

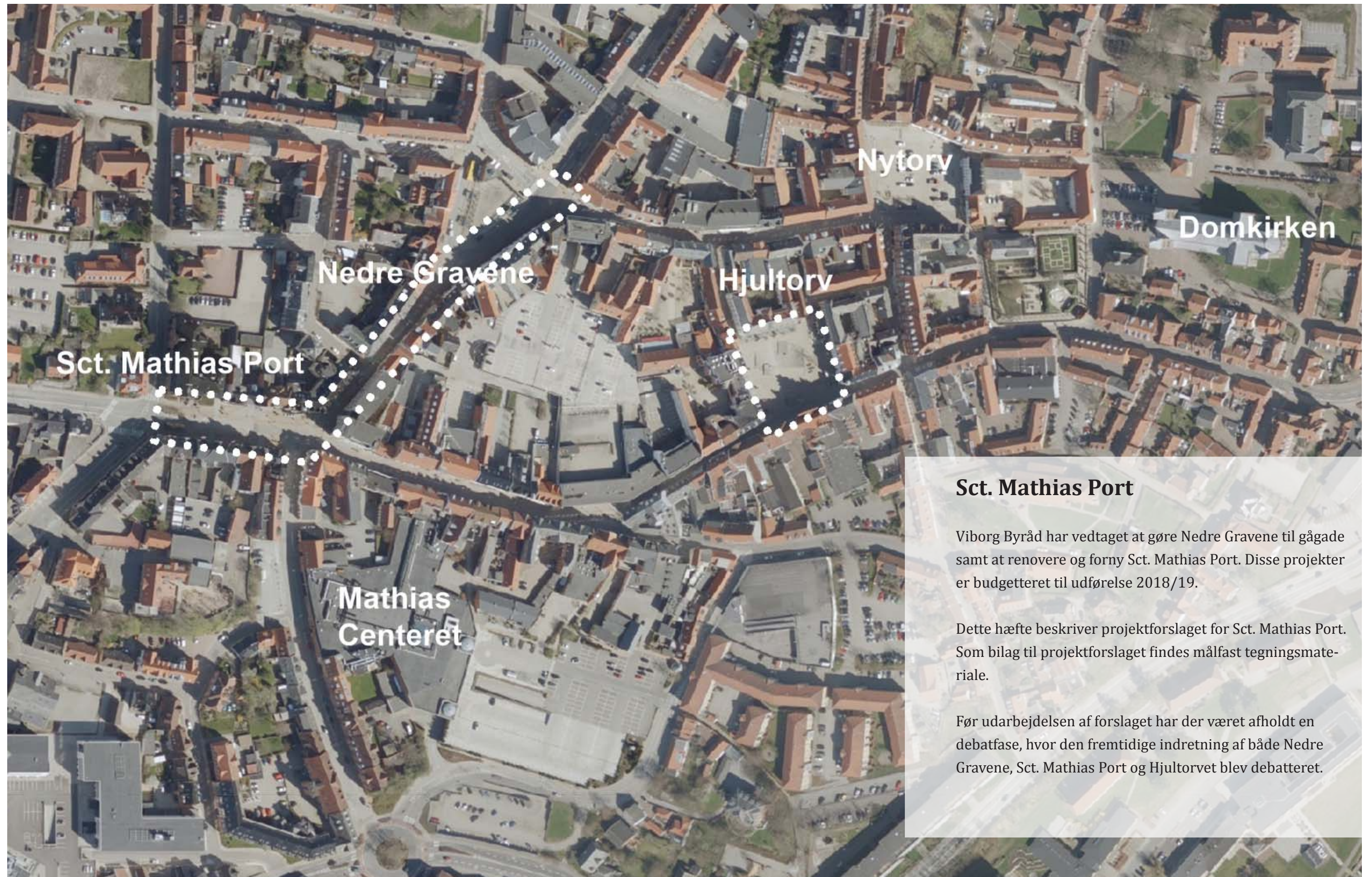


BYRUM I VIBORG

Projektforslag Sct. Mathias Port

Maj 2017

INTRO	S. 3
UDFORDRINGER	S. 4 - 5
BYRUMSUNDERSØGELSER	
TRAFIK	S. 6
SOL	S. 7
VESTENVIND	S. 8 - 9
ARKITEKTONISKE GUIDELINES	S. 10
OVERORDNET ORGANISERING	S. 11
PLADSENS ELEMENTER	S. 12
VISUALISERING	S. 13
BELÆGNINGSPLAN	S. 14 - 15
BEPLANTNINGSFORSLAG A	S. 16
BEPLANTNINGSFORSLAG B	S. 17
BEPLANTNINGSFORSLAG C	S. 18 - 19
BELÆGNINGSPRINCIP	S. 20
AFVANDINGSPRINCIP	S. 21
BELYSNING	S. 22
INVENTAR	S. 23
ØKONOMIOVERSLAG	S. 24



Sct. Mathias Port

Viborg Byråd har vedtaget at gøre Nedre Gravene til gågade samt at renovere og forny Sct. Mathias Port. Disse projekter er budgetteret til udførelse 2018/19.

Dette hæfte beskriver projektforslaget for Sct. Mathias Port. Som bilag til projektforslaget findes målfast tegningsmateriale.

Før udarbejdelsen af forslaget har der været afholdt en debatfase, hvor den fremtidige indretning af både Nedre Gravene, Sct. Mathias Port og Hjulertorvet blev debatteret.

SCT. MATHIAS PORT UDFORDRINGER

Sct. Mathias Port er et bredt torvelignende vejareal i forlængelse af gågaden Sct. Mathias Gade. Byrummet ønskes trafikalt fredeliggjort og ændres til et torv, så det i højere grad opleves som del af gågademiljøet og indbyder til ophold og byliv. Det er dog vigtigt fortsat at sikre de nødvendige trafikale funktioner (fx varekørsel, afsætning til hotel og banker, cykelparkering mv.)

Sct. Mathias Port afgrænses af smukke og klassiske bygningsfacader, men opleves primært som et gennemfartsrum. Der er her begrænset med opholdsmuligheder på den gode solside mod nord og vestenvinden udgør endvidere en udfordring i forhold til det gode opholdssted.



SCT. MATHIAS PORT
UDFORDRINGER



TRAFIK

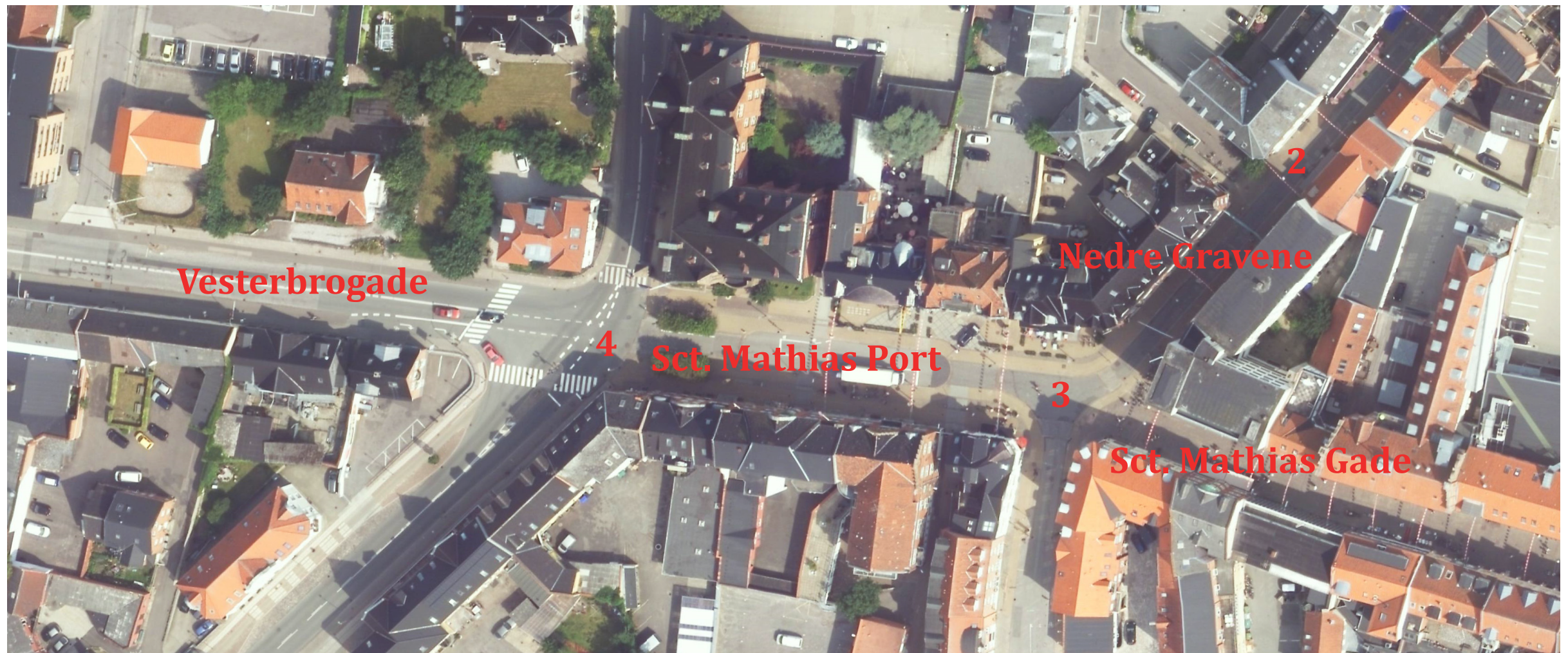
Formålet med fornyelsen af Sct. Mathias Port er at opnå en plads for byliv og aktivitet og helt undgå unødvendig gennemkørende trafik.

Samtidig skal der i indretningen af torvet sikres plads til varetilkørsel, ankomst og korttidsparkering til hotel mv.

Der er angivet en række forudsætninger for den trafikale afvikling, som skal respekteres i projektforslaget.

FORUDSÆTNINGER

- Al tilkørsel til Sct. Mathias Port skal ske fra Dumpen.
- Mellem kl. 23 - 11 vil det være muligt at køre igennem Sct. Mathias Port og ud i torvets vestlige ende. Vareindlevering med større lastbiler, der ikke kan vende på Sct. Mathias Port, skal således ske inden kl. 11.
- Mellem kl. 11 -23 vil automatiske steler lukke for udkørsel mod vest.
- Almindelig kørsel og små varebiler skal kunne vende rundt på pladsen ved hotel og loge, og køre ud ad Dumpen.
- Der skal etableres 2-3 p-pladser ved hotellet og 40-50 cykel p-pladser i området (inkl. Nedre Gravene).
- Der skal være en vareaflefningsplads til sættevogn (20m) og sættevognen skal kunne passere mens aflæsning foregår
- Vareaflefningsplads til sættevogn (20 m) samt passage for øvrige sættevogne mens aflæsning foregår.
- Kun mulig udkørsel mod vest for varetransporter.



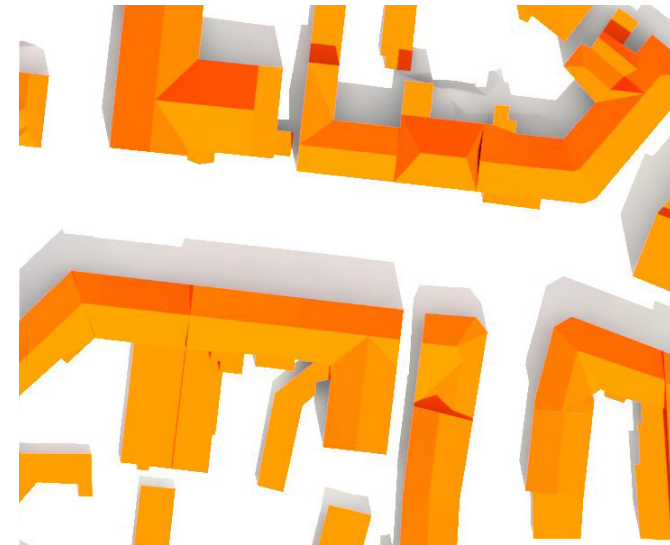
BYRUMSUNDERSØGELSER

SOL

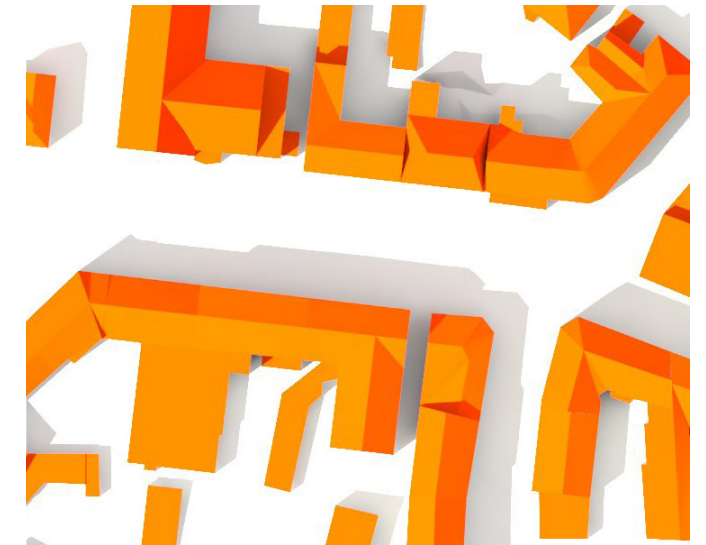
Der er udført en række soldiagrammer som belyser, hvor på pladsen, der er de bedste betingelser for ophold er - og hvilken udstrækning dette areal har på forskellige tider af året.

Sct Mathias Port er et relativt bredt byrum, og der er gode muligheder for sol langs de nordlige facader i hele sommeren. I forår og efterår er hjørnet ved Nedre Gravene det mest solfyldte.

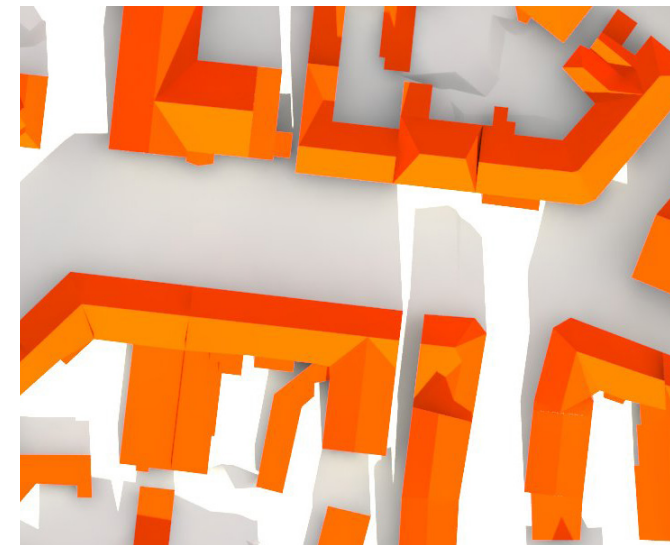
Disse undersøgelser giver anledning til en disponering af torvet, som tilgodeser ophold langs med nordfacaderne og flytter vejen/trafikken mod syd.

Solens vandring - sommer

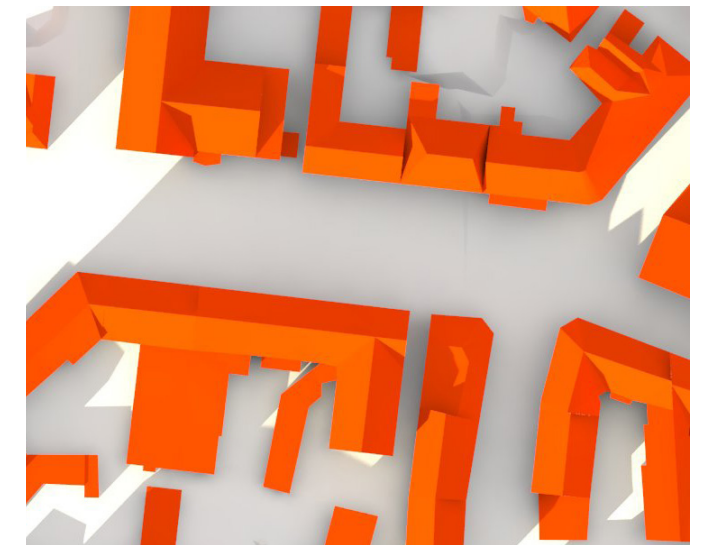
Kl. 12



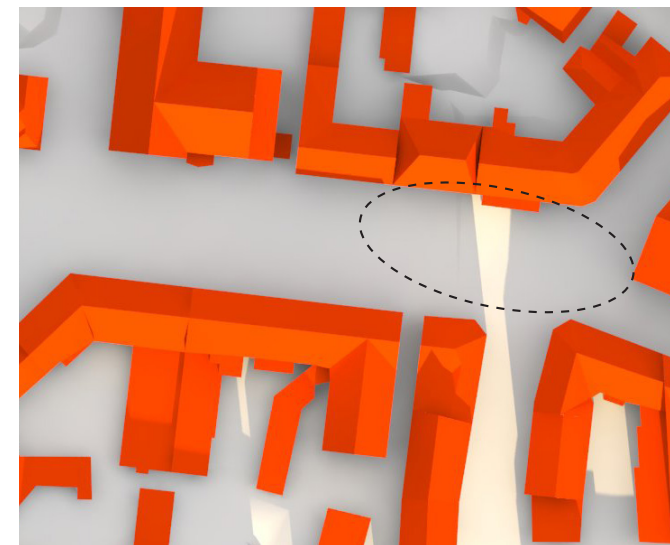
Kl. 15

Solens vandring - jævndøgn

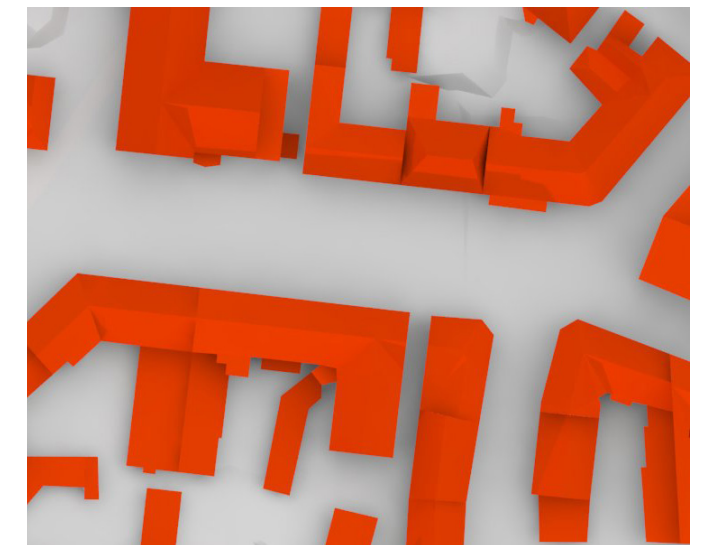
Kl. 12



Kl. 15

Solens vandring - vinter

Kl. 12



Kl. 15

VESTENVIND

Vestenvinden igennem området udgør en stor udfordring for at skabe gode opholdsmuligheder. Det er derfor undersøgt, hvilke muligheder som kan bringes i spil for at dæmpe vinden.

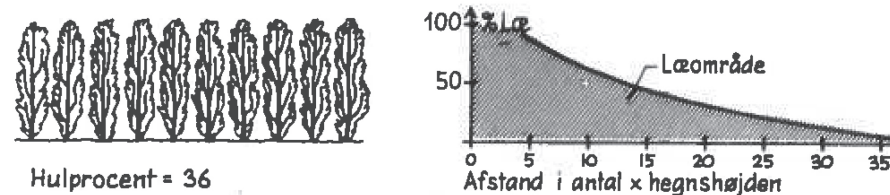
Forskning omkring plantning af læhegn konkluderer, at vinden ikke skal bremses fra 100 til 0 - herved skabes turbulens på bagsiden, og læområdets størrelse bliver desuden begrænset. I stedet skal vinden filtreres og bremses langsomt. Herved undgås turbulens, og læområdets størrelse øges betydeligt.

I både Esbjerg, Ribe og Herning findes samme udfordringer med øst-vestvendte byrum og gågader, hvorfor det er blevet undersøgt hvilke tiltag som er forsøgt i disse byer.

På gågaden i Herning stod der til for få år siden mange store træer. De havde en tydelig lægivende effekt, når man først var kommet lidt væk fra den mest åbne vestlige ende af gågaden.

På Domkirkepladsen i Ribe er der opsat plantekummer med integreret tæt transparent skærm ved udeserveringer. Princippet er, at bevoksningen bryder vinden en smule inden den rammer den tætte skærm, hvorved turbulens på læsiden minimeres.

I Esbjerg er der anvendt en type plantekumme med en formklippet ligusterhæk på steder med udeservering, der dog har vist sig ikke at give læ nok. I stedet opsættes nu en model lignende den i Ribe.



Herning - tidligere tog træerne en del af vestvinden på gågaden.



Ribe - model med transparent skærm og plantekummer ved udeserveringer



Esbjerg - model med plantekummer ved udeserveringer, den giver ikke nok læ.

VESTENVIND

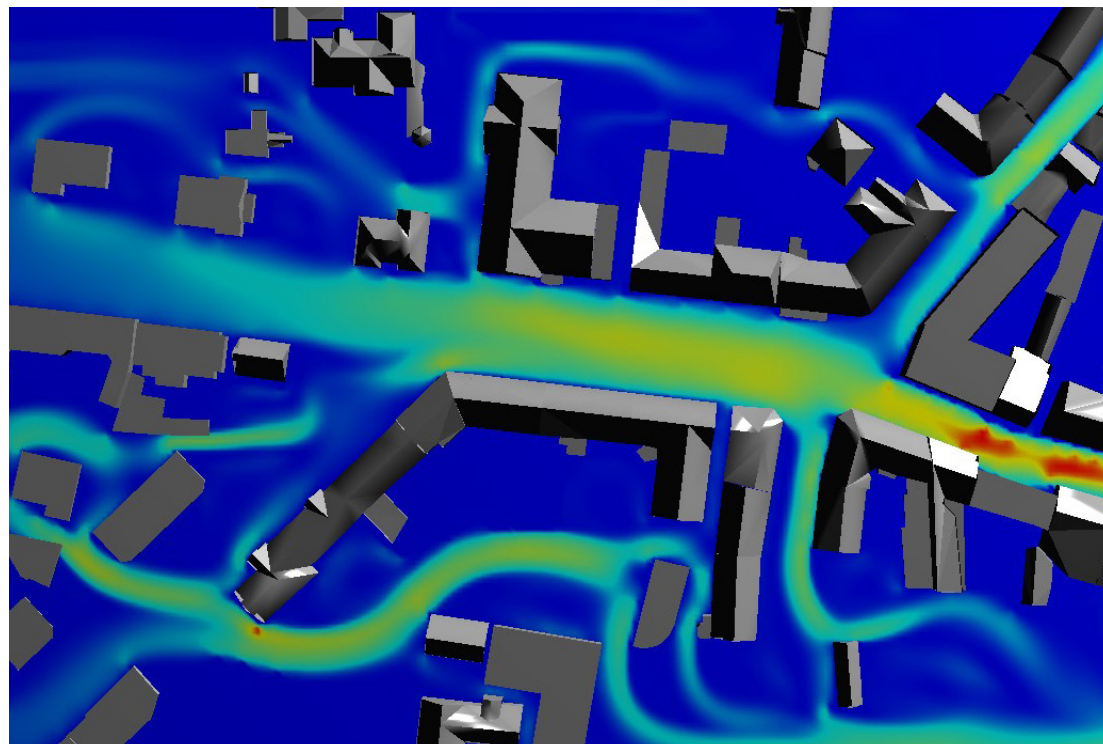
Som en del af undersøgelserne er det testet i en vindmodel, hvilke konsekvenser det vil have, hvis der opsættes en skærm/port i den vestlige ende af Sct. Mathias Port, hvis der plantes træer og endeligt hvis der plantes træer i Vesterbrogade, så vinden bremses tidligt.

Vindmodellen giver ikke nøjagtige og helt præcise resultater, men indikationer som bruges til det videre arbejde.

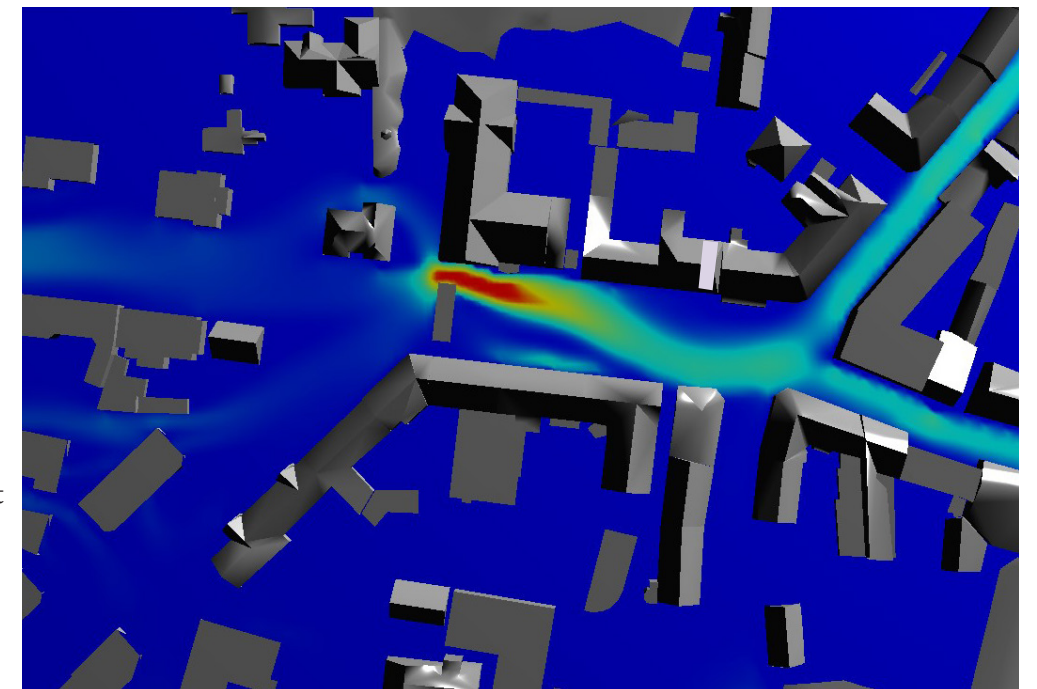
Samlet set anbefales følgende strategi for at dæmpe vindpåvirkningen:

- 1. Plant træer løst i den vestlige del af Sct. Mathias Port**
- 2. Design et byrumselement med plantekumme og integreret skærm, som kan dæmpe vinden omkring udeservering og give et godt loaklt mikroklima.**
- 3. Plant evt. træer i Vesterbrogade på sigt. Dette kan være med til at dæmpe vinden både på Sct. Mathias Port og i Sct. Mathias Gade.**

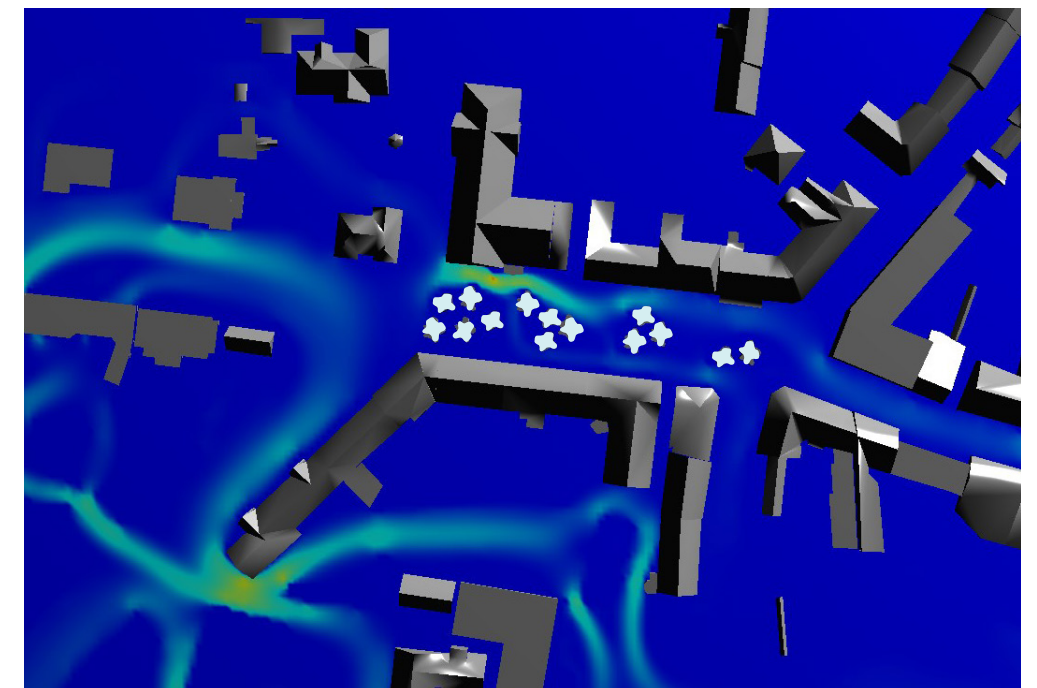
Modellen viser de nuværende vindforhold, hvor blå er laveste vindpåvirkning og rød er den største vindpåvirkning. Det ses, hvorledes vindens hastighed øges i Sct Mathias Gade Port (gul og grøn) og tager til i Sct Mathias Gade (rød), da byrummet bliver smallere.



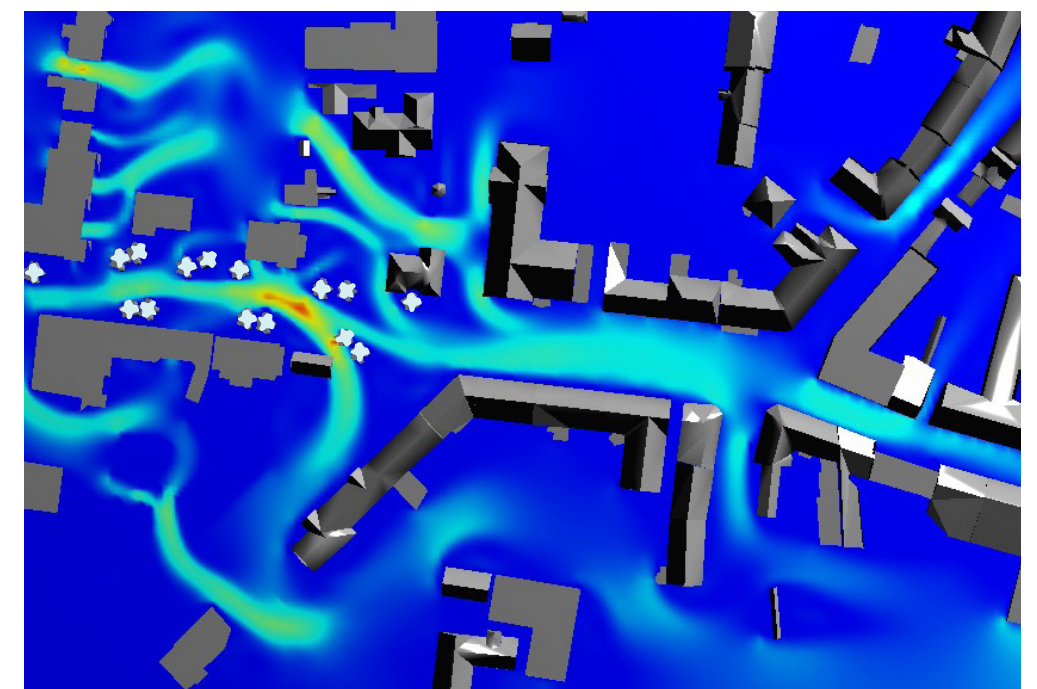
Modellen viser konsekvenserne, hvis der opsættes en skærm/port i den vestlige del af Sct. Mathias Port. Dette vil skabe en vindtunnel mod nord med meget stor vindpåvirkning (rød er største påvirkning). Der vil blive skabt læ mod nordøst og sydvest.



Modellen viser konsekvenserne, hvis der plantes træer løst i den vestlige del af Sct. Mathias Port. Dette vil reducere vinden betragteligt og primært skabe en mindre påvirkning foran skolen. Påvirkningen i Sct. Mathias Gade vil også være reduceret markant.



Modellen viser konsekvenserne, hvis der plantes træer i Vesterbrogade. Sammenlignet med forholdene idag vil dette reducere vinden noget både på Sct. Mathias Port og i Sct. Mathias Gade.



ARKITEKTONISKE GUIDELINES

I idéfasen og på borgermøder er den kommende fornyelse af Sct. Mathias Port blevet diskuteret - både de overordnede intentioner og de konkrete forslag. Dette har resulteret i denne arkitektoniske guideline, som samler inputs til en operationel ramme for projektet.



PLADSEN SKAL VÆRE TIL MENNESKER OG BYLIV

Biler og trafik skal fylde mindre - eller helt ud.

ET RART STED AT VÆRE

Pladsens indretning skal bedst muligt håndtere problemerne med vind og skabe rum for ophold hvor forholdene er mest gunstige.

RESPEKT FOR DET KLASSISKE OG DET HISTORISKE

Værn om og tag hensyn til byrummets harmoniske opbygning og de smukke klassiske facader.

MARKER PORTEN

Marker eller iscenesæt at en af byportene til Viborg tidligere stod her på pladsen.

GØR SCT. MATHIAS PORT GRØN

Udnyt Sct. Mathias Ports rolle som et nyere byrum på grænsen af den historiske bymidte til at indføre flere grønne elementer end der er på de ældre historiske pladser.

GØR PLADS TIL KULTUR OG EVENT

En samlet plads for fortovsservering, hænge-ud sted, udstilling og midlertidige kulturevents.

SKAB EN OVERGANG MELLEMM GAMMEL OG NYT

Pladsens design skal forholde sig til at den ligger i overgangen mellem den nyere by og den historiske bymidte samt indarbejde gågadens nye udseende i byrummets østlige ende.

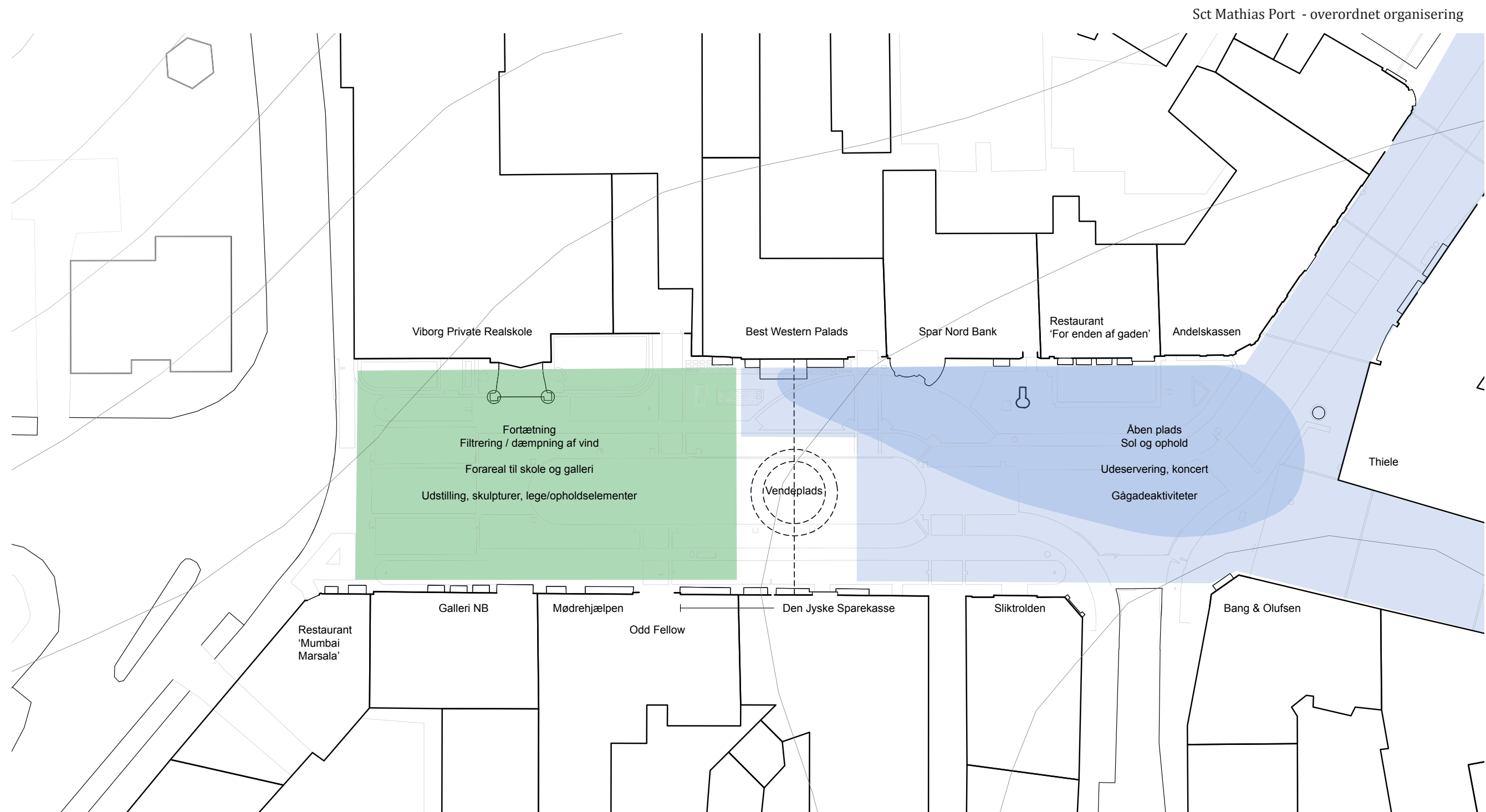
SCT. MATHIAS PORT OM AFTENEN

Pladsens belysning kan understrege de smukke bygninger, skabe en særlig stemning eller måske kan en lysinstallation give stedet en særlig DNA.

OVERORDNET ORGANISERING

I den vestlige ende etableres en uformel plads, som skole, galleri mv. kan anvende til ophold og midlertidige aktiviteter med en beplantning, der dæmper vinden.

I pladsens østlige ende disponeres store arealer langs de nordlige facader til ophold i solen, mens vendeplads og andre trafikale behov placeres i skyggezone i pladsens sydlige side.



PLADSENS ELEMENTER

Sct Mathias Port omdannes til en ny plads i Viborg, hvor en brostensbelægning spænder fra facade til facade, og giver fornemmelsen af en sammenhængende plads, et samlet byrum som spiller sammen med de smukke facader - og ikke længere en bred vej. Den trafikale struktur underlægger sig torvets belægning, vejen er så at sige gjort næsten usynlig, og den nye plads er på bylivets præmisser.

Pladsens centrale elementer er cirkelbænken omkring det store træ, den lyse plads med træerne mod vest og det brede fortov i solen.

Træet og bænken er et symbol på den gamle vejviser, som stod her engang. Træet bliver et pejlemærke forenden af Sct Mathias Gade, forenden af Nedre Gravene og af Dumpen. Stedet markerer overgangen til den historiske by og gågaderne. Det bliver et nyt mødested i byen, hvorfra retningerne ud i verden stråler.

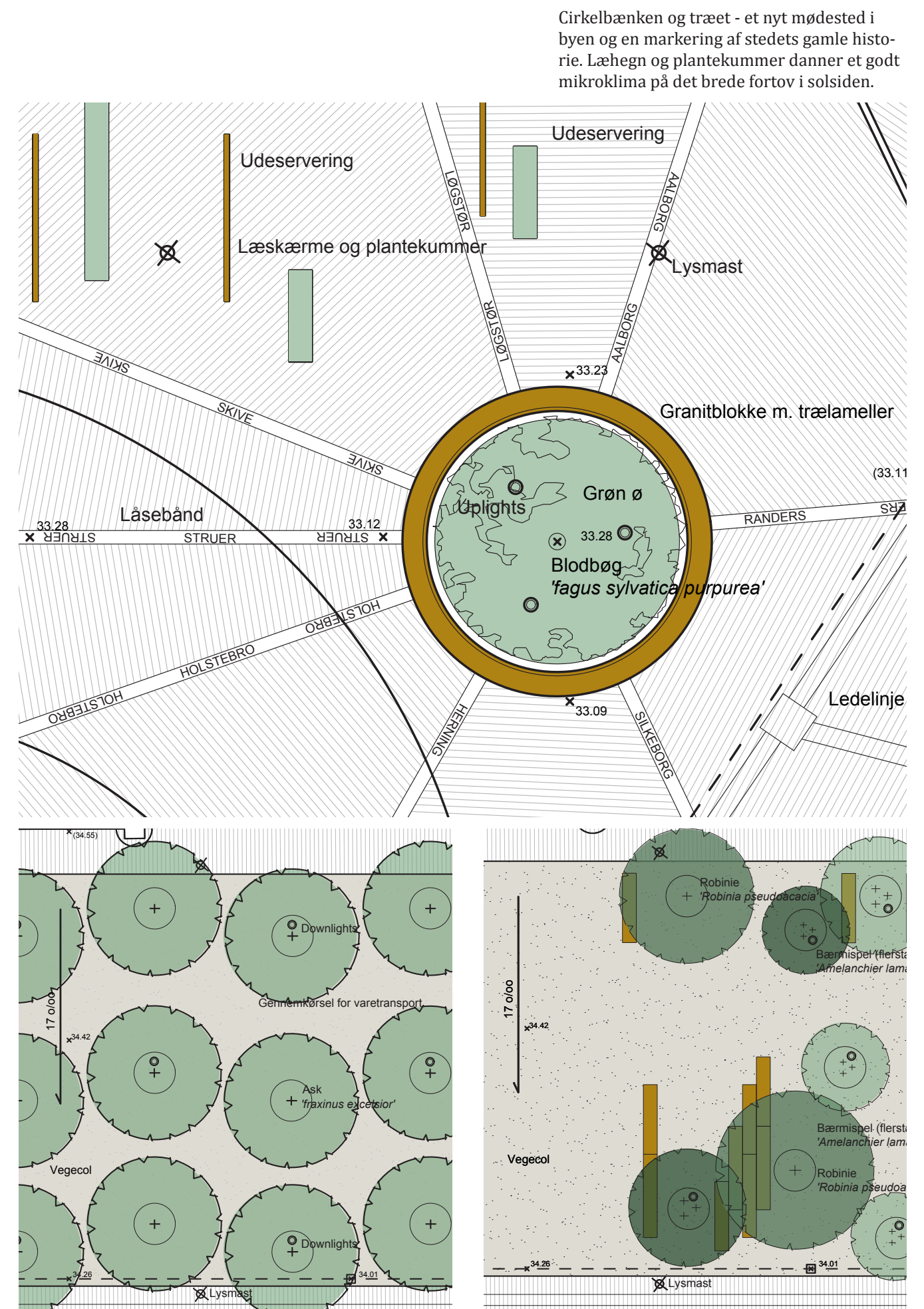
Træerne på den lyse plads danner port mod vest og skærmer byrummet for både vinden og trafikken på Vesterbrogade. Den lyse plads bryder med den klassiske belægning og opfordrer til mere uformelle aktiviteter og installationer.

De store fortovsarealer i solen inddeles i mindre rum af et nyt byrumsmøbel i serie med Viborg-bænken - et kombineret læhegn og plantekumme, som skaber et godt mikroklima og bedrer mulighederne for udeservering og ophold i solen.

Foto af nuværende forhold



To forskellige løsninger på træplantninger og inventar på den lyse plads





SCT MATHIAS PORT BELÆGNINGSPLAN

Denne side viser belægningsplanen for den nye Sct. Mathias Port. Den nye belægning udgør rammen for at ændre den nuværende brede vej til en egentlig plads - den samler byrummet og organiserer det i zoner. Ovenpå rammen kommer belysning, beplantning og inventar som understøtter byrummets inddeling og skaber karakter.

Gågadens belægning trækkes med ind på Sct. Mathias Port - med en jævn fodgængervenlig belægning af komfortbrosten på gangarealerne langs med facaderne, og gamle brosten på de arealer hvor der kører biler og lastbiler.

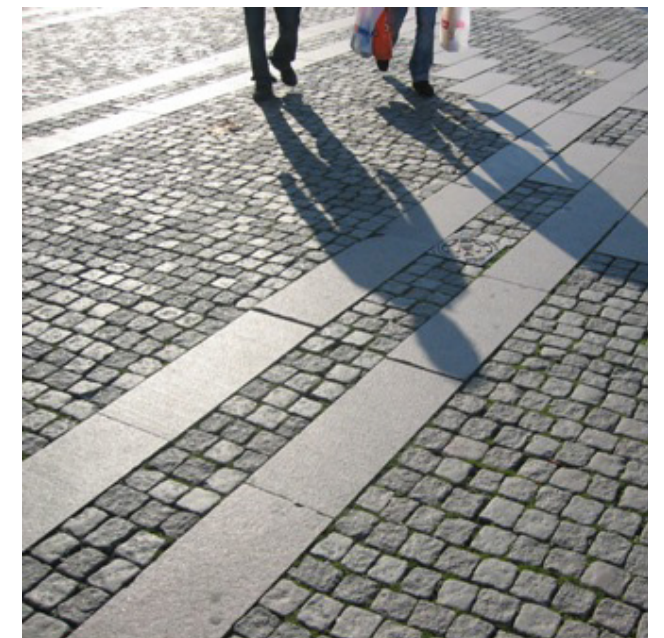
De smalle låsebånd inddeler pladsen i tre zoner; hhv. pladsen omkring cirkelbedet, afsætningspladsen foran hotellet og den lyse plads i den vestlige ende. Parkeringspladsen markeres med lysere bordursten - enten som en flade eller som striber mellem brostenene. Den lyse plads mod vest udføres som en Vegecol-belægning (overfladebelægning hvor granitskræver limes ned i et vegetabilsk bindemiddel). Denne belægning skaber fornemmelsen og udtrykket af en grusplads (uden løst grus), men samtidig med lav drift og god holdbarhed for lastbilerne, som passerer igennem.



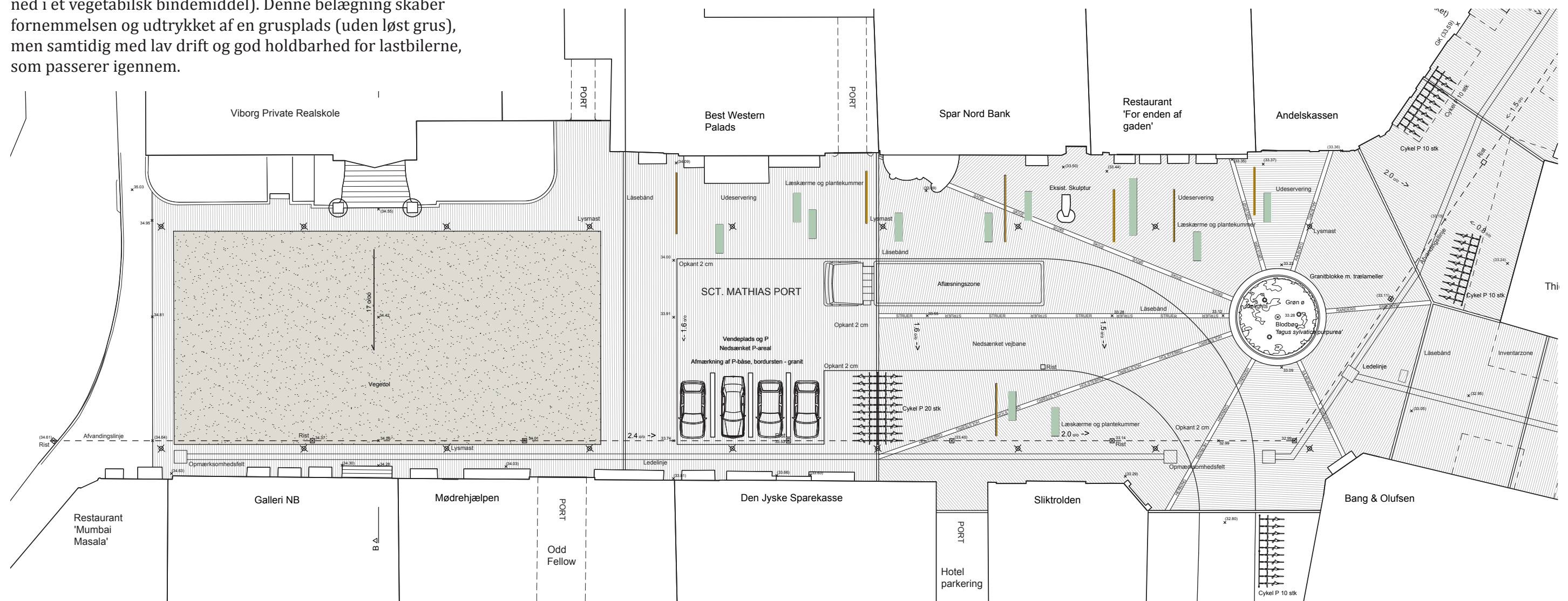
Brosten på pladsen - komfort langs med facader og gamle i midten, hvor trafikken afvikles



OB/Vegecol på pladsen mod vest



Bordurfliser markerer parkeringszonen



SCT MATHIAS PORT BELÆGNINGSPLAN

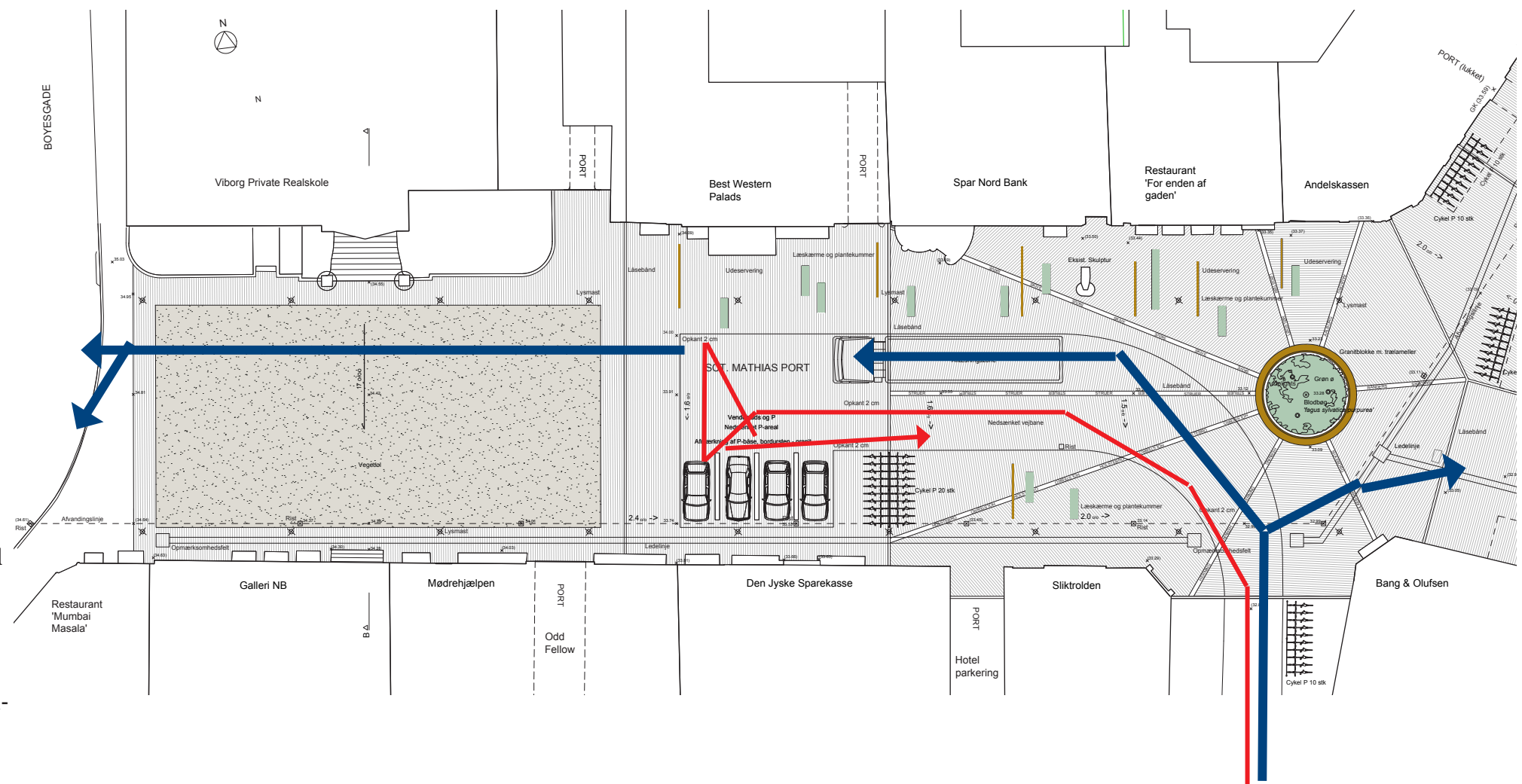
På planen til højre vises den overordnede trafikdisponering af pladsen.

Varetransporter (blå) kører ind via Dumpen og korttidsparkerer på afsætningspladsen. Denne er markeret diskret med søm i belægningen, så det er en synlig løsning for chaufføren men ikke dominerende i dagtimerne, eller noget som opfordrer til parkering af biler. Der er plads til, at en lastbil kan holde på afsætningspladsen, mens en anden kører forbi på vejen ind til parkeringsområdet.

For hotelgæsterne mv. er det muligt at køre via Dumpen, parkere sin bil på korttidspadserne, vende rundt og køre ud via Dumpen igen. I dagtimerne er de automatiske pullerter på den lyse plads oppe, således at gennemkørsel ikke er muligt.

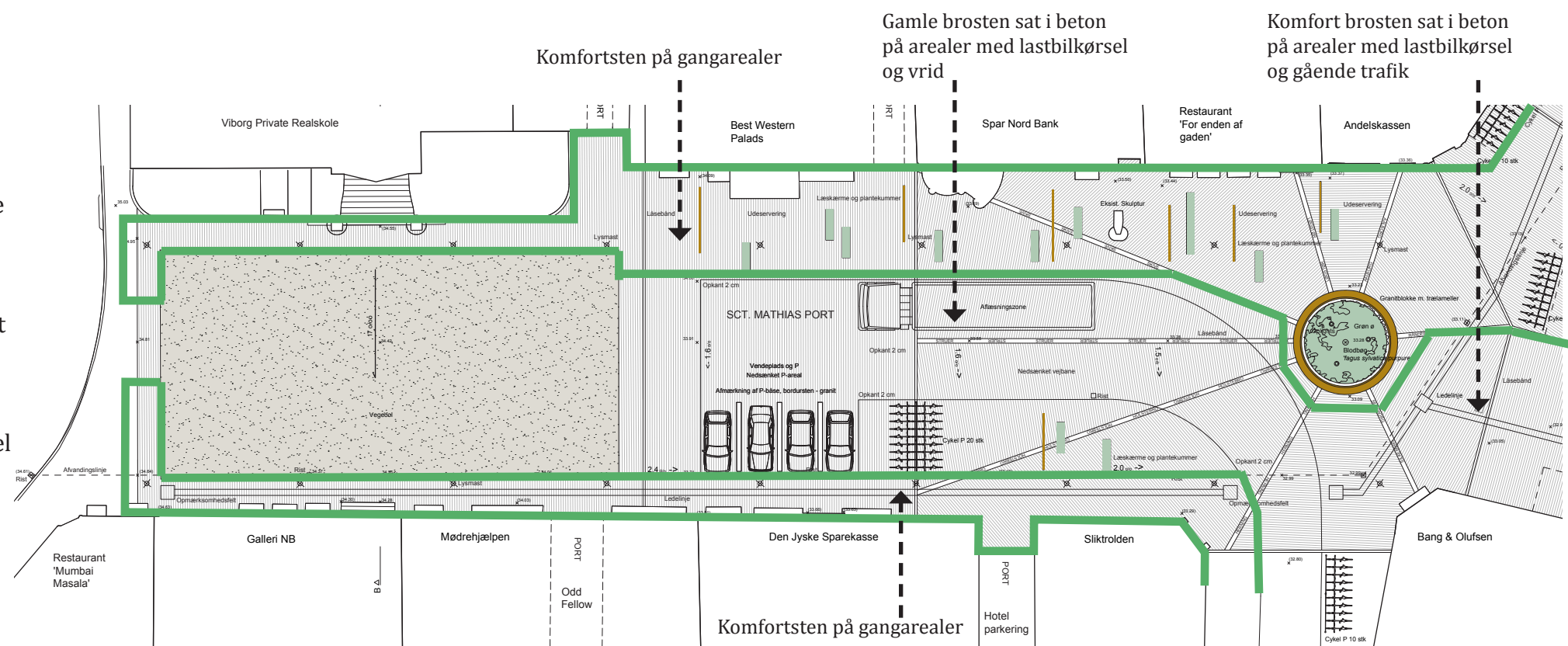
Parkeringspladsen og vejen frem hertil er let sænket (2,0 cm) ift. den omliggende belægning og p-pladserne er markeret med linjer af lysere bordurfliser i granit. Alternativt udføres vejen i samme niveau som pladsen omkring, men markeres med markeringssøm.

På vejen, p-pladsen og afsætningspladsen kan det være nødvendigt at sætte brostenen i beton for at sikre mod vrid.

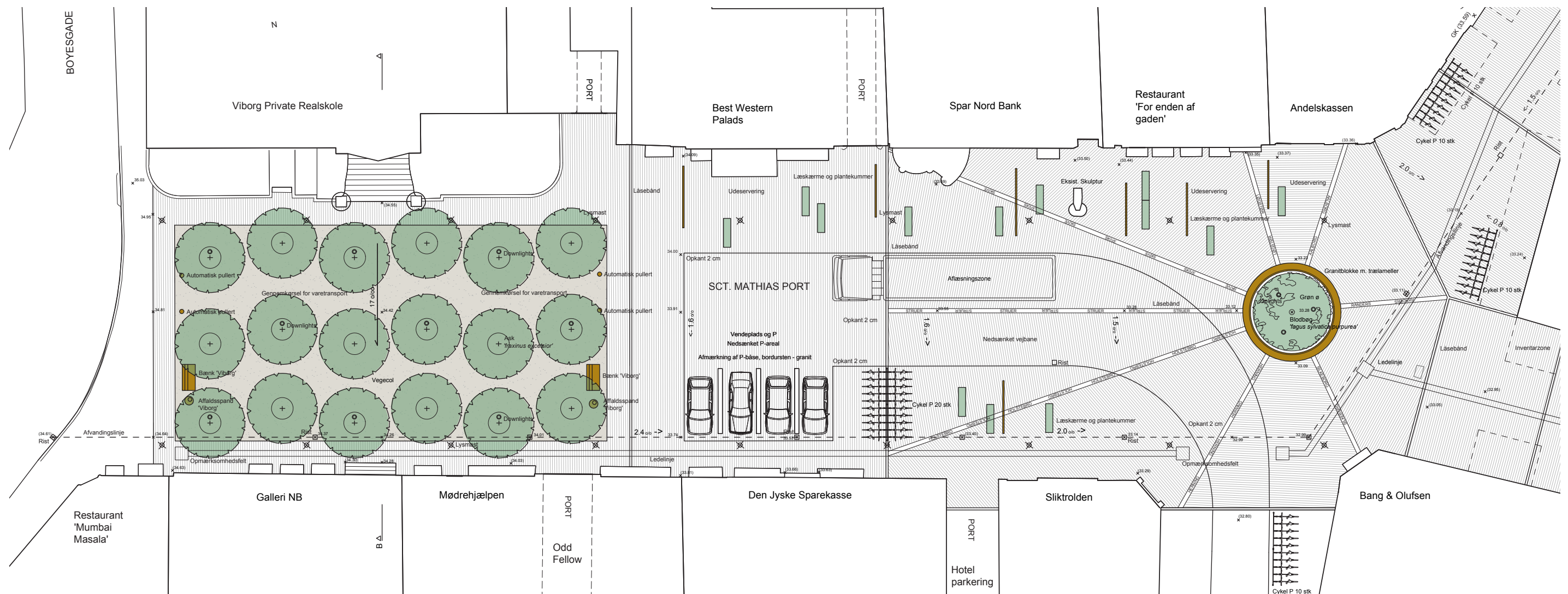


På planen til højre illustreres med en grøn streg, hvor den omtrentlige grænse mellem komfortbrosten (jævn flade) og gamle brosten skal være. Selve udførelse ska være graduerende som i øvrigt på gågaderne. Komfortbrostenene anvendes langs med facaderne, hvor er der gående trafik samt omkring cirkelbænken og ved overgang til Sct. Mathias Gade. Hvor der er varetransport til Sct. Mathias Gade sættes stenene i beton for at kunne holde til vrid.

I den midterste del af Sct. Mathias Port anvendes de gamle brosten, disse sættes i beton (på betonplade), hvor der er kørsel med lastbiler og vrid fra disse.



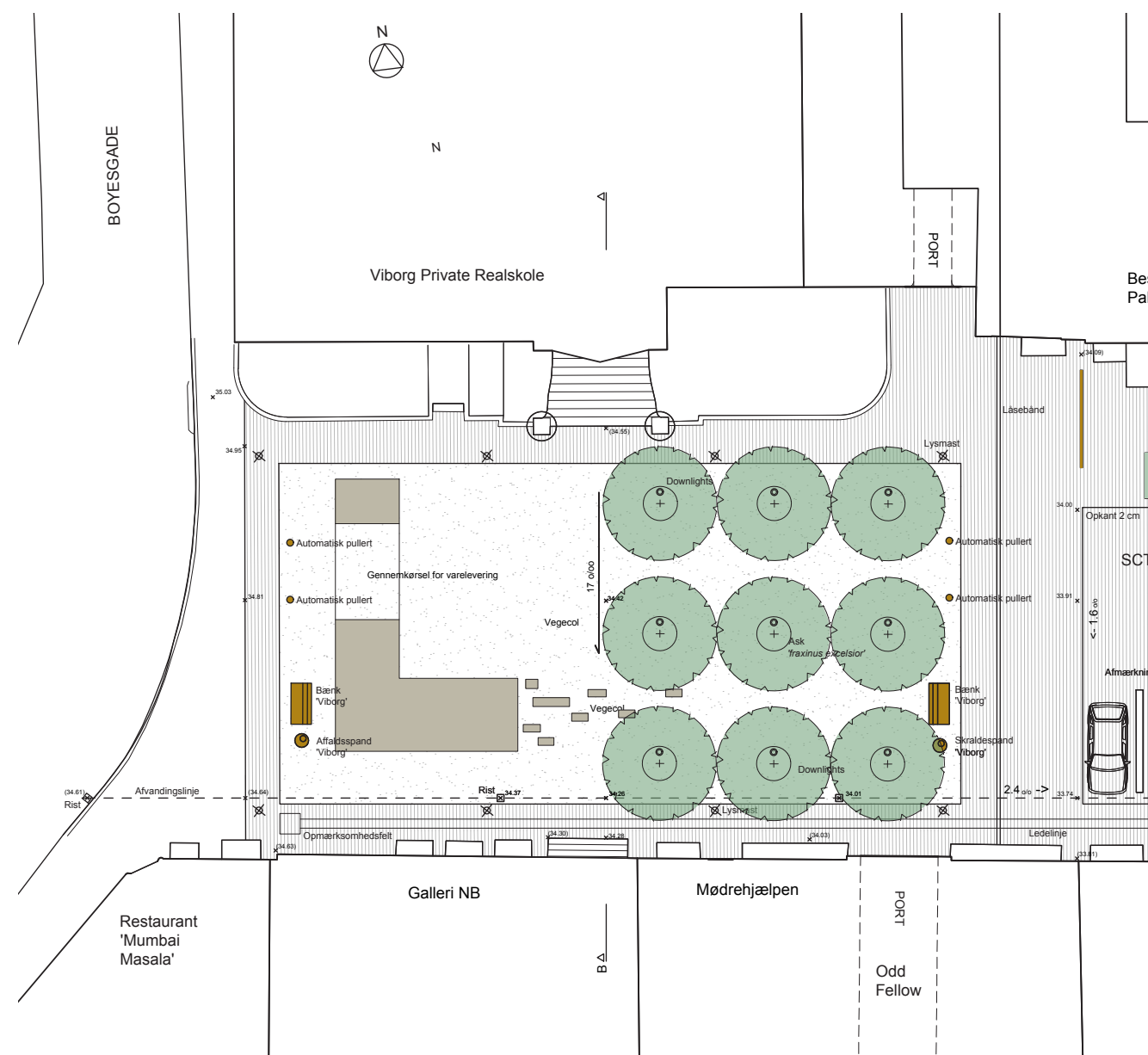
Dette forslag anbefales, hvis Sct. Mathias Port ønskes styrket som en klassisk plads, der har en stærk sammenhæng med byens øvrige rum.



SCT MATHIAS PORT

BEPLANTNINGSPLAN FORSLAG B

Denne variant viser, hvordan beplantningen kan reduceres og integreres med et stort kunstværk for enden af Sct. Mathias Port



Ophold under trækrønerne, som står ned i en grusbelægning (dette projekt i en Vegecol/OB som er en fasat grusbelægning)



Viborg-bænken som inventar på pladsen



Ask



Fuglekirsebær

BEPLANTNINGSPLAN FORSLAG C

Dette forslag viser en beplantning med opstammede solitærtræer blandet med lavere flerstammede træer, plantet spredt i grupper. Det giver en mere uformel plads med større åbenhed foran galleriet og skolen - og dermed også bedre mulighed for at lave aktiviteter, legeskulpturer og arrangementer.

Automatiske pullerter afgrænser kørevejen - og pladsen møbleres med store træplinte der inviterer til leg og ophold og hindrer bilkørsel udenfor kørevejen.

Der etableres større plantehuller under belægningen for at sikre træerne gode vækstbetingelser, som gartnermacadam eller cellesystem (fx strata-cells).

Dette forslag anbefales, hvis Sct Mathias Port ønskes styrket som en mere utraditionel og fleksibel plads, som tilbyder noget andet end byens øvrige pladser.



SCT MATHIAS PORT
BEPLANTNINGSPLAN FORSLAG C

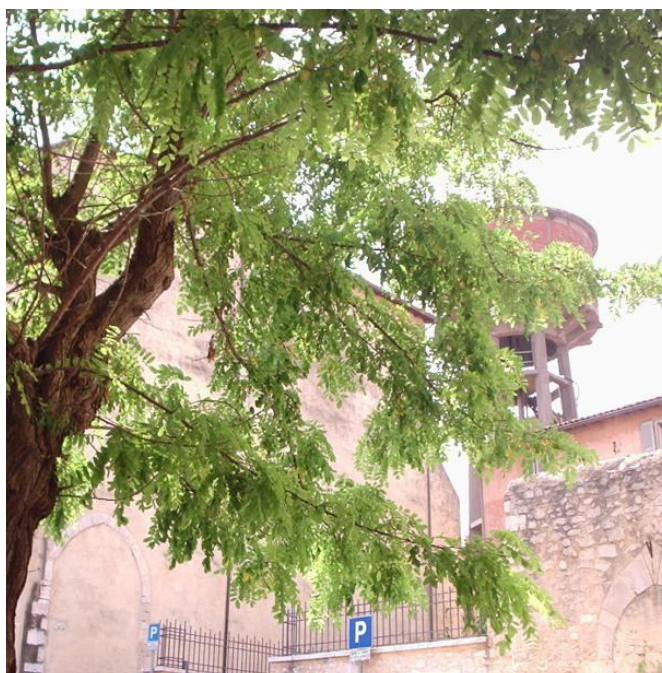


Eksempel på grusflade med mindre flerstammede kirsebærtræer



Eksempler på mere uformelt inventar

Letløvet robinie



Letløvet robinie



Flerstammet bærmispel



Bedene afsluttes enten med træhulsrist i Vegecol-belægningen eller alternativt med løse granskærver, samme som anvendes i belægningen (fx en blanding af lysit, Vikan og Stenungsund)

SCT MATHIAS PORT BELÆGNINGSPRINCIP

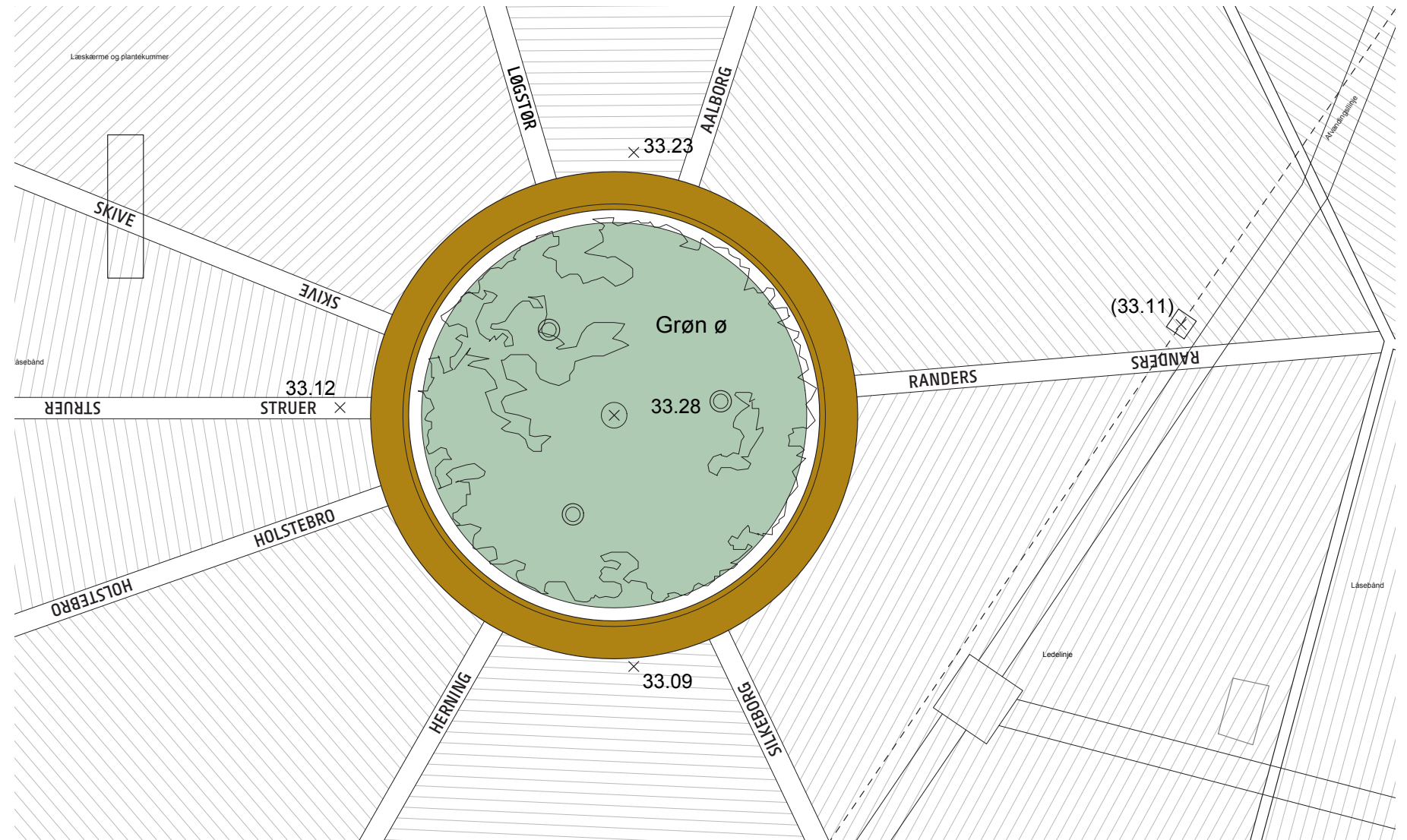
Sct Mathias Port var en af Viborgs fem byporte - og dermed også vejen videre ud i verden. Det gamle billede af vejviseren, som tidligere stod ved Sct Mathias Port, vidner om stedets betydning som indgangen til den historiske bykerne - og som et sted som samler mange retninger.

Dette motiv bliver brugt i overført betydning ved at lave et cirkelrundt bed - som samlingssted inden byturen begynder. Ligeledes fortælles den gamle historie ved at lade bånd i 30 cm bredde af granit bordurfliser markere de mange retninger ud i landet og ved at præge bynavne ned i granitten. Bynavnene skrives med 'Viborg' fonten så der skabes en sammenhæng med den øvrige skiltning i byen.

Læggeretningen på brostenene varierer og følger bordurbåndene.

Bedet afgrænses af en ca. 40 cm høj og ca 30 cm bred siddekant, gerne udført i tombak i samme design som Viborg-bænken. Alternativt i granitblokke og med trælameller på den vandrette flade.

Foto af den gamle vejviser på Sct Mathias Port



Eksempel på hvordan tekst kan præges i belægning (her betonflise)



Eksempel på hvordan bordurbånd skaber et mønster på en belægning.



SCT MATHIAS PORT

AFVANDINGSPRINCIP

Det fremtidige afvandingsprincip følger det nuværende, hvor afvandingslinjen og nedløbsbrøndene er placeret i den sydlige side af pladsen. Dette giver mindst mulig afgravning og ændringer af de nuværende forhold. En del af de nuværende riste kan genanvendes eller flyttes minimalt.

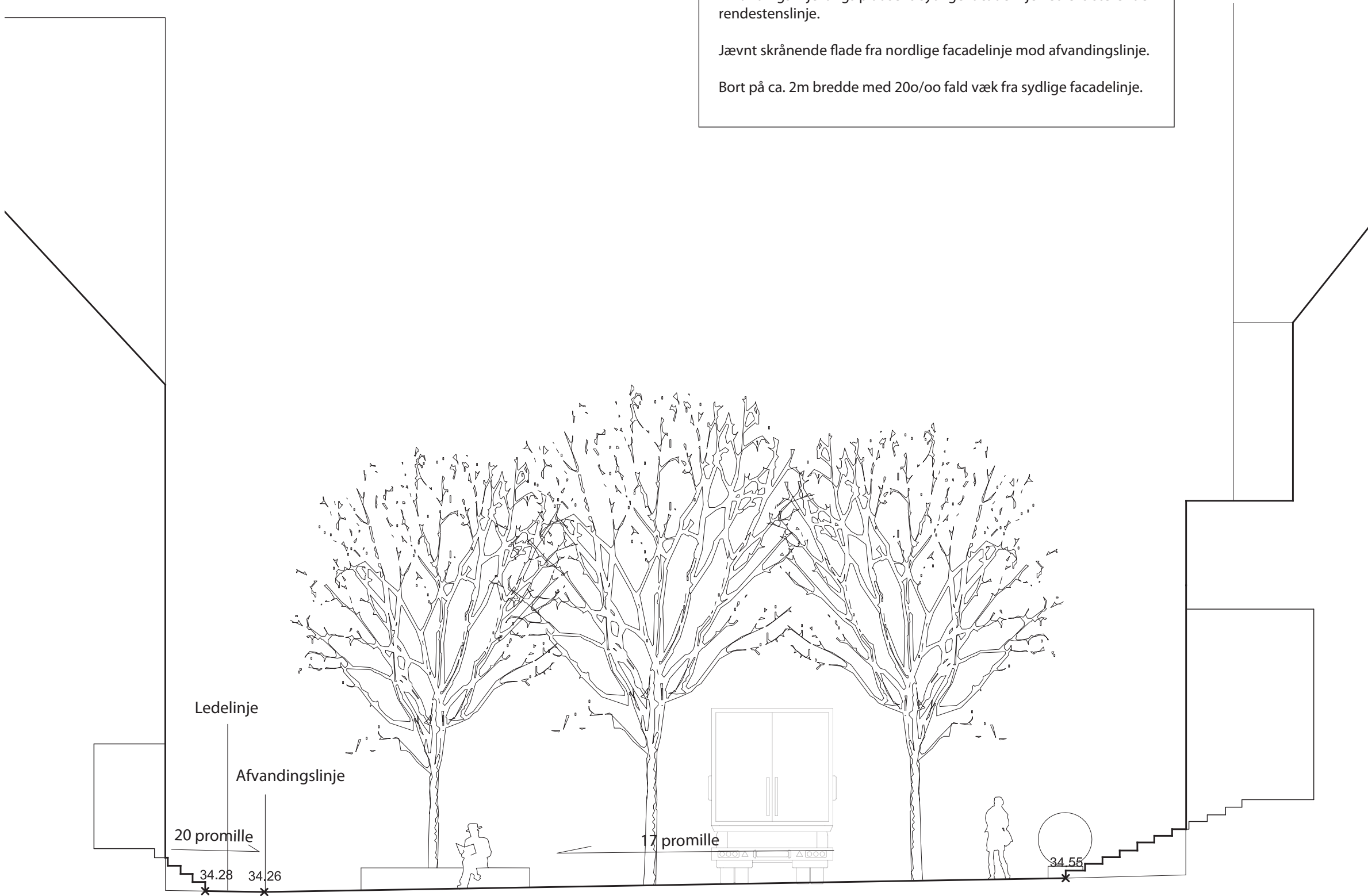
NOTE:

Princip for afvanding:

Afvandingslinje langs pladsens sydlige facadelinje ved eksisterende rendestenslinje.

Jævnt skrånende flade fra nordlige facadelinje mod afvandingslinje.

Bort på ca. 2m bredde med 20o/oo fald væk fra sydlige facadelinje.



SCT MATHIAS PORT BELYSNING

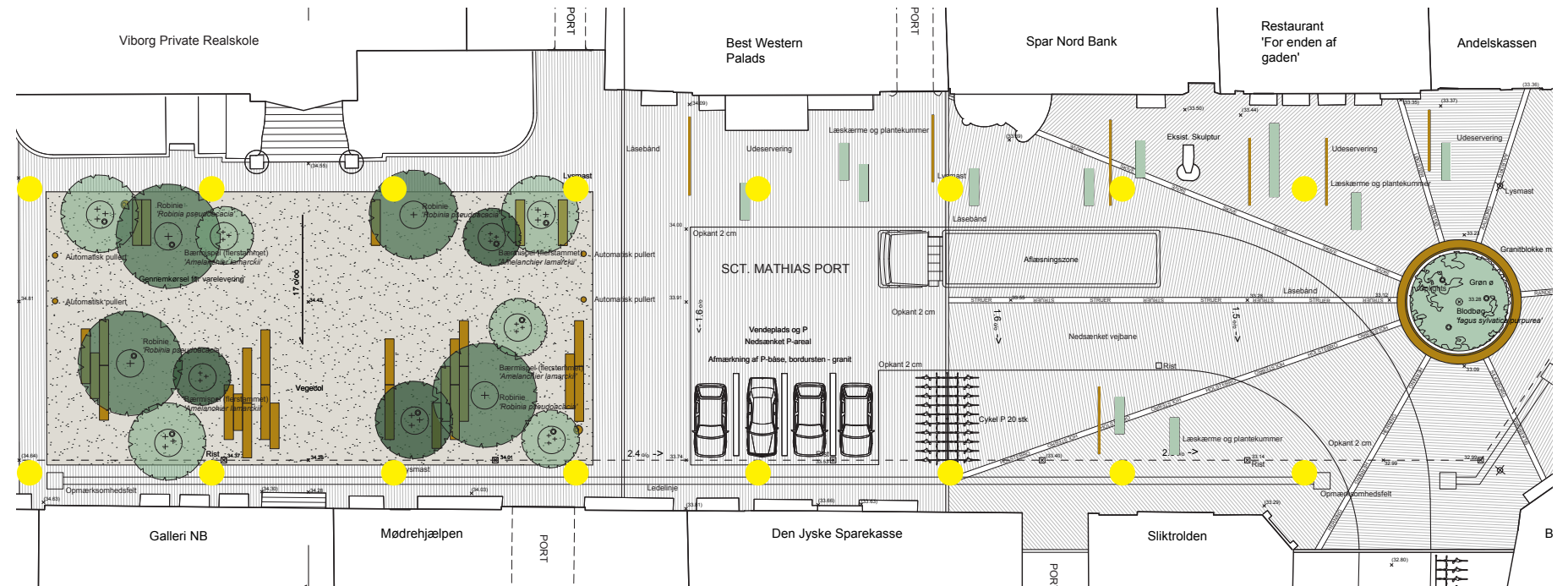
På planen til højre viser de gule prikker, hvor den generelle gadebelysning placeres.

Ved Sct. Mathias Port forslås belysningen som Milewide-master med Københavner amatør. Denne type står også ved Hjultorvet og Trekantstorvet og er allerede et velkendt billede i byen.

Herudover kan der på sigt arbejdes med at skabe en helt særlig stemning med effektbelysning og måske en lys-installation.

Det kan være uplight eller downlight under træerne som på fx. Nytorv - eller en særlig belysning på inventaret. Lysende linjer kan markere de mange retninger, som udstråler fra cirkelbænken.

Som installation forslåes en lysende port ved indgangen til Sct. Mathias Gade for at markere at her tidligere har stået en af byportene omkring Viborg by.



Reference til den generelle gadebelysning



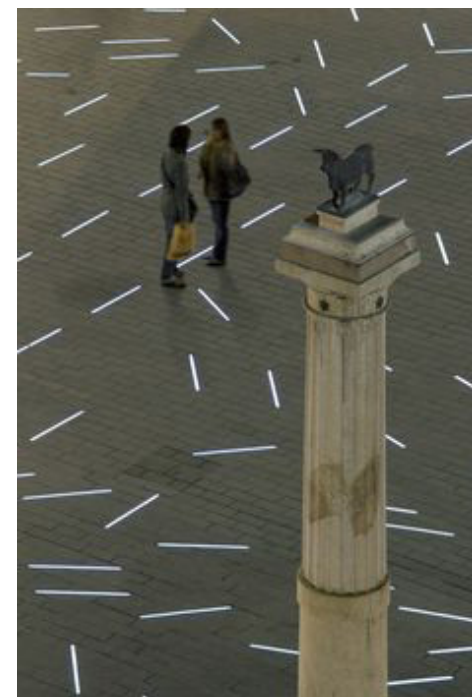
Effektbelysning omkring træerne



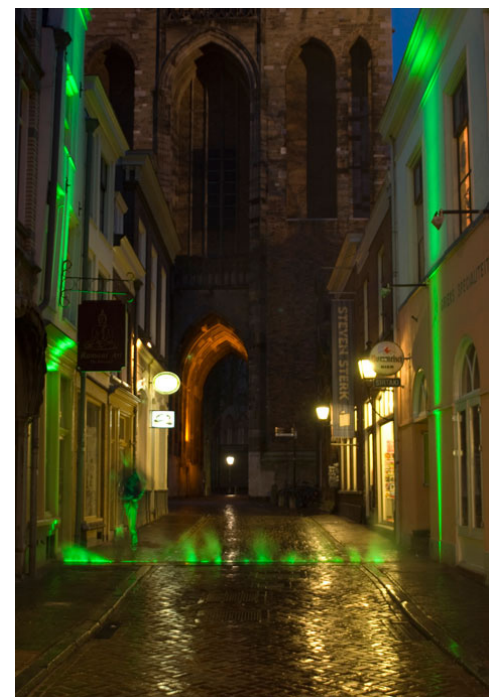
Downlight fra solitærtræ



Markering af vejviserne i belægningen



Lysinstallation



SCT MATHIAS PORT INVENTAR

Pladsens inventar omfatter:

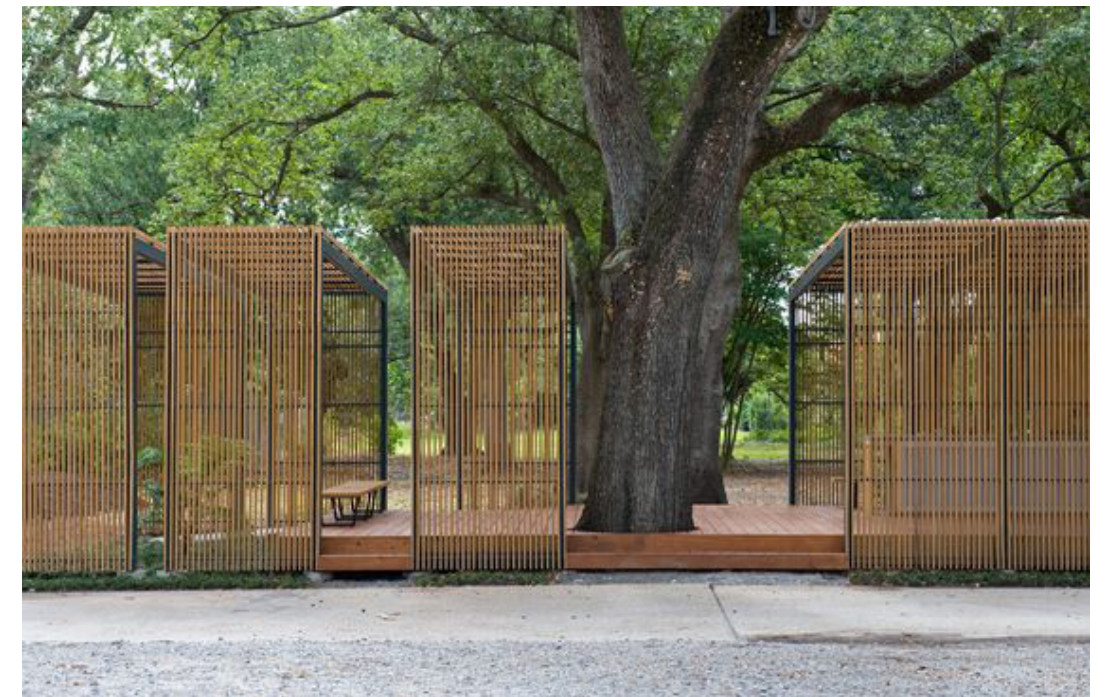
- læskærme med plantekumme ved udeservering, som skal designes med et stærkt slægtskab til den øvrige Viborg-inventarlinje i tombak. Den designes med perforerede plader, både på skærm og plantekumme - så det opleves som et element. Plantekummen beklædes indvendigt med en plade-løsning. Plantekummen skal vende mod vest - heri plantes stauder og klatreplanter som ikke er vindfølsomme.
- cirkelbænken, gerne i tombak eller alternativt granitblokke med træplint monteret på toppen.
- cykelparkering (stativer, ikke standere)
- affaldskurve (Viborg-model)

Desuden inventar på den lyse flade, som kan være Viborg-bænken eller mere uformelle opholds- og legemøbler. På denne side vises forskellige referencer herpå.

Leg under trækrone



Mulighed for midlertidige installationer på den lyse flade



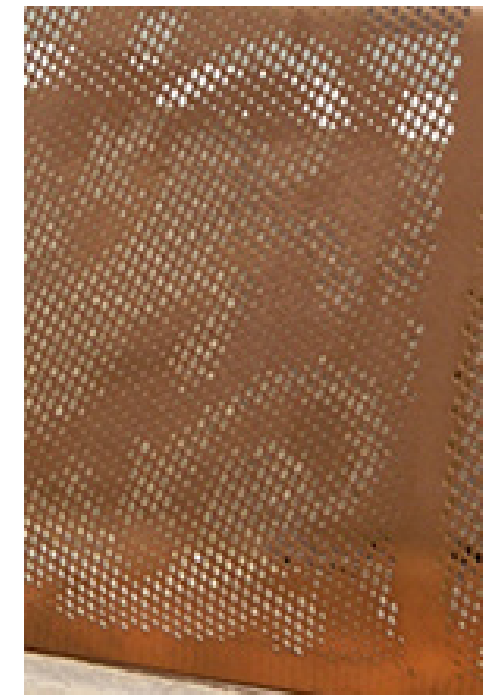
Eksempler på cirkelbænk



Eksempler på plantekumme og læskærm



Inventar som cirkelbed og læskærme i tombak som øvrig Viborg-designlinje



BYRUM I VIBORG

PROJEKTFORSLAGS-NIVEAU
19.05.2017

ØKONOMISK RAMME*	10.857.000 kr
UDGIFTER	
Nedre Gravene	4.566.100 kr
Sankt Mathias Port	4.212.725 kr
Anlægsudgifter i alt	8.778.825 kr
Øvrige omkostninger inkl. information	50.000 kr
Arkæologiske overvågninger	50.000 kr
Forureningsanalyser og deponi	100.000 kr
Uforudseelige udgifter 10 %	877.883 kr
Byggeudgifter i alt	9.856.708 kr
Rådgiverhonorar 10 %	985.671 kr
I alt	10.842.378 kr

* inkl. udgifter til anlægsudgifter, rådgiverhonorar, arkæologiske forundersøgelser, ekskl. udgifter til gadebelysning og cykelparkering

Arbejdsplads			10,00%	3.829.750 kr	382.975
Rydning	Eksisterende belægninger og vej	2.000 m2		80 kr/m2	160.000
	Eksisterende inventar, materiale til depot mv	1 sum		80.000 kr/stk	80.000
	I alt				kr. 240.000
Jordarbejder		1.700 m2			
	Afgravning til underside af ny belægning, suppl opbygning til nyt profil		Anslået	150 kr/m2	255.000
	Udgravning til bede, inkl. trykfordelende cellesystem	250 m2	Træer på plads og i cirkelbed	300 kr/m2	75.000
	I alt				kr. 330.000
Ledningsarbejder	Nye brønde	2 stk		4.000 kr/stk	8.000
	Justering af eksisterende regnvandsbrønde	12 stk		1.000 kr/stk	12.000
	Justering af eksisterende dæksler, nedløb mv	1 sum	75-80 stk	50.000 kr/stk	50.000
	Nye dæksler	1 sum		50.000 kr/stk	50.000
	Supplerende ydelser (spuling, sløjfe brønde mv)	1 sum		30.000 kr/stk	30.000
	I alt				kr. 150.000
Belægning	Kantsten omkring den grønne plads	90 lbm	Brede granitkantsten i beton	1.200 kr/lbm	108.000
	OB på den grønne plads	440 m2		300 kr/lbm	132.000
	Komfortsten, granit (på gangarealer)	650 m2	Levere og lægge	1.250 kr/m2	812.500
	Slidte brosten (på kørearealer)	65 m2	Levere og lægge	1.500 kr/m2	97.500
	Bordursten på p-plads	75 m2	Levere og lægge	1.500 kr/m2	112.500
	Kantsten ved vejbane	90 lbm	Brede granitkantsten i beton	1.200 kr/lbm	108.000
	Komfortsten hvor lastbiler drejer/kører	120 m2	På betonplade	2.000 kr/m2	240.000
	Slidte brosten hvor lastbiler drejer/kører	350 m2	På betonplade	2.200 kr/m2	770.000
	Låsebånd - som vejvisere	115 lbm	3 rækker, inkl indgravning	2.000 kr/lbm	230.000
	Låsebånd - kantsten og stålband	70 lbm	1 rk	1.000 kr/lbm	70.000
	Ledelinjer	25 m2	Komfortsten med ledelinjeprofil (som Nytorv)	2.000 kr/m2	50.000
	Opmærksomhedsfelter	4 m2	Knopelementer i granitsten (som Nytorv)	4.000 kr/m2	16.000
	Markeringssøm til inventarzone+parkering	40 stk	anslået	300 kr/stk	12.000
	I alt				kr. 2.758.500
Inventar	Cirkelbænken	1 stk		50.000 kr/stk	50.000
	Træplinte	15 sum	Ubeh. egebjælker, ca. 350x350x3000	6.750 kr/stk	101.250
	Viborg-affaldsspanden	2 stk		15.000 kr/stk	30.000
	Læskærme med beplantning	6 stk		15.000 kr/stk	90.000
	Remontering af nuværende autosteler	2 stk	Ny placering	4.000 kr/stk	8.000
	Skiltning (vej+p)	1 sum		10.000 kr	10.000
	Cykelstativer - Ikke indeholdt i denne entreprise				
	I alt				kr. 239.250
Beplantning	Træer i plantehuller	13 stk	Inkl. plantehul, vandingssystem mv	6.000 kr/stk	78.000
	Stort træ i cirkelbed	1 stk	Inkl. plantehul, vandingssystem mv	20.000 kr/stk	20.000
	Cirkelbed	28 m2	Muld, stauder mv	500 kr/m2	14.000
	I alt				kr. 112.000
Belysning	Ikke indeholdt i denne entreprise		Parklamper og effektbelysning		
	I alt				
Sum					4.212.725 kr