UDVIKLINGSPLAN
ROSENHOLMENE

AUGUST 2021

NORDIC VILLE
RAMMEN OM DET GODE LIV

Stuby
Oreby
Knudby
KNUDSHOVED ODDE

Ornebjerg
Kastrup
TIL MOTORVEJ NORD
Neder
Vindinge
TIL MOTORVEJ SYD
SKOLE
STATION
DAGLIGVAREINDKØB
ROSENFELDT
Vordingborg
BYKERNE
LYSTBÅDEHAVN
PROJEKTAREAL
Ore
ORE STRAND
ORINGEPYNTEN
Masnedø

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING	6
GRØNNE FORBINDELSER	8
BYMÆSSIGE FORBINDELSER	14
LANDSKABET	16
TRAFIK - VEJE & PARKERING	18
TRAFIK - STIER	21
BEBYGGELSESPLAN	24
BYRUM & PRIVATE UDERUM	26
FORSYNING	28
STØJ	28
AREALSKEMA	30

INDLEDNING

I skrivende stund er der er en stigende tendens til, at folk ønsker at flytte fra høje boligpriser og fremmeførelse i de største danske byer og ud til mindre eller mellemstore byer med håbet om at finde ro, overskud, meningsfulde fællesskaber og ikke mindst let adgang til naturen. Fremtidsforskning spår, at det er en tendens der vil stige de kommende 10-15 år. Covid-19 epidemien har gennem det seneste år vist, at vi kan og vil i stigende grad omlægge vores tilværelse, så vi kan bibeholde arbejde i de større byer, men bo i mindre og mellemstore byer tættere på naturen.

Vordingborg by er en af disse mellemstore byer - en naturskøn perle på den Sydsjællanske kyst med en rig historie. Som tidligere samlingspunkt for Europas jægerbefolkning under istiden og senere Danmarks hovedstad i højmiddelalderen, kan Vordingborg igen idag positionere sig som et af Danmarks mest attraktive steder at leve for både børn og unge, voksne og seniorer.

Der har gennem de seneste 20 år været en stigende efterspørgsel efter nye boliger i Vordingborg by og i 2019 indgik udlægning af et areal på op til 84ha vest for Vordingborg by til byudvikling i Vordingborg Kommunes Strategiplan for prioritering af byværkst 2020-2023. Arealet ejes af Rosenfeldt, som idag anvender arealet til landsbrug. Arealet ligger naturskønt, med strand, skov og Vordingborg by i gåafstand.

I 2019 fik Vordingborg by en ny togstation og det forventes, at der fra 2023 bliver direkte forbindelse til København, så man kan nå hovedstaden på under én time. Tilsvarende forventes det, at der bliver hurtige togforbindelser til både Hamborg og Berlin, når Femern-forbindelsen er færdiggjort i 2029.

Hermed er grundlaget skabt for, at Vordingborg fortsat kan videreudvikle sig til en moderne by og igen blive et centralt punkt i forbindelsen mellem Danmark og Europa.

I slutningen af 2020 påbegyndte Rosenfeldt og ejendomsudviklingsselskabet NORDIC VILLE dialog omkring udvikling af arealet, i alt 63ha, til **et af Danmarks mest ambitiøse byudviklingsprojekter - ROSENHOLMENE**.

Rosenfeldt er idag et moderne gods, der driver en vifte af erhvervsaktiviteter, herunder landbrug, boligudlejning, jagt, konference m.fl. Derudover er Rosenfeldt i samarbejde med Vordingborg Kommune igang med at udvikle et af Danmarks største naturområder på Knudshoved Odde. Et byudviklingsområde der ligger vægt på fremtidens leveform, herunder tættere, bæredygtig og langtidsholdbar boligbebyggelse, grønne fællesarealer og nyttehaver, samt etablering af fællesfaciliteter i Rosenfeldts historiske driftsbygninger, er i direkte tråd med profilen som et visionært og bæredygtigt gods.

Med ønsket om at skabe en bæredygtig bydel, der imødekommer både mennesker og naturens ønsker og behov nu og i fremtiden, er **visionen for ROSENHOLMENE** er at skabe et større sammenhængende byfællesskab, som skal danne ramme om det gode liv. I ROSENHOLMENE får man mulighed for at leve en meningsfyldt hverdag med tæt kontakt til naturen, tid og overskud til nærvær med sine nærmeste, plads til et inspirerende arbejdsliv og mulighed for både fællesskab og privatliv.

Helt konkret ønskes der udviklet et nyt sammenhængende byfællesskab med helt op til 1.500 tætte boliger udført i høj arkitektonisk og håndværksmæssig kvalitet, mulighed for kombineret erhverv og bolig til understøttelse af servicetilbud og iværksætteri, samt grønne frodige byrum i menneskelig skala, der understøtter større biodiversitet end det nuværende landsbrugsområde. Ydermere genanvendes enkelte af Rosenfeldts kulturhistoriske bygninger til fællesfaciliteter, blandt andet kontorfællesskab - det er både miljømæssigt bæredygtigt, en forudsætning for at understøtte muligheden for hjemmearbejde på distancen og en smuk og spændende ramme for fællesfaciliteterne.

Derudover ligger arealet særdeles attraktivt i gå- og cykelaftstand til den nye togstation, Vordingborg bykerne, skole, dagligvareindkøb, lystbådehavnen og Orestrand. Men arealet er også udfordret af støj fra Brovejen og jernbanen mod øst, samt potentielle lugtgener fra rensningsanlægget mod syd. At få skabt gode forbindelser på flere niveauer mellem Rosenholmene og den omkringliggende Vordingborg by er et væsenligt punkt i denne udviklingsplan.

Med udviklingen af ROSENHOLMENE forventes der at kunne tiltrække omkring 3.000 nye borgere til Vordingborg by*. Udviklingen af et så stort og ambitiøst projekt kræver både tekniske og strategiske overvejelser, herunder finansiering og takt for udvikling. Parallelt med den stigende tendens, at befolkningen ønsker at bosætte sig på naturskønne beliggenheder udenfor de større byer, leder de finansielle institutioner og private investorer efter større projekter, hvor stigende kapitalbeholdninger kan aktiveres. ROSENHOLMENE er derfor, grundets det relativt store størrelse i en dansk kontekst, en attraktiv mulighed for større investorer. Denne udvklingsplan sigter derfor at skabe et stort sammenhængende byfællesskab, som både er attraktivt for investorerne og som danner et tilstrækkeligt befolkningsgrundlag til etableringen af fællesfaciliteter og serviceordninger, som vurderes at være et væsentligt parameter i tiltrækningen og fastholdelsen af kommende beboere.

I denne udviklingsplan for ROSENHOLMENE beskrives Rosenfeldt og NORDIC VILLE's ønsker til en planmæssige ramme for ROSENHOLMENE.

Velkommen til ROSENHOLMENE!

 * Jf. 1,9 beboere i gennemsnit pr. husstand, Danmarks Statestik

ROSENFELDT
STATION
BYKERNE
ROSENHOLMENE
PROJEKTAREAL
ORE STRAND

GRØNNE FORBINDELSER

ROSENHOLMENE er mod vest flankeret af åben mark og skov, den grønne kooridor mod Knudshoved Odde og det store naturprojekt EU-life Bombina.

Ligeledes er området mod øst, på den østlige side af Brovejen og jernbanen, delvist flankeret af et åbent grønt areal med sportsfaciliteter og træer, inden man når lystbådehavnen og Oringepynten.

Et væsentligt hovedgreb i udviklingsplanen er derfor, at forbinde de grønne områder mod henholdsvis øst og vest ved at etablere en grøn kooridorer gennem ROSENHOLMENE. Brovejen og jernbanen vurderes at udgøre væsentlige barrierer i oplevelsen af en sammenhængende grøn kooridor og der ønskes derfor på sigt etableret en bred grøn overgang, for eksempel en bred bro, til bløde trafikanter hen over jernbanen og Brovejen.

Mod nordvest er ROSENHOLMENE flankeret af marker der anvendes til landsbrugsdrift og mod nordøst grænser arealet op til Vordingborg by og stationen. Mod syd løber Orevej og Ore strand.

Derfor etableres der endnu en grøn kooridor i nord-syd gående retning for at forbinde strand med by.

Fristående træ på marken nær projektarealet

Rosenfeldt Gods som ligger i den øst-vestlige grønne kooridor

Grusvej i skoven,
Knudshoved Odde

Stranden, Knudshoved Odde

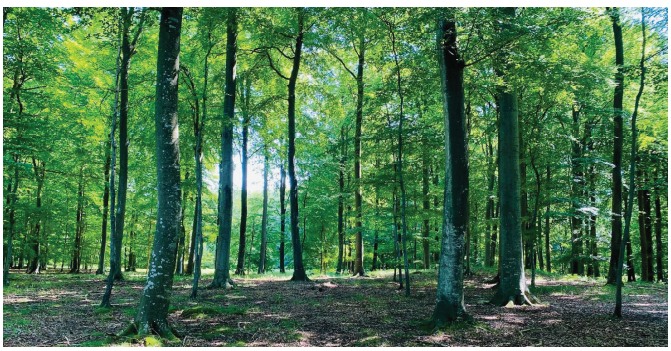
MOD KNUDSHOVED ODDE
KOMMENDE FÆLLESKONTOR
PÅ ROSENFELDT
MOD ROSENFELDT
MOD
VORDINGBORG
BYKERNE
MOD
VORDINGBORG
BYKERNE
MOD ORE STRAND &
KNUDSHOVED ODDE
MOD
MOD ORE STRAND VIA
PRÆSTEMARKEN

Den øst-vestlige grønne kooridor indsnævres og deles op i to mindre kooridorer - en langs den allerede etablerede Kuskeallé mod nord og én tværs over midten af området, hvor der idag ligger et plant lavt område med grøn beplantning og et enkelt vandhul.

Den nord-sydgående kooridor indsnævres, så den løber langs det højeste ryg og stejleste skråning på området. Denne stejle skrøning egner sig mindre til byggeri og derfor udnyttes skråningen til en grøn kooridor, hvor dem der færdes i kooridoren får en flot udsigt over de nærliggende områder. Denne kooridor fortsætter mod syd og rammer hjørnet på Præstemarken umiddelbart nord for Orevej.

Stranden, Knudshoved Odde

Indgang til Kuskeallé fra Brovejen



Skov, Knudshoved Odde

DET GRØNNE TORV
DET GRØNNE HJERTE
DEN GRØNNE OVERGANG

TRE GRØNNE OMRÅDER OPSTÅR

Kooridorerne krydser hinanden to steder - i det nordøstlige hjørne af projektarealet og midt på projektarealet i et plant og beplantet område. Der hvor de grønne kooridorer krydser hinanden findes der naturligt lavbundsområder med samling af regnvand og derved mulighed for etablering af grønne byrum med vandbassiner, som indgår til regnvandshåndtering.

DET BYNÆRE GRØNNE TORV

Det nordligste grønne byrum har karakter af en gennemgangszone - når man skal fra Rosenfeldt og ROSENHOLMENE og ind mod Vordingborg by. I dette byrum etableres der en form for landsbytorv, hvor der i den omkringliggende bebyggelse, vil være mulighed for etablering af pop-up og delikatessebutikker, servicefunktioner o.lign. Det nordlige byrum strækker sig fra torvet op ad skråningen til den nedlagte mergelgrav og til regnvandsbassinen for bunden af skråningen. Der plantes træer om bassinet for at skabe visuelt fokus på og skabe muligheder for skygge ved bassinet.

DET REKREATIVE GRØNNE HJERTE

Det midterste grønne område udgør ROSENHOLMENES grønne hjerte - et rekreativt grønt fællesområde. Det grønne hjerte ligger i en plan lavning centralt i området. I det grønne hjerte udvides det eksisterende vandbassin af hensyntil dyreliv, herlighedsværdig og regnvandshåndtering. Derudover skabes der opholdsarealer til rekreation, som for eksempel fri leg, yoga, petanque og picnic, og muligheden for etablering af en for eksempel iskiosk, café, kaffebar eller lignende. Langs randen af det grønne hjerte bibeholdes de høje træer i overvejende grad.

DEN NATURNÆRE GRØNNE OVERGANG

Tilsvarende findes der syd på projektarealet mod Præstemarken et naturligt lavbundsområde med samling af regnvand. Dette udvikles også til et regnvandshåndteringsbassin, som har en mere vild karakter end de to andre grønne områder. Det sydlige grønne område ligger ikke i et knudtpunkt mellem kooridorerne, men markerer derimod, at man nu er ved at forlade projektarealet og bevæge sig ud, i vestlig retning, mod fri natur. Derfor får det sydlige grønne område karakter af et mere vildt vandhul, hvor for eksempel, børn kan lege med fiskenet og nærstudere en frø eller lignende.

På den måde opstår der tre blå-grønne områder, der ligger som perler på en snor fra koblingspunktets til byen mod nord til koblingspunktet til stranden mod syd.

REGNVANDSHÅNDTERING

Områdets naturlige landskab varierer op til 15m og der opstår således naturligt lavpunkter i landskabet hvor vand samles. Disse naturlige lavpunkter bibeholdes og der etableres regnvandsløb fra de høje områder mod lavbundsområderne.

Størstedelen af det vand der samler sig i de grønne områder vil slutteligt blive ledt til havet via eksisterende spildevandsanlæg.

ANDRE GRØNNE TILTAG

I periferien af ROSENHOLMENE, på den resterende del af marken mod skoven mod vest, kan der, efter nærmere aftale med Rosenfeldt, udlægges arealer i landzone til nyttehaver og dyrehold.

BYMÆSSIGE FORBINDELSER

Udviklingsplanens hovedgreb er, foruden de grønne forbindelser, en fortsættelse af midtbyens tæthed i det nordøstlige hjørne og en en gradvis øgelse af åbenhed ned mod det sydvestlige hjørne af arealet.

Langs den primære bevægelsesrute fra nordøst mod det sydvestligste hjørne til det grønne hjerte ønskes udviklet tættere bebyggelse med mulighed for kombineret bolig og erhverv, som for eksempel mindre serviceerhverv og pop-up butikker.

I den sydlige del af projektområdet udvikles der boliger af mere privat karakter, for at skabe en sammenhængende overgang til rækkehus- og parcelhusbebyggelserne langs Orevej.

BOLIGBEBYGGELSE

KOMBINERET BOLIG-, SERVICEERHVERV- OG DETAILBEBYGGELSE

APOTEK

LANDSKABET

Projektarealet er karakteriseret ved meget varierende højder og både plateauer og relativt stejle skråninger. Terrænets højde varierer med op til 15m fra højeste til laveste punkt.

Områdets naturlige landskabelige træk forsøges så vidt muligt bibeholdt.

Kotelinjerne angiver 0,5m stigning/fald i terrænkote og viser stedsvise stejle stigninger/fald.

Det højeste punkt ligger mod nordvest med 14m over havets overflade og det lavest punkt ligger mod syd med 0.5m over havets overflade.

Alle fotos på modstående side er taget på selve projektområdet eller den nære periferi sommeren 2021..

TRAFIK - VEJE & PARKERING

Adkomst til ROSENHOLMENE centreres omkring en rundkørsel på Brovejen og ind ad områdets kommende hovedvej, Rosenholmene Allé. På den måde bliver det grønne hjerte omdrejningspunkt for afvikling af trafik til hele området og alle beboere, der ankommer i bil, får en flot adkomst.

Rosenholmene Allé opbygges som en fælles vej til biler, cyklister og fodgængere - enten som en rambla med bløde trafikanter i midten, som for eksempel Vasagatan i Göteborg, eller med bløde trafikanter langs vejen mod det grønne hjerte, som for eksempel Strandvejen ved Charlottenlund Fort.

Fra Rosenholme Allé fordeles trafikken til de respektive boligkvarter via biveje. Bivejene udføres ligeledes med vejbane, allé, cykelsti og fortov, således at al trafik afvikles ad samme åre, dog adskilt med opdelte baner for at minimere risikoen for påkørsler.

Langs den ene side af bivejene ønkes etableret fælles parkeringspladser både af hensyn til at kunne opnå en parkeringsnorm på 1,5 p-pladser til boligerne og samtidig for at begrænse behovet for parkering foran hver enkelt bolig. Et eksempel på denne form for parkering langs vejen kan ses på Robinevej i Albertslund (se illustration næste sider). Således friholdes en del af boligkvarterne for biltrafikken, mens der i andre kvarterer er mulighed for at køre til og parkere ved egen bolig.

Fra bivejene ønskes etableret et antal kørestier til de enkelte boliger. Kørestierne løber perpendikulært på bivejene og løber således i øst-vestgørende retning. udformes også som alléer med træbeplatning. Der kan parkeres enten perpendikulært eller parallelt med køresetien foran egen bolig, som for eksempel ved De Engelske Rækkehuse i Klampenborg (se næste sider).

Alle veje dimensioneres og befæstes, så de overholder krav til adgang af redningskøretøjer.

De fleste biveje ender blindt af hensyn til at mindske uvedkommende trafik.

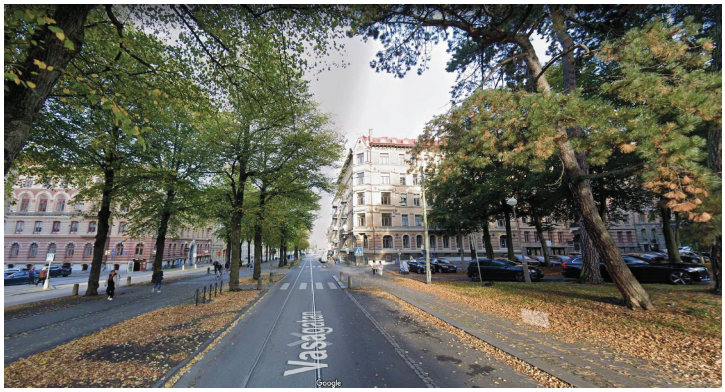
Hård trafik prioriteres ved at mindske afstand fra hovedveje til boliger, samt at holde hård trafik delvist adskilt fra langsom blød trafik. Den hårde trafik kan derved afvikles med mindst mulig risiko for både bilister og bløde trafikanter.

Hovedveje, biveje og kørestier ønskes alle asfalteret og udført med fartreducerende felter (evt. bump) belagt med brosten. Brosten bruges i videste muligt omfang for at skabe en hyggeligt og eksklusiv atmosfære.

Parkering etableres både som fællesparkering langs bivejen i tilknytning til de respektive boligkvarter og som privat parkering ved egen bolig.

Guldregn Allé, Kastrup: rundkørsel med hæk og træ, 40 m diameter - inspiration til rundkørsel på Brovejen.

Strandvejen ved Charlottenlund Fort: dobbelt kørebane, samt parkeringsbane, cykelsti og fortov langs det grønne parkområde. Vejen opleves som bred og med godt udsyn til det grønne parkområde. Der bør indarbejdes fartreducerende elementer.



Vasagatan i det centrale Göteborg: dobbelt ensrettet kørebane, flankeret af fortov og alléer på højre side, samt allé, fortov og cykelsti mod venstre. Vejen opleves mindre bred og mere imponerende på grund af træerne, samt livlig grundet blandingen af både bløde og hårde trafikanter.

HOVEDVEJ:
ROSENHOLMENE ALLE
PARKERING
LANGS BIVEJ
BIVEJ

De Engelske Rækkehuse, Klampenborg: 4m bred køresti i begge retninger med fartreducerende felter i brosten og falkeret af parkeringsbaner, allétræer og fortov i begge sider. Kørestien opleves som hyggelig og indbydende. Den smalle vej reducerer naturligt farten.

Robinievej, Albertslund: parkering langs bivej med dobbeltbane. Fartbegrænsende felter belagt med brosten.

TRAFIK - STIER

Hovedgrebet for den bløde trafik i ROSENHOLMENE er, at etablere en gennemgående gang- og cykelsti langs den nord-syd-gående grønne kooridor. På den prioriteres den bløde traifk både sikkerhedsmæssigt i forhold til påkørsel af bilister, samt de bløde trafikanter får en smuk og grøn rute gennem boligkvarterene, det grønne hjerte og langs ryggen på skråningen mod det grønne torv.

På de øvrige biveje ledes cykelister ud på vejen, mens der etableres fortov til fodgængerne. Derudover etableres der i området en række grønne stier forbeholdt bløde trafikkanter. Stierne udformes som grus stier med træbeplantning langs kanten så der på sigt etableres en cykelallé.

Der lægges vægt på, at stierne er sikre og indbydende, således at beboere i alle aldre motiveres til at bevæge sig til væsentlige funktioner i og udenfor området til fods eller cykel. Der er særligt fokus på at skabe sikker og let adgang til stationen og Rosenfeldt mod nord. Til stationen ønskes etableret en rampe og tunnel under Brovejen for hurtig og sikker adgang til stationen og Vordingborg bykerne.

Adgang til fællesfaciliteter på Rosenfeldt nåes via Kuskeallé, som forbliver en grusvej og forbeholdt bløde trafikanter.

Mod syd og vest forbindes ROSENHOLMENE ligeledes via cykel- og gangstier til henholdsvis Orevej og Ore Strand mod syd og skov og Knudshoved Odde mod vest.

Mod øst forbindes det grønne hjerte via Brovejen med det øvrige af Vordingborg by. Det er ønsket, at der på sigt etableres en bred grøn forbindelse over jernbanen i forlængelse af Kirkeskoven som kobler sig op på både rampen/tunnelen til ROSENHOLMENE i den nordlige ende ved stationen og i den sydlige ende ved rundkørslen. Da det øger risikoen for trafikulykker at lede cyklister gennem en rundkørsel, ønskes der, ved rundkørslen på Brovejen, etableret en rundkørsel med tydeligt adskilt cykelsti og god afstand fra vejbanen.

Mindre grønne stier i form af grus- og markstier etableres uden for området. Langs områdets vestlige kant ønskes etableret en grøn sti så der skabes adgang til for eksempel nyttehaver og dyrefolde på den nærliggende mark.

Eksempel på cykel- og gangsti udformet som allé.

Eksempel på bred cykel- og gangtunnel.

Eksempel på rundkørsel med cykelsti vel adskilt fra vejbane.

ASFALTERET CYKEL- OG GANGSTI
GRØN NATUR STI

Eksempel på et NORDIC VILLE nabolag: rækkehuse i 2,5 etager med semi-private terrasser og adgang til stort grønt fællesområde.

BEBYGGELSESPLAN

Områdets varierede landskab og koter giver nogle retninger og principper for bebyggelsen. Bebyggelsen er vist diagrammatisk på kortet (side 25) og placeres som udgangspunkt, så den følger landskabets koter og understøtter et flow og views i øst-vestlig retning jf. den grønne øst-vestlige kooridor. Det betyder, at man naturligt kan strømme gennem kvarterne i øst-vestlig retning mellem by og natur og tilsvarende, når man bevæger sig i nord-syd-gående retning, kan få views gennem de små gader og ud i landskabet både i nord-syd-gående, men også øst-vest-gående retning.

I område A1 og A2 mod øst placeres byggeriet primært i øst-vest-gående retning af hensyn til at følge landskabets naturlige koter, dog med mulighed for at skærme mod Brovejen og rensningsanlægget mod syd. Her ønskes etablere et antal karrélignende rækkehusbebyggelser, som delvist orienterer sig ind mod sig selv, af hensyn til at skærme mod Brovejen og rensningsanlægget (se eksempel fra Filmbyen, samt NORDIC VILLE collage, næste sider). Parkering til område A1 og A2 etableres langs biveje mod Brovejen. Område A1 og A2 udgør ROSENHOLMENES mest fællesskabsorienterede boligområder.

I område B1 og B2 i den nordlige del af ROSENHOLMENE og cirka midt for det grønne hjerte, er der i landskabet en naturlig stejl skråning, som primært udnyttes til grøn cykel- og gangsti. Dog ønskes der på skråningens østlige side mulighed for at opføre boliger i mindre klynger eller strenge af kæde- og rækkehuse, som følger landskabets naturlige retning og give udsigt mod øst.

I område C i det nordøstlige hjørne ved det grønne torv ønskes mulighed for opførelse af tæt og evt. høj bebyggelse med mulighed for etablering af enkelte detail- og servicefunktioner, gerne som en kombination af erhverv og bolig.

I område D1 og D2, henholdsvis nordvest og syd for det grønne hjerte ønskes der etableret række- og kædehuse i op til 2,5 etager. Byrummene mellem husene består af henholdsvis smalle gader, kørestier, og private haver der grænser op til grønne fælles stier mellem husene. I det nordvestlige område D1 tænkes der mulighed for at parkere bil ved hvert hus, men der i det sydlige område D2 tænkes fællesparkering langs bivej og derved mulighed for at skabe nogle flotte grønne fællesrum mellem boligerne.

Område E ønskes etableret som gårdhavehuse i helt op til 2,5 etager. Område E udlægges, så matrikler til gårdhuse kan sammenlægges og ugøre en parcelhusgrund, såfremt efterspørgslen på parcelhusgrunde overstiger efterspørgslen på gårdhavehuse. Område E udlægges med kørestier til alle huse og udgør ROSENHOLMENES mest private boligområde.

Bebyggelsen lægger sig overordnet som mere eller mindre lige strenge, der flugter med landskabets naturlige lijner - enten parallelt eller perpendikulært. På den måde skabes der mulighed for bevægelse mellem bygningerne gennem hele området, således at områderne ikke lukker sig om sig selv, men er en del af det samlede ROSENHOLMENE. Derudover giver linjestrukturen mulighed for smalle gyder til livet mellem husene og omvendt mere plads til et privat haverum på den modsatte side af bebyggelsen. Der vil på lokalplansniveau blive arbejdet med opblødning af de lige strenge, så der dannes gader med forskudte facader, samt blive lagt fokus på dannelse af små lokale byrum til for eksempel legeplads mv. Der ønskes som udgangspunkt en tæt bebyggelse for at understøtte fornemmelsen af byfællesskab.

Som udgangspunkt ønskes der mulighed for at opføre boliger i 1,5-2,5 etage. Det forventes, at boliger i 1,5 plan vil have et bruttoareal på 75-125 m2, men boliger i 2,5 etage vil udnytte 2 etager med et samlet bruttoareal på 140-160m2. I de højt beliggende områder, for eksempel område D1, forventes det, at nogle beboere vil ønske at udnytte tagetagen til for eksempel tagterasse med havudsigt. Det resulterende boligareal vil i de tilfælde være omkring 160-200 m2.

C
B2
B1
D1
A1
E
D2
A2

BYRUM & PRIVATE UDERUM

I ROSENHOLMENE lægges der stor vægt på at skabe nogle gode byrum som både understøtter privatliv og fællesskab, overgang fra by til natur, tilpasset de enkelte kvarterers karakter og som både er sikre, inspirende og smukke af opholde og bevæge sig i.

Der lægges vægt på at skabe byrum og private rum med variende karakter og fornemmelse af henholdsvis lukket privat eller lukket fælles og så åbne vidner med udsigt til en omkringliggende natur og højt til himlen.

Hvert kvarter får sin egen identitet, både gennem bebyggelsens tæthed og typologi, valg af materialer, grad af offentligt-privat og ikke mindst varierende byrum. Der lægges generelt vægt på at skabe hyggelig og pæne grønne transportkooridorer og opholds-arealer i menneskelig skala, som inviterer til roligt tempo og uforpligtende møder.

I den sydøstlige del, i nogle af de mere lukkede bebyggelser, dannes der et fælles grønt rum som er afskærmet mod rensningsanlægget mod syd og Brovejen mod øst.

I den sydvestlige del udformes der gårdhave- og kædehuse med private haver og derfor udgøres byrummene i disse kvartere primært af kørestierne, hvor beboere kan mødes uformelt og uforpligtende. Der vil også blive udviklet semi-private grønne rum mellem boligerne til uformelt fællesskab.

I den nordvestlige del udvikles der rækkehuse og kædehuse med semi-private haver og her udgør både køresti og grønne arealer mellem boligerne byrum, hvor beboere kan mødes.

I den nordøstlige del udvikles der tæt boligbebyggelse og byrummene her består primært af semi-offentlig rum som overgang til byen. I forbindelse med det grønne torv ønskes mulighed for etablering af pop-up butikker, serviceerhverv og delikatessebutikker i periferien.

I både de sydlige mere private boligkvartere og de semi-private kvartere mod nord ønskes der etableret rekreative faciliteter som legeplads og petanque. Derudover ønskes det, at beboerene i høj grad skal benytte de omkringliggende naturområder og resten af Vordingborg by til rekreative aktiviteter.

Eksempel på privat have til rækkehuse eller kædehus.

Eksempel på privat gårdhaverum til gårdhavehus, her fra Idealhuse.

Eksempel på gadeforløb med begrønning, indgangspartier og uden ophold.

Filmbyen, Hvidovre: eksempel på fælles gårdrum i bebyggelse der skærmer mod rensningsanlæg og Brovejen.

Eksmpel på et NORDIC VILLE nabolag: fælles grønt gårdrum mellem private boliger i 2,5 etager.

Der ønskes etableret legepladser i området.

Der ønskes etableret for eksempel petanquebaner i området - beboere opfordres til at støtte øvrige rekreative aktiviteter i Vordingborg by og omegn.

FORSYNING

På nuværende tidspunkt skæmmes landskabet af 3 linjer at el-master og dertilhørende el-kabler.

Alle tre linjer ønskes nedgravet (ønsket inden udgangen af 2023).

I forbindelse med nedlægning af den østlige linje, flyttes linjen yderligere mod øst således, at den løber i et nyetableret tracé langs Brovejen. På den måde lettes vedligehold og mindske risiko ved anlægs- og byggearbejder i forbindelse med opførelse af boligerne efterfølgende. Ovenpå den østligste linje etableres evt. støjvold mod Brovejen.

Derudover ønskes indlagt forsyning til elladestandere ved 20% af alle p-pladser.

Derudover ønskes der etableres fjernevarme, spildevand og vandforsyning fra den kollektive forsyning.

Sidst men ikke mindst ønskes etableret fibernet til alle husstande.

Kabellinjer til nedgravning

Evt. Støjvold

Eksisterende forsyning:
fjernvarme, gas, el, drikkevand
og spildevand

AFFALDSHÅNDTERING

I området etableres affaldsstationer enten i form af molokker eller affaldsskure central for hvert boligklynge eller gade. Det nærmere antal affaldscontainere afhænger af antallet af sorteringskategorier, antal boliger og fastlægges efter nærmere aftale med Vordingborg Kommune.

STØJ

I forbindelse med udviklingen af området skal det afklares, i hvilket omfang der er behov for støjreducerende tiltag for at kunne opføre boliger i ROSENHOLMENE tættest på Brovejen og jernbanen. Det forventes, at der fra 2029, når Femern-forbindelsen tages i brug, at godstrafikken på jernbanen, og dermed støjforurening fra jernbanen, vil blive forøget.

Da landskabet er kuperet vil en traditionel støjvold kune i begrænset omfang dæmpe støj fra Brovejen og jernbanen. Tværtimod vil en støjvold kunne løfte lyden op og ind over projektområdets højere beliggende nabolag. Der skal derfor arbejdes med lydreduktion så tæt på støjkilden som muligt. Der ønskes derfor støjreducerende skærme installeret langs banelegmet.

En tilsvarende løsning kan tænkes anvendt langs Brovejen.

AREALSKEMA

I arealskemaet er angivet den maksimale potentialle udnyttelse af området. Af hensyn til at beboerne enten kan tilkøbe eller senere vælge at udnytte tagetagen i boliger på 2,5 etage, er bebygelsesprocenten øget fra 40% til 50%. Det resulterer i et højt samlet etageareal på godt 260.000m2. Det forventes, at der i praksis vil blive udviklet omkring 180.000m2 etagemeter primært i 1,5-2,5 plan med uudnyttet tagetage.

Delområde	A1	A2	B1	B2
Grundareal, m2 cirka	62.000	105.000	70.000	45.000
Bebyggelsesprocent, maks. %	50%	50%	40%	40%
Etager	1.5-2.5	1.5-2.5	1.5-2.5	1.5-2.5
Typologi	Etage, tæt-lav & åben-lav			
Etageareal, m2	31.000	52.500	28.000	18.000
Grundareal pr. bolig, m2	300-500	300-500	300-500	300-500
Boligstørrelse, m2	75-150	75-150	75-180	75-180
Forventet antal boliger, stk.	160-180 (185 tegnet)	350-380 (382 tegnet)	150-200 (159 tegnet)	100-150 (164 tegnet)
Anvendelse	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.
Parkeringsnorm, p-plads pr. bolig	1	1	1	1

Delområde	C	D1	D2	E
Grundareal, m2 cirka	15.000	65.000	120.000	78.000
Bebyggelsesprocent, maks. %	50%	50%	50%	40%
Etager	1.5-2.5	1.5-2.5	1.5-2.5	1.5-2.5
Typologi	Etage, tæt-lav & åben-lav			
Etageareal, m2	7.500	32.500	60.000	31.200
Grundareal pr. bolig, m2	300-500	300-500	300-500	300-500
Boligstørrelse, m2	75-120	75-180	75-180	120-180
Forventet antal boliger, stk.	30-50 (32 tegnet)	200-250 (272 tegnet)	350-380 (390 tegnet)	160-190 (191 tegnet)
Anvendelse	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.	Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.
Parkeringsnorm, p-plads pr. bolig	1	1.5	1.5	1.5

Delområde	F	I alt	**Alternativ for områderne A1, A2, B1, B2, D1, D2 og E**
Grundareal, m2 cirka	70.000	630.000	**545.000**
Bebyggelsesprocent, maks. %		40-50%	**25%**
Etager	1.5-2.5	1.5-2.5	**1.5**
Typologi	Service & detail	N/A	**Åben-lav**
Etageareal, m2		260.700	**136.250**
Grundareal pr. bolig, m2		300-500	**800**
Boligstørrelse, m2	N/A	75-180	
Forventet antal boliger, stk.	0	1.500-1780 (1775 tegnet	**500-600**
Anvendelse	Mulighed for etablering af erhverv/detail, som for sempel café, iskiosk, pop-up butik, orangeri, markedsstande.		**Bolig med mulighed for serviceerhverv o.lign.**
Parkeringsnorm, p-plads pr. bolig	N/A	1-1.5	**1.5**

C
B2
D1
B1
A1
F
E
D2
A2