

Lokalplan nr. 282 omfatter Torvet og Biblioteksholmen og muliggør det projekt, der er udarbejdet af projektgruppen bag slotsprojektet, og som har været under udarbejdelse siden en arkitektkonkurrence i 2015.

Planen muliggør en specifik anvendelse af Torvet som et åbent og rekreativt byrum som erstatning for den dominerende anvendelse som parkeringsplads i dag. Formålet med projektet er at gøre Torvet til et centralt og vigtigt byrum, der skal sammenbinde Nyborg Slot og Nyborgs historiske handelsgader.

Ændringer i forhold til forslaget

I forbindelse med høringsperioden har vi modtaget 2 hørings svar. Hørings svarene har ikke ledt til ændringer i planen ift. det offentliggjorte planforslag.

Miljøvurdering

Et forslag til en miljørapporten har ligeledes været i høring. Efter høringen er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse, der blandt andet belyser, hvordan der er taget hensyn til de indkomne hørings svar i miljøvurderingen, og som beskriver et overvågningsprogram. Overvågningsprogrammet skal sikre, at eventuelle afvigelser fra de forventede miljøpåvirkninger opda- ges tidligt, så der kan tages skridt til at afbøde eventuelle negative påvirkninger.

Overvågningsprogrammet har især fokus på trafik og deraf afledte støjpåvirkninger samt parke- ring.

Overvågningsprogrammet beskriver, hvordan der senest i 2025 skal udarbejdes en evalu- eringsrapport, der skal samle op på overvågningsprogrammets enkeltdele og præsentere resul- taterne af de i programmet oplyste undersøgelser.

Retsvirkninger

Lokalplanen er vedtaget iht. § 27 i lovbek. nr. 287 af 16/04/2018 (planloven).

Planlovens § 27: "Efter udløbet af fristen efter § 24, stk. 3, kan kommunalbestyrelsen vedtage forslaget endeligt, jf. dog § 3, stk. 5, og §§ 28, 29, 29 a og 29 b. Hvis der rettidigt er fremsat indsigelser m.v. mod et lokalplanforslag, kan vedtagel- sen af lokalplanen tidligst ske 4 uger efter udløbet af indsigelsesfristen".

I henhold til planlovens § 18 må der ikke, når der er foretaget offentlig bekendtgørelse af en lokalplan efter § 30, retligt eller faktisk etableres forhold i strid med planens bestemmelser, med mindre dispensation meddeles efter reglerne i §§ 5 u, 19 eller 40.

Klagevejledning

Byrådets afgørelse om forhold, der er omfattet af lov om planlægning kan for så vidt angår retlige spørgsmål påklages til Planklagenævnet.

Eventuel klage over retlige spørgsmål skal indgives ved brug af Klageportalen via borger.dk eller virk.dk.

Klagen skal være indgivet inden 4 uger efter modtagelse af afgørelsen. Hvis du vil indbringe afgørelsen for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder efter modtagelsen af afgørelsen.

Vejledning til Klageportal og gebyrordning findes på www.naevneneshus.dk. Gebyret er p.t. 900 kr. for private og 1.800 kr. for virksomheder. Gebyret tilbagebetales hvis klagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, hvis du får helt eller delvis medhold i din klage, eller hvis klagen afvises som følge af overskredet klagefrist, manglende klageberettigelse, eller fordi klagen ikke er omfattet af Planklagenævnets kompetence.

Ønskes afgørelsen indbragt for domstolene, skal dette ske inden for 6 måneder fra modtagelse af afgørelsen fra Planklagenævnet.

Venlig hilsen

Per Jespersen
udvalgsformand

Søren Møllegård
vicekommunaldirektør