

# RINGPARKEN INFRASTRUKTURANSØGNING

*- vejen til et trygt og levende byområde*

*Ansøgning om infrastrukturpuljemidler  
April 2020*



# INDLEDNING

FOB fremsender hermed en infrastrukturansøgning for Ringparken i Slagelse. Det er ønsket med ansøgningen at komme i betragtning til infrastrukturmidler fra Landsbyggefondens, jf. paragraf 92b.

Denne ansøgning skal ses som et led i den samlede helhedsplan som er under udvikling for Ringparken på baggrund af den godkendte udviklingsplan. Tiltag i ansøgningen er baseret på visionsplanen for Ringparken, "Ny Ringby 2025 - vejen til et trygt og levende byområde".

I visionsplanen er en infrastrukturel omdannelse af Ringparken et nøgletræk, som skal ændre bebyggelsens bystruktur og skabe såvel bedre intern sammenhæng og flow samt styrke forbindelsen til den omkringliggende by. Visionsplanen rummer desuden ambitioner om at omdanne Ringparken til tre mindre kvarterer, der på forskellig vis bygger bro til og skaber sammenhæng med nabobebyggelser.

Infrastrukturansøgningen er afstemt med den udviklingsplan for området, som er udarbejdet i forlængelse af den nye ghettolov, således at infrastrukturen spiller sammen med den nedbringelse af almene familieboliger til 40%, som er et krav i udviklingsplanen. Siden første udkast til nærværende ansøgning blev udarbejdet har DAB, som deltog i projektet "Ny Ringby 2025", valgt at sælge Schackenborgvænge, som indgår i Ringparkens område. Ansøgningen vedrører derfor ikke længere Schackenborgvænge. Der skal således ses bort fra illustrationer, der vedrører Schackenborgvænge.

Tilsammen er det målet at skabe en fysisk forandring af Ringparken, som øger områdets tryghed og attraktivitet, og løfter boligområdet permanent ud af ghettolisten.

Flemming Stenhøj Andersen, FOB

*Kolofon:  
Ansøgning til Landsbyggefondens infrastrukturpulje  
Udarbejdet for boligorganisationerne FOB  
af Bureauet Niels Bjørn og KANT Arkitekter. © 2019 FOB  
Revideret 2020 af Arkitema Architects  
Kontakt:  
Direktør i FOB Flemming Stenhøj Andersen, fsa@fob.dk*



## INDHOLD

Indledning	side 2
Visionsplan	side 4
Analyse	side 6
Løsning 1:2	side 8
Løsning 2:2	side 10
Vejprofiler	side 14
Budget	side 18
Perspektiv	side 19

*"Ringparken folder sig ud"*



# 1: VISIONSPLAN

## Forandring der gør en forskel -byudvikling fra Visionsplan

### Forandring der gør forskel

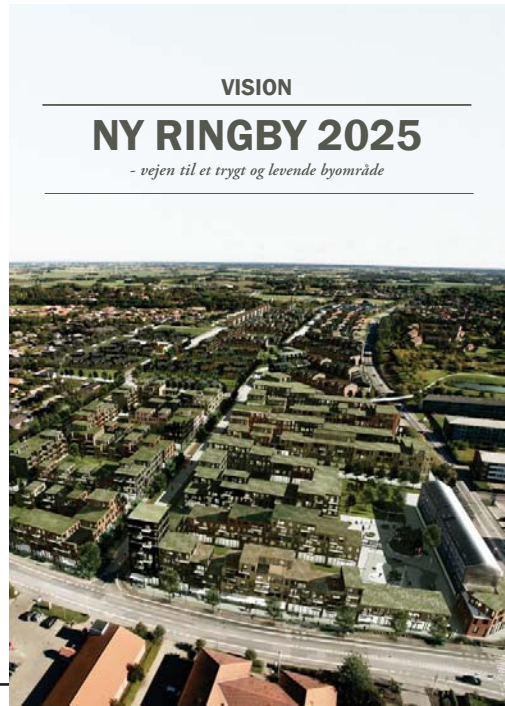
I 2016 udarbejdede vi visionsplanen "Ny Ringby 2025", som er vores overordnede plan for, hvordan vi over de kommende år vil udvikle Ringparken, så området ændres fra at være et socialt udsat og ensartet boligområde, der opleves isoleret og adskilt fra den omkringliggende by, til at blive et forskelligartet, blandet byområde, som hænger naturligt sammen med kvartererne omkring.

I visionsplanen oplister vi fire fysiske hovedgreb, vi vil arbejde med, som tilsammen skaber forandringerne:

1. Vejnet
2. Ejerskab
3. Skala og bygningstyper
4. Hierarki

Denne ansøgning omhandler det første og det sidste af de fire punkter. På anden vis arbejder vi med at realisere de øvrige to.

Illustration fra Visionsplanen Ny Ringby 2025



## FORANDRING DER GØR FORSKEL

Visionen for Ny Ringby 2025 bygger på den nyeste forskning i, hvordan et socialt udsat boligområde udvikles til et socialt balanceret, attraktivt og trykt byområde. At fysiske indsatser kan gøre en forskel skyldes, at menneskers adfærd påvirkes af de fysiske rammer.

Steder medfører følelsesmæssige, kropslige og psykologiske reaktioner. Og de reaktioner bestemmer vores adfærd. Om vi går hurtigt forbi en bygning eller slentrer roligt, har ikke kun at gøre med, om vi skal nå bussen, men om vi synes, stedet er rart og trykt eller det modsatte. Steder, vi føler os trykke og godt kan lide at være, får vi stærkere ejerskab til og bliver boende i lang tid. Oplever vi et sted utrykt eller ubehageligt, får vi lyst til at flytte - og selv hvis vi ikke flytter, engagerer vi os mindre i lokalsamfundet.

Visionen for Ny Ringparken benytter en række store, fysiske greb, som tilsammen har vist sig at være meget effektive forandringer, som medvirker til at flere bliver boende, som ellers ville flytte væk, og at flere får lyst til at flytte til området. Dermed ændres også på områdets negative image, og det bliver et mere etrosprunget og mere velfungerende område at bo i.

Visionen bygger på fire hovedgreb, som tilsammen ændrer Ringparken fra at være et ensartet, næsten monofunktionelt boligkområde, der ligger som en ø, uden sammenhæng med det omkringliggende by, til at blive et mangfoldigt byområde med tre stærke kvarterer, skønne og trykke udsigtssteder, der inviterer til ejerskab, naboskab og fællesskab, spændende arkitektur og helt sammenflettet med den omkringliggende by.

De fire hovedgreb introduceres her og forklares over de næste sider

**732 Almene Lejeboliger**  
- er rigtig mange boliger i samme størrelse. Blandede ejerskaber giver en blanded beboersammensætning og et socialt balanceret kvarter

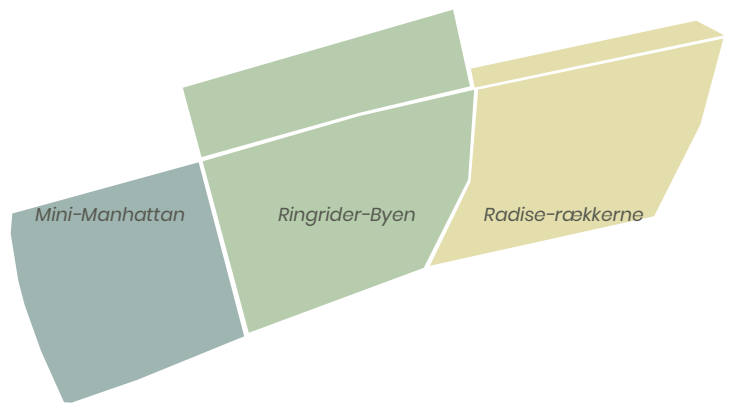
**Mange Ens Blokke**  
- gør det svært for den enkelte beboer at opnå ejerskab og tilknytning

**Kierulfvej**  
- er lidt gensigt, men kommer ikke lige forbi dem, hvis ikke man bor her...

**Butikken**  
- er lidt gensigt, men kommer ikke lige forbi dem, hvis ikke man bor her.

### DE FIRE FYSISKE HOVEDUDFORDRINGER

- 1 VEJNET**  
Blinde veje har vist sig at skabe døde områder i byen.
- 2 EJERSKAB**  
Et område kun med almene lejeboliger giver en ensidig beboersammensætning.
- 3 SKALA & BYGNINGSTYPER**  
24 ens blokke og udsømt i stor skala virker fremmedgørende og menneskefjendske.
- 4 HIERARKI**  
Allemandsland bliver i praksis til ingenmandsland. Tilfældigt placerede udadvendte funktioner spreder kvarterets byliv.



Visionsplanen gør op med Ringparkens ensartethed og adskilthed fra den omkringliggende by ved at definere tre mindre kvarterer, som på forskellig vis bygger bro til områder omkring Ringparken: Mini-Manhattan vil i fremtiden være det mest urbane, det tættest bebyggede og det kvarter med flest udadvendte funktioner, fordi det er den del af Ringparken, som ligger nærmest Slagelse midtby. Ringriderbyen er det mest familievenlige, som bygger bro til parcelhuskvarteret nord for Ringparken, og Radiserækkerne er det mest fredelige og seniorvenlige slentrekvarter. Her er bebyggelsesprocenten lavest.

Illustration fra Visionsplanen Ny Ringby 2025

FDB - KANT / arkitekter - Børnshøj Vibe Bjørn

OKTOBER 2018 - VISION NY RINGBY 2025 - Fra boligområde til trykke, levende bykvarter

## VISION NY RINGBY 2025

- fra vision til virkelighed

Med en opdeling af Ringparken fra et samlet og ensartet boligområde til tre vibrerende og forskellige kvarterer med hver sine typer af beboere og brugere, ændres Ringparken til et spændende nyt sted i Slagelse.

**DE FIRE FYSISKE HOVEDGREB, SOM SKABER FORANDRING**

- 1 VEJNET**  
I stedet for blinde veje, har Ny Ringby nu et sammenhængende vejgrids, hvor man altid kan komme videre rundt og igennem. Gaderne bliver skønnere, grønne boliggger i forskellig bredde, der er trygge og har høj oplevelseskvalitet. Vejnet giver også mulighed for at fjerne parkeringsarene og erstatte dem med parkering langs boligggerne. Det øger trygheden og mindsker indbrud i biler.
- 2 EJERSKAB**  
Fra at være et område med kun almene lejligheder, er Ny Ringby i fremtiden et område med blandede ejerformod, hvor ejerboliger og lejligheder blander sig med hinanden. Ejerboliger er efterspurgt af nogle af fraklytterne, som man derved kan holde på. Samtidig er ejerboliger med til at tiltrække nye, ressourcerstærke målgrupper.
- 3 SKALA & BYGNINGSTYPER**  
I stedet for 24 ens boligblokke er Ny Ringby i fremtiden et område med mange typer bygninger, og bygninger i mange udtryk og udformninger. Lavere blokke, rækkehuse, town houses og dobbelthuse ligger mellem hinanden, og skalaen er hele vejen igennem en venlig, menneskelig skala i både bygninger og udem, så der er tryk og rart at bevæge sig og opholde sig overalt.
- 4 HIERARKI**  
Området får en hovedgade, Kierulfsvvej, hvor de udadvendte funktioner vender sig mod. Det er den bredeste vej, mens de øvrige veje bliver mindre i forskellig bredde. De forskellige gadebredder giver et hierarki fra det offentlige til det halvoffentlige. De smalleste boliggger har karakter af halvprivate uderum som Kartoflerækkerne i København. Fra et udfyldende og ensartet uderum for alle, zonerer uderummet, så det er tydeligt, hvor hvem må være, og hvor man kan gøre hvad. Det skaber klarhed og tryghed og gør området let at forstå og rart både at færdes i og at bo i.

### Realitetstjek i forbindelse med udviklingsplan

Visionsplanen er udarbejdet som en klar fortælling, der kan skabe fælles forståelse for den retning, som Ringparken udvikles i, og engagement hos Slagelse Kommune og kommende investorer. Ringparken har grundet sin placering på 'den hårde ghettoliste' udarbejdet og fået godkendt den obligatoriske udviklingsplan, som viser en konkret vej til at nedbringe andelen af almene familieboliger til 40%. COWI, Exometric og Arkitema har udført analyser,

som udgør et realitetstjek af visionsplanen. Bl.a. har vi afprøvet markedets investeringslyst, afstemt ift. efterspørgslen på boliger og boligtyper, samt afstemt ift. andre byudviklingsområder i Slagelse og det samlede boligbehov i de kommende år. Realitetstjekket gør, at vi i dag vurderer, at det er realistisk med renovering og nedrivning, som beskrevet i visionsplanen, men at vi forventer en mindre tæthed især i kvarteret Mini-Manhattan.

# 2. ANALYSE

## *Hvad det nuværende vejsystem giver af udfordringer*

Ringparken i Slagelse ligger som en blokbebyggelse langs Nordre Ringgade i Slagelse men uden trafikal sammenhæng med ringgaden. En strækning på knap 700 meter af Nordre Ringgade rummer ikke en eneste vej ind i Ringparken. I bil kommer man kun til boligerne i Ringparken fra øst eller fra vest.

Det betyder, at der ikke er en eneste vej, som forbinder nord-syd gennem Ringparken. Oprindeligt var der en gennemgående vej, Kierulffsvej, som løb øst-vest gennem hele Ringparken og altså parallelt med Nordre Ringgade. Men ved sidste helhedsplan blev Kierulffsvej skåret over og det midterste af den fjernet og erstattet af landskabsrum og parkeringspladser.

### **Gode intentioner med uheldige resultater**

Intentionerne med ændringerne i 1990'erne var gode. Formålet var at skabe et roligt og hyggeligt område inde i Ringparken og slippe af med hurtigtkørende motorkøretøjer. Desværre ved vi i dag, at gennemkørende trafik er en forudsætning for at slippe ud af et områdes status som socialt udsat. Forskning viser, at anlægges vejnet på måder, så der ikke kan køres ræs, men det er muligt at komme frem til boligerne, kan et sammenhængende vejgrid styrke trygheden og overskueligheden og kan hjælpe med at øge et boligområdes sociale status.

Ændringen i Ringparken medførte, at boligområdet blev helt frakoblet Slagelse bys normale trafikale flowmønstre.

### **Den nuværende vejstruktur giver problemer**

Selv om ændringerne i vejnettet, der blev foretaget ved sidste helhedsplan, er gennemført for at øge kvaliteterne i boligområdet, har de desværre haft den modsatte effekt. Med afklippingen af Kierulffsvej, opleves Ringparken trafikalt som en ø i byen. Der er to veje ind i området, og kun en enkelt, kringlet vej igennem området, hvor der bor ca. 2000 mennesker. De eneste, som kommer i området, er beboerne og deres gæster foruden besøgende til en af de få funktioner i området.

Vi har altså at gøre med et område, der trods et ganske stort antal beboere opleves frakoblet byens normale flowmønstre. Det betyder, at det ringe ry, som området har i offentligheden, ikke udfordres af dagligdagskendskab

til området. Strukturerne er med andre ord med til at fastholde Ringparkens negative image.

Samtidig forstærker vejstrukturen også oplevelsen af, at Ringparken udgør en samlet identitet. Det er et område, man tager ind i og ud af. Man ser og oplever, at der er en grænse mellem Ringparken og resten af byen.

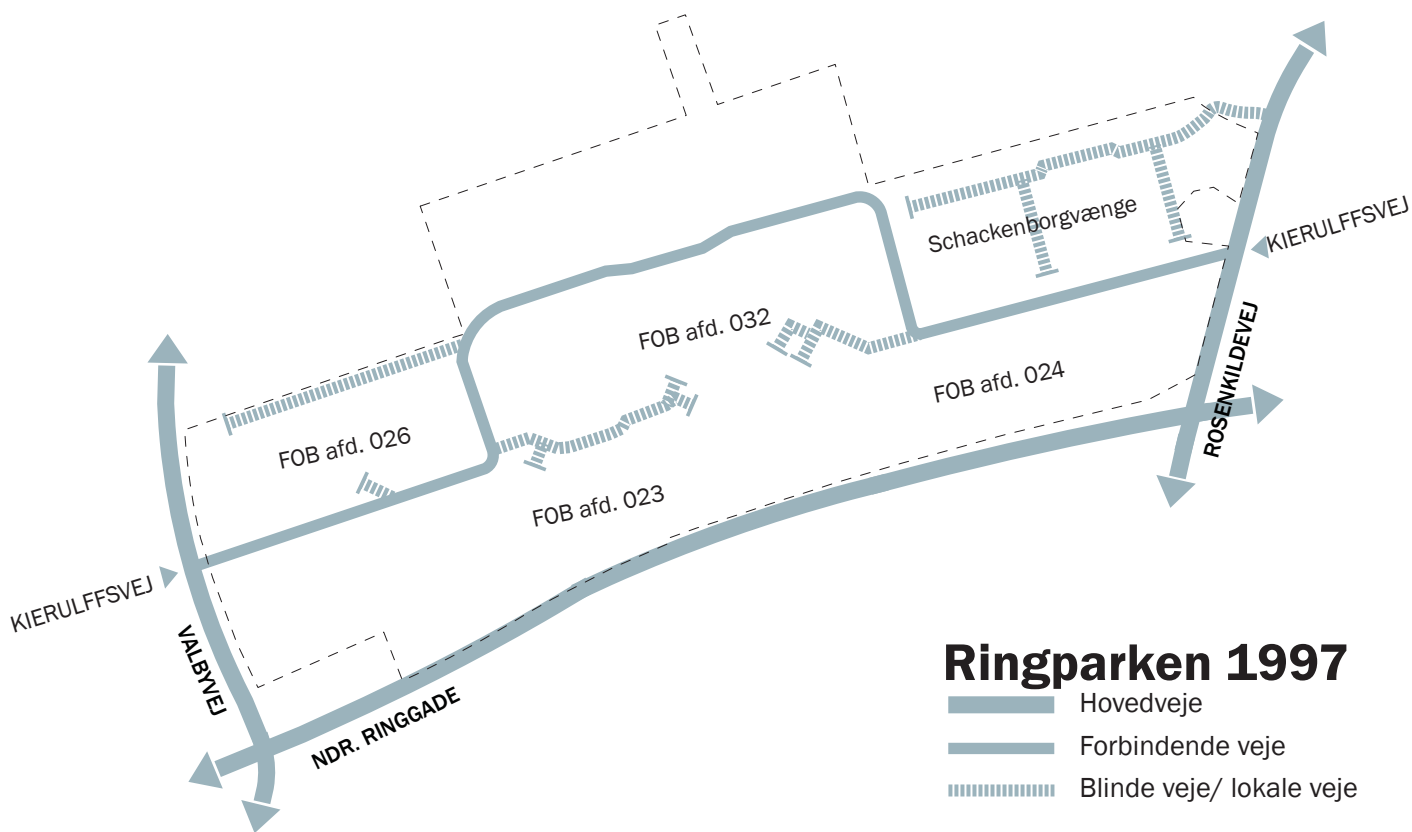
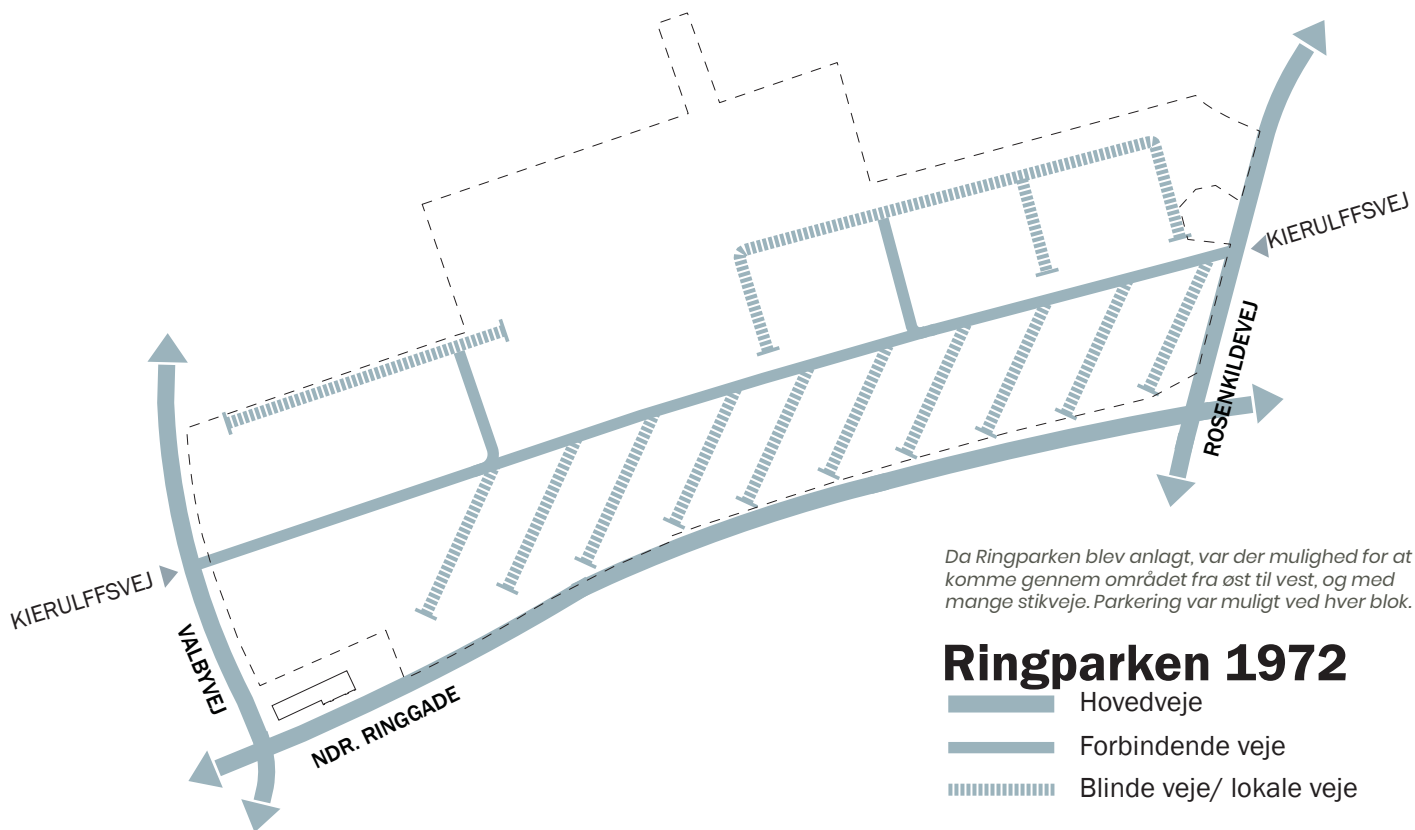
Alt det har at gøre ikke alene med vejstrukturen men også med den ensartede natur af bygninger og uderum. Mens de bygningsmæssige og landskabelige forhold adresseres i andre projekter, er det her i denne ansøgning vejnettet og byrummene, som udfordres og nydesignes.

### **Mangel på liv giver utryghed**

Det er naturligt at forestille sig, at færre veje og mindre biltrafik giver større sikkerhed, fordi der er færre muligheder for at blive ramt af en bil. Samtidig slipper man for irriterende trafikstøj. Men faktisk forholder det sig sådan, at et område uden gennemgående veje efterlader døde zoner i byen. Tryghedsmålinger fra flere byer viser, at de mest utrygge steder ofte er steder med åbne, grønne arealer mellem bygninger, og hvor der ikke løber veje igennem.

Utrygheden handler om, at der er færre, som naturligt holder øje med, hvad der sker. Mennesker på gaden er tryghedsskabende. Og det handler om, at store grønne arealer kan opleves diffuse. Hvis er arealerne, og hvad er de til? Hvis det ikke er let at afgang, overlades arealerne ofte til sig selv. Det vil sige, der bliver endnu mindre aktivitet og liv udenfor, og så øges utrygheden endnu mere. Naturlig aktivitet udenfor er tryghedsskabende.

Derfor kan veje gennem et område, som medfører naturlig trafik, øge trygheden. Og farten kan styres ved at sørge for at vejene tilføjes fartdæmpende elementer.



**Den nuværende vej- og parkeringsstruktur giver følgende udfordringer:**

- Området er ikke hægtet op på normalbyens flow, hvilket både nedsætter kundegrundlaget til mulige destinationer og medfører, at områdets ringe image ikke udfordres af passerendes hverdagsoplevelser
- Der er så få veje og fortove, at graden af naturlig overvågning er meget lav. Det giver både utryghed og større spillerum for kriminelle handlinger
- Uden sammenhængende vejgrid kan det være vanskeligt at finde rundt og orientere sig i området. Man må orientere sig via skilte, for vejstrukturen viser ikke naturligt frem
- At der ikke er en eneste tilslutning til Nordre Ringvej på en over 700 meter lang strækning gør Ringparken til et isoleret område, der vender ryggen til byen
- De store omkringløbende veje og manglende interne vejgrid kan gøre det vanskeligt for nogle typer af beboere at flytte til Ringparken. Der opleves at være en klar grænse mellem området og byen, og man skal som tilflytter "tage hele området på sig" og ikke bare flytte ind på en vej i et kvarter

Ved renoveringen i 1997 blev vejstrukturen ændret og mange veje sløjfet. Den helt store forandring var, at Kierulffsvej blev klippet over midt på. Samtidig blev anlagt en række parkeringslommer i begge ender af bebyggelsen. Nyere forskning viser, at den slags vejstruktur giver døde lommer i byen.

# 3. LØSNING 1:2

## *Sådan løser et nyt vej- og parkeringssystem udfordringerne*

FOB ønsker at ændre vejstrukturen i Ringparken, så bebyggelsen dels bliver bedre forbundet internt, dels bliver en selvfølgelig og naturlig del af byens flow. Det indebærer en ændring fra et vejsystem domineret af antennestruktur til et vejsystem af sammenhængende vejgrid. Og det indebærer, at den nuværende vejlogik, hvor der kun er adgang til Ringparken fra øst og fra vest, ændres så der fremover også bliver adgang fra syd og fra nord. Endelig indebærer det etablering af et nyt vigtigt kryds inde i Ringparken, som bliver et nyt, selvfølgelig tyngdepunkt i kvarteret med de centrale funktioner, som etableres her og et attraktivt byrum med aktivitetsmuligheder langs en ny cykelforbindelse.

Dette kapitel omhandler gevinsterne ved et vejgrid og ny parkeringsstruktur frem for den nuværende vej- og parkeringsstruktur. Kapitel 4 omhandler etableringen af et nyt bymæssigt krydsnings- og tyngdepunkt, som opstår, når Kierulffsvej genetableres og en ny cykelforbindelse anlægges.

### **Vejgrid**

Det vigtigste greb er at flette et sammenhængende vejgrid, hvor man som princip undgår blinde veje og altid kan komme videre frem. Vejgrid sikrer overskuelighed og sikrer, at man i bil enkelt kan komme frem til sin destination i Ringparken, uanset hvilken retning man kommer fra.

Barrieren mellem boligområdet og byen mod syd ønsker vi at ophæve og i stedet skabe en række vejforbindelser mellem Nordre Ringgade og Ringparken. I alt tilføjer vi 4 nye adgangsveje til Ringparken, som "højre ind og højre ud-adgange". Det sikrer, at vi ikke påvirker ringgadens trafikrytme u hensigtsmæssigt i spidsbelastningsperioder.

### **Vejgrid muliggør ny bebyggelsesstruktur**

Ved at lægge et sammenhængende grid af veje ind i Ringparken, bliver det i kommende planer muligt at ændre bebyggelsesstrukturen fra at være en parkbebyggelse med fritliggende blokke til at parre de skråtstillede blokke parvist og derved skabe en karréliggende struktur.

Ved at parre blokkene på denne måde, bliver udearealerne opdelt på en helt naturlig måde mellem arealer, som kun er beboernes og derfor halvprivate fællesskabsrum, og gaderummene, som er klart offentlige.

Det giver tydelighed og klarhed, og dermed tryghed. Samtidig giver gådrummene det bedste mulige udgangspunkt for trygge fællesskaber og godt naboskab. I et gådrum kommer kun de, som bor der. Derfor er der større tendens til at hilse og begynde en snak med naboerne, man møder her, frem for nogen man møder på gaden.

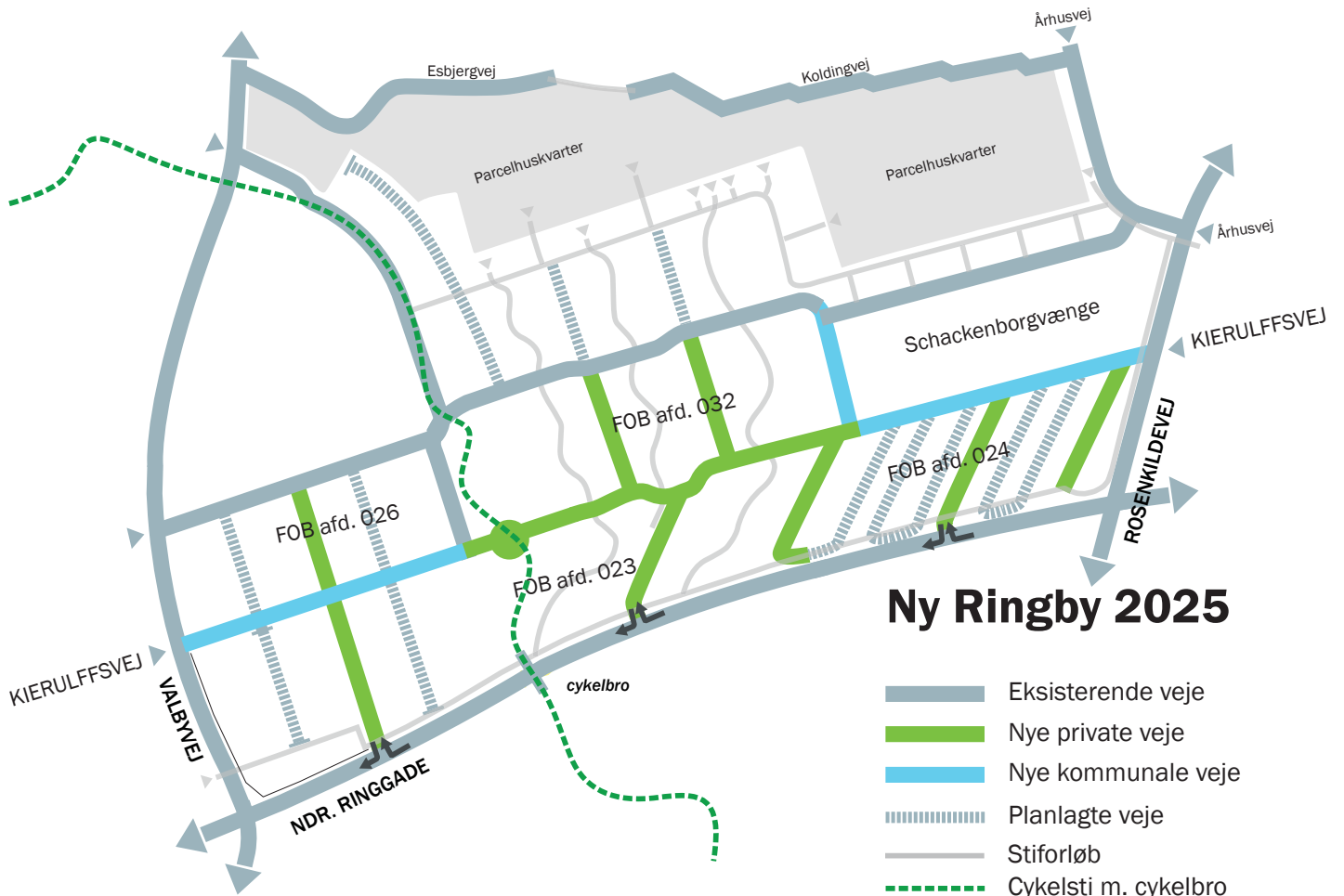
### **Parkering**

At indføre et sammenhængende vejgrid betyder, at der anlægges ganske meget mere vejareal. Det giver en mulighed for at ændre parkeringssystemet, dvs gøre op med de centrale parkeringspladser, der udgør utrygge steder, og i stedet distribuere parkering langs vejene. Ud fra en parkeringsnorm med en parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> og med en beregning om tilførsel af nye ejerboliger for at opfylde kravene i udviklingsplanen om maksimalt 40% almene familieboliger, kan der anlægges parkeringspladser nok langs vejene til at vi kan undgå større parkeringspladser. Det vil fremme såvel trygheden som mindske mulighederne for at begå kriminalitet.







### **Slagelse Kommunes trafikplaner**

Siden offentliggørelsen af visionsplanen i 2016 har Slagelse Kommune været en tæt dialogpartner omkring udviklingen af Ringparken. Politikerne har udvist stor interesse for visionen, og der har været en række møder med embedsfolk omkring flere af de store elementer i visionen, herunder om infrastruktur. Slagelse Kommune arbejder i øjeblikket på en masterplan for Slagelse bymidte, der omfatter omdannelse af torve, omlægning af infrastruktur og nye forbindelser, herunder kobling til "Grønt Gennembrud" og videreførelsen af Fodsporet fra Campus Slagelse og helt ud til Nordskoven via Ringparken. I forbindelse med revisionen af kommuneplanen, som er igangsat, vil Slagelse Kommune kigge nærmere på en samlet plan for prioriterede stiforbindelser, der skal understøtte øget mobilitet i bymidten og fra bymidten og videre ud til de rekreative områder i Slagelse. I dette arbejde vil forbindelsen fra bymidten til Nordskoven via Ringparken indgå. Den nye kommuneplan forventes vedtaget sommeren 2021, hvorefter anlægsønsker kan indgå i kommende budgetforhandlinger.

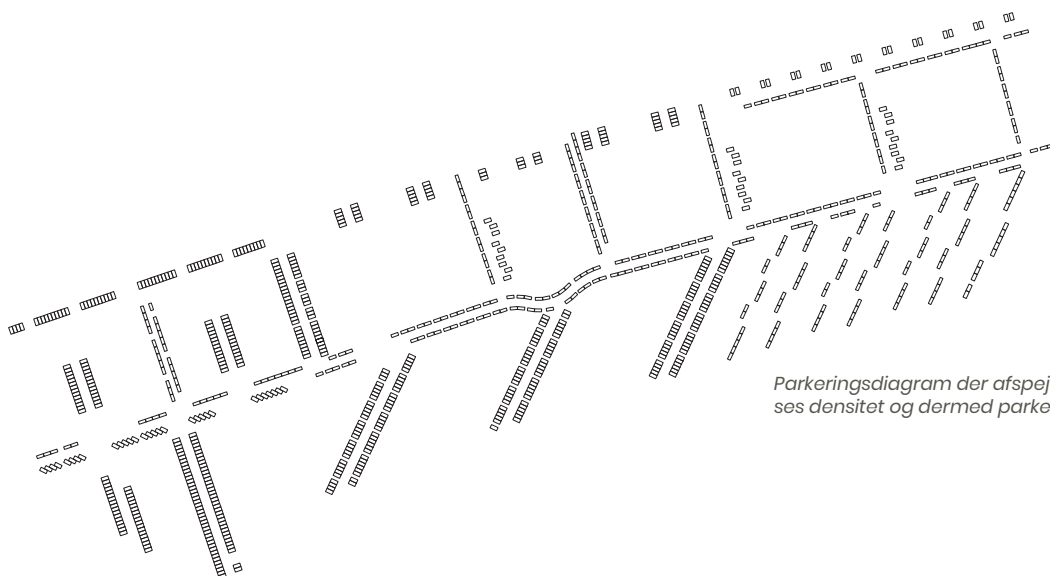




## Ny Ringby 2025

-  Eksisterende veje
-  Nye private veje
-  Nye kommunale veje
-  Planlagte veje
-  Stiforløb
-  Cykelsti m. cykelbro

*I visionen Ny Ringby 2025 anlægges et gennemgående og sammenhængende vejgrid, hvor man som regel kan komme videre frem og kun de mindste bolig-gader ender blindt. Vi designer både små, hyggelige bolig-gader og Kierulffsvej som et aktivt, skønt hovedstrøg.*



*Parkeringsdiagram der afspejler de forskellige bydel-ses densitet og dermed parkeringsbehov.*

# 4. LØSNING 2:2

*Nyt flow, overskuelighed og sammenhæng*

Ved at etablere to stærke nye hovedforbindelser (den øst-vestorienterede gennemgående Kierulffsvej og den nye nord-sydgående cykelrute) og lade dem krydse hinanden i et spændende byrum, opnår vi at skabe et bymæssigt tyngdepunkt, som vi ved også at tilføre funktioner kan udnytte bystrategisk til at give Ringparken hierarki, klarhed, byliv og attraktivitet.

## Nyfortolket Kierulffsvej

Kierulffsvej var oprindeligt en gennemgående vej, og den ønsker vi at genetablere for at skabe bymæssigt sammenhæng. Dog ønsker vi at udforme Kierulffsvej på en måde, så det ikke er muligt at køre hurtigt, og så oplevelseskvaliteten højnes. Det gør vi dels ved at etablere to nye kryds/rundkørsler, hvor det ene bliver den vigtige, nye krydsning ved den tværgående cykelforbindelse, og den anden er længere til øst og markerer overgangen mellem kvartererne Ringriderbyen og Radiserækkerne. Og vi gør det ved at etablere to busstoppesteder. Endelig er der en lille frugtlund, som er et fint landskabstræk, som Kierulffsvej også skal bugte sig udenom. Tilsammen betyder rundkørsler, busstoppesteder og frugtlund, at vejen kommer til at slynge sig, så man fem gange på strækningen må sænke farten. Dermed bliver Kierulffsvej en vej, som muliggør gennemkørende færdsel men kun i lav fart.



Hundeløgeplads



Børnehave



Boldbane



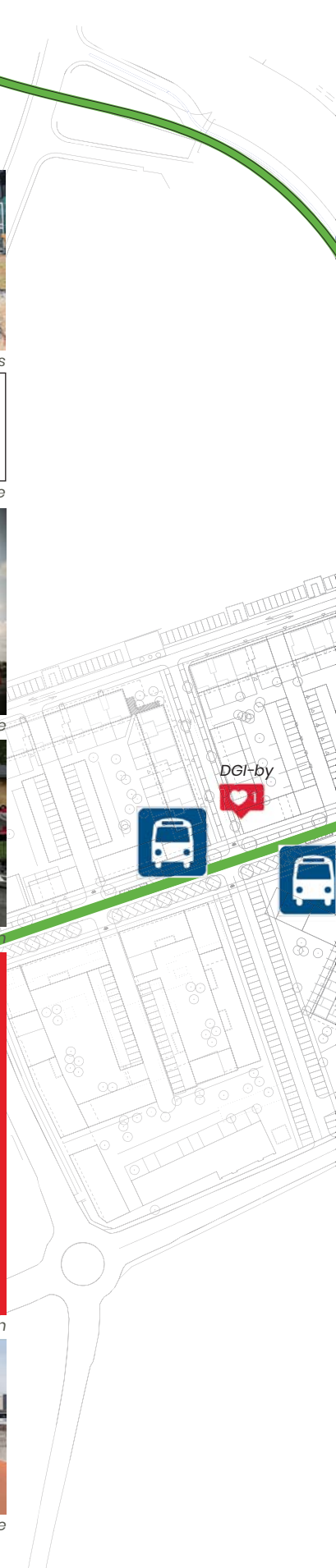
Cykelring i Ringparken

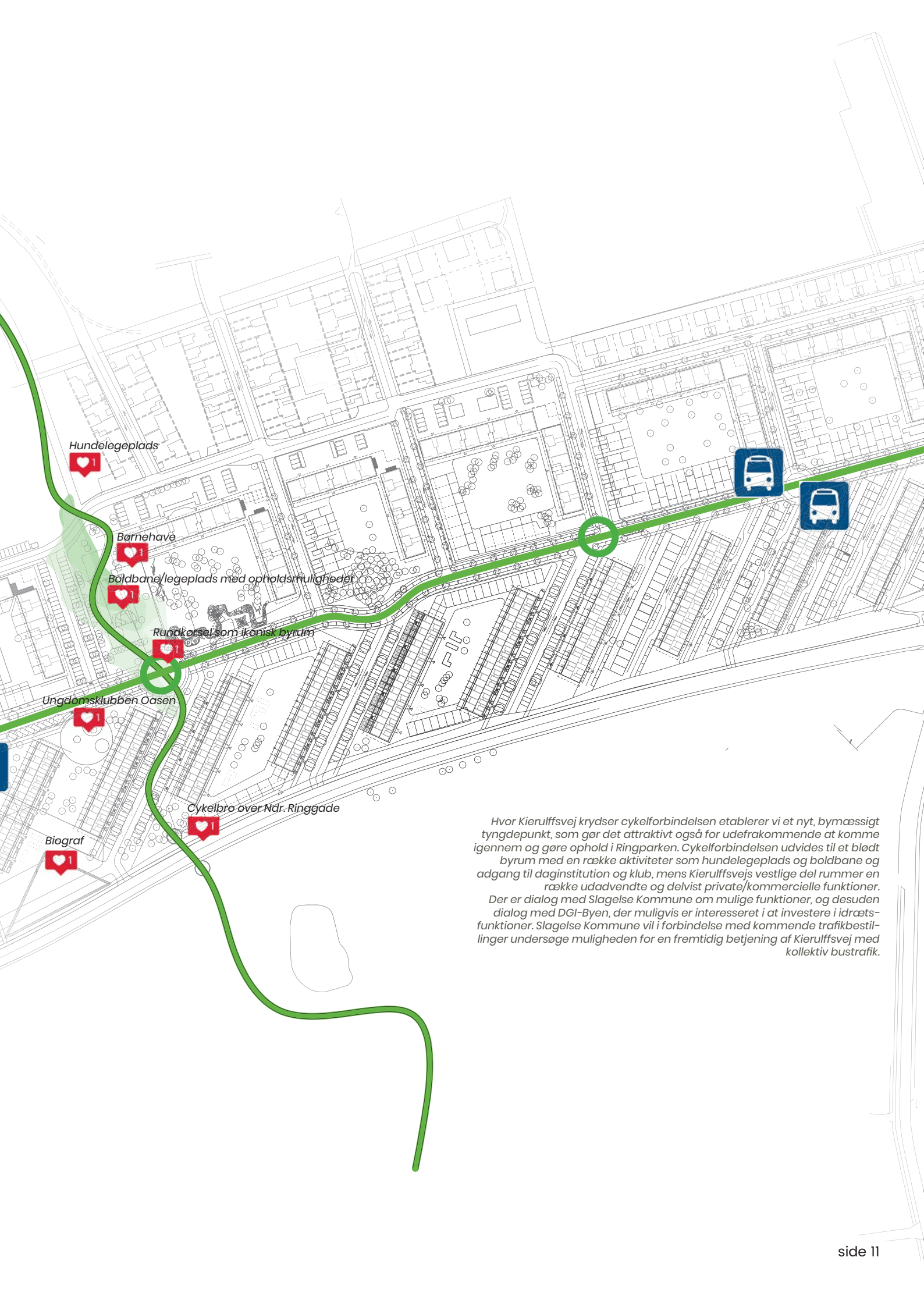


Ungdomsklubben Oasen



Cykelbro over Ndr. Ringgade





Hundelegeplads

Børnehave

Boldbane/legeplads med opholdsmuligheder

Rundkørsel som ikonisk byrum

Ungdomsklubben Oasen

Biograf

Cykelbro over Ndr. Ringgade

Hvor Kierulffsvej krydser cykelforbindelsen etablerer vi et nyt, bymæssigt tyngdepunkt, som gør det attraktivt også for udefrakommende at komme igennem og gøre ophold i Ringparken. Cykelforbindelsen udvides til et blødt byrum med en række aktiviteter som hundelegeplads og boldbane og adgang til daginstitution og klub, mens Kierulffsvejs vestlige del rummer en række udadvendte og delvist private/kommercielle funktioner. Der er dialog med Slagelse Kommune om mulige funktioner, og desuden dialog med DGI-Byen, der muligvis er interesseret i at investere i idrætsfunktioner. Slagelse Kommune vil i forbindelse med kommende trafikbestillinger undersøge muligheden for en fremtidig betjening af Kierulffsvej med kollektiv bustrafik.

## **Cykelforbindelse kobler på Slagelse Kommunes cykelstrategi**

Udover at genetablere Kierulffsvej som en hovedtrafikåre for alle trafikanter, ønsker vi at anlægge en cykel-forbindelse tværs gennem Ringparken, hvor de to kvarterer Mini-Manhattan og Ringriderbyen møder hinanden. Mod nord kobler forbindelsen på en eksisterende sti, der møder den nye hovedsti, som kan kobles på "Grønt Gennembrud" og forbindelsen videre til Nordskoven. Mod syd forlænges cykelforbindelsen over Nordre Ringvej med en bro og videre gennem et grønt område og ned til Slagelse Station.

Cykelforbindelsen bliver set som et positivt, trafikalt element af Slagelse Kommune, fordi der i dag opleves trængsel nordfra ind mod bymidten, da den direkte forbindelse til Slagelse bymidte for både biler/køretøjer og lette trafikanter i dag foregår ad Valbyvej. Med en ny forbindelse for bløde trafikanter åbnes mulighed for at skabe en alternativ og skøn rute, der kan aflaste de aktuelle trafikudfordringer.

## **Byrum med inspiration fra Superkilen**

Cykelforbindelsens strækning gennem Ringparken skal udformes som et byrum med fine oplevelseskvaliteter og aktivitetsmuligheder, et byrum som er med til at definere den nye identitet for området, og som samtidig byder cyklister og besøgende fra den omkringliggende by til ikke alene at cykle igennem Ringparken men også til at gøre ophold og tage del i aktiviteter her.

I et tidligt stadie udarbejdede kunstnergruppen Superflex et skitseforslag for byrummet. Superflex var en af hovedkræfterne bag det succesfulde byrum på Nørrebro i København, Superkilen, som ligger klods op ad Mjølnerparken og har været med til at generere såvel en ny og positiv identitet for den del af Nørrebro, som skabt cykeltrafik gennem området og masser af aktiviteter på pladsen. Superflex' skitse til Ringparkens byrum ramte ikke skiven, men det er planen at anlægge et byrum, som kan

ganske meget i forhold til både at generere aktivitet og identitet samt skabe tryghed og "blødt" byliv.

## **Funktioner i byrummet**

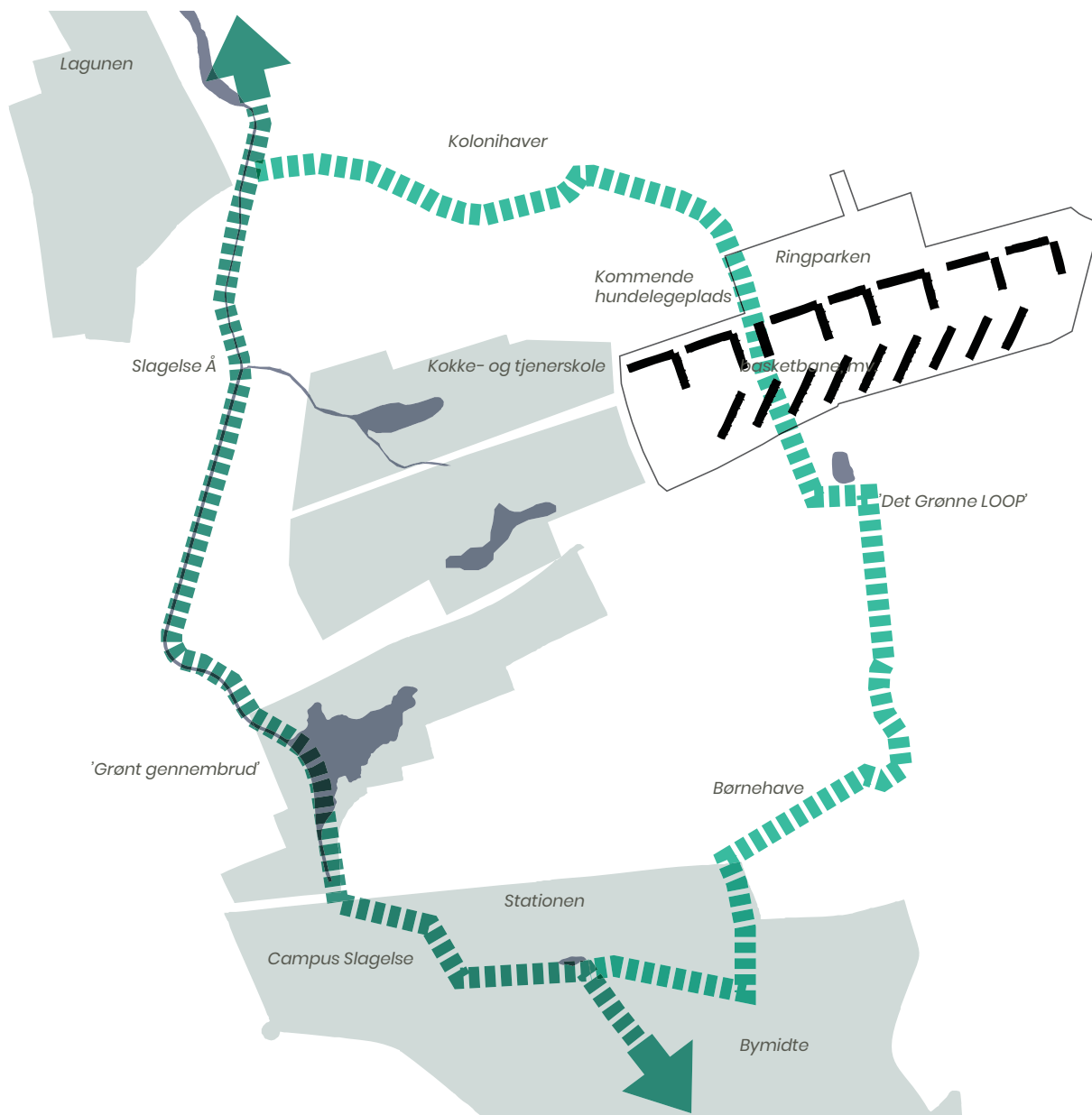
Cykelforbindelsen poser undervejs ud i en række byrum med forskelligt program. For hundelufterne i Slagelse bliver hundelegepladsen den store attraktion. Hunde bringer mennesker sammen på tværs af alder, køn, social og kulturel baggrund, og ved at give hundeluftere et helt unikt og skønt sted, kan vi invitere beboere fra omkringliggende områder ind i Ringparken og ophæve sociale og mentale skel.

I planlægningen af byrummet langs cykelforbindelsen vil vi fokusere på at koble de nuværende funktioner og den nye rute sammen. Opholdsmuligheder, lege- og sportsaktiviteter og gode rumlige og æstetiske sammenhænge vil skabe synergi mellem cykelruten og de omkringliggende faciliteter. Der er dialog med Slagelse Kommune og andre om nye funktioner i Ringparken. Ud over mulige kommunale og almene funktioner, er det planen at tiltrække private investorer og andre aktører, som finansierer eksempelvis en biograf, sportsfaciliteter, cafeer og spisesteder.

## **Nyt tyngdepunkt hvor cykelforbindelsen krydser Kierulffsvej**

Det nye krydsningspunkt, hvor Kierulffsvej og cykelforbindelsen krydser hinanden, bliver det område i Ringparken, som har flest udadvendte funktioner og som vi ønsker at bygge med den højeste bebyggelsestæthed, alt sammen for at koncentrere bylivet og skabe hierarki og et spændende og oplevelsesrigt sted, som både er for beboerne og for udefrakommende.

Det nye tyngdepunkt er derfor centralt for formidlingen af den nye vision for Ny Ringby.



**"DET GRØNNE LOOP"**

Slagelse Kommune fik i 2016 en ny plan, Grønt Gennembrud, hvis hovedgreb er en ny, gennemgående cykelforbindelse, der forbinder byen fra nord til syd. I visionsplanen for Ringparken har vi lagt et Grønt Loop ind på Grønt Gennembrud, så vi fortsætter kommunens ønsker om at højne cykelforbindelserne i byen. Slagelse Kommune ser positivt på Det Grønne Loop, idet en ny forbindelse for bløde trafikanter kan aflaste den trafik tunge Valbyvej og skabe et alternativ for nogle af de tragtudfordringer, som opleves i bymidten ved baneoverskæringen. Det grønne loop forbinder ned gennem Ringparken, hvor vi anlægger nye byrum og funktioner med udadvendte aktiviteter. Samtidig kommer man på loopet også forbi en række andre attraktive grønne rum og funktioner. Fra Det Grønne Loop vil det også være oplagt at lave en forbindelse nordøst til Nordskoven, som er den nye skov, som Slagelse Kommune netop er i gang med at rejse. Det vil gøre vejen forbi Ringparken endnu mere attraktiv.

# 5. VEJPROFILER

## *Vejprofiler og identitet i gaderum i tre forskellige kvarterer*

I visionsplanen for Ringparken, Ny Ringby 2025, er det et hovedgreb at arbejde med en nedskalering fra et samlet boligområde til tre mindre kvarterer, der på forskellig vis rækker ud efter den omkringliggende by og skaber sammenhæng med Slagelse nord. De tre kvarterer skaber på samme tid en mere overskuelig kvartersstørrelse for beboerne, skaber forskellighed i det byggede miljø og i stemning og byliv, samt gør det lettere for det omkringliggende by at flette sammen med dele af Ringparken.

De tre kvarterer er i visionsplanen navngivet:

1. Mini-Manhattan, det tætteste, mest urbane og mest ungdommelige kvarter med flest udadvendte funktioner
2. Ringriderbyen, et familievenligt kvarter med gode institutioner og nderum til leg og aktivitet
3. Radiserækkerne, et seniorvenligt slentrekvarter med lavere huse og hyggelige, grønne stræder

### **1. Veje og byrum i Mini-Manhattan**

Den vestligste del af Ringparken omdannes til et kvarter med udadvendte funktioner, ungdomsboliger og en ganske høj bebyggelsestæthed op mod 110%. Den høje bebyggelsesprocent er afgørende for at få kritisk masse til en række udadvendte funktioner som cafeer og spisesteder.

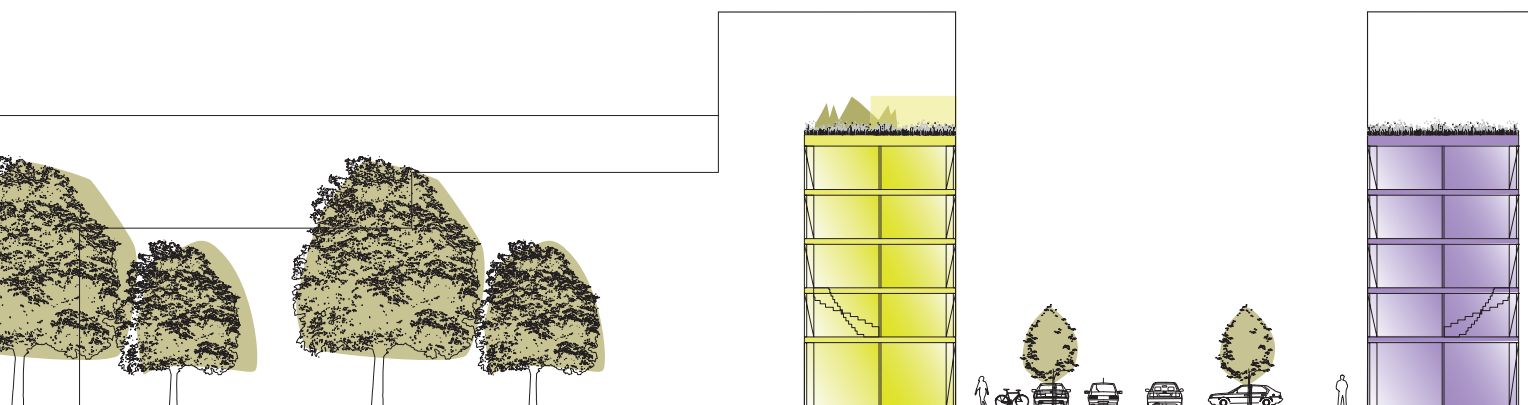
Da det skal være det mest udadvendte kvarter, er det vigtigt at resten af Slagelse oplever, at det er et naturligt sted at komme, og ikke et sted adskilt fra resten af byen. Derfor anlægges den vestlige del af Kierulffsvej med bilvej, cykelsti og fortov, samt parkering i begge sider (hhv fortovsparkering og skråparkering). Ved at anlægge nyt byggeri op til fortovet, med udadvendte funktioner i



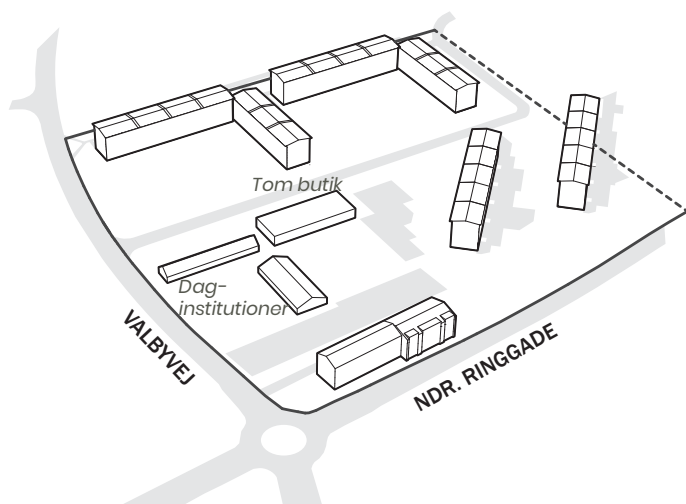
*Illustration af Kierulffsvejs udtryk i kvarteret Mini-Manhattan, hvor vi har den højeste bebyggelsesprocent, et bredt vejprofil med cykelsti og fortov i begge retninger og en række udadvendte funktioner, som giver byliv og aktivitet.*

stueetagerne, bliver den vestlige del af Kierulffsvej hen til hvor cykelforbindelsen krydser helt afgørende for oplevelsen af et trygt og attraktivt kvarter.

De øvrige veje i kvarteret har smallere vejprofil og er fredelige bolig-gader med parkeringsmuligheder.



## Ringparken i dag

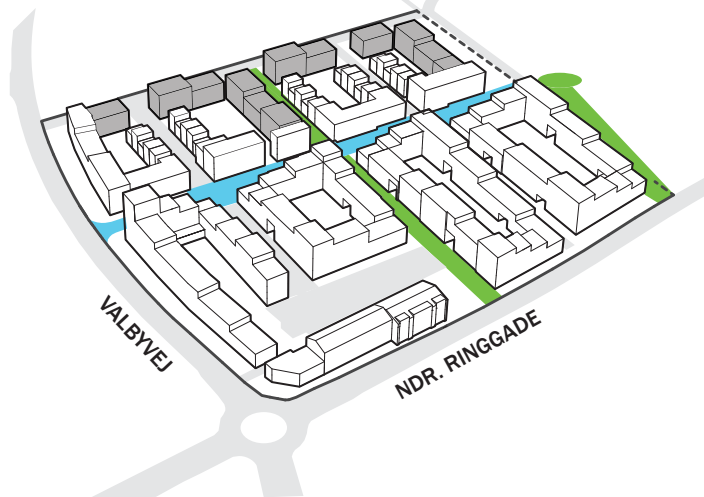


I dag fremstår den vestlige del af Ringparken lidt forvirrende og diffus, når man kommer på besøg. To L-vinklede blokke ligger meget langt trukket tilbage fra Valbyvej. Og daginstitutionen Børnehuset Nord ligger gemt bag et lukket erhvervslokale.

Kierulffsvej er meget bred og flyder sammen med grønne arealer til nogle utydelige udearealer, der er så store, at de er svære at indtage og kan opleves utrygge.

## Ringparken i fremtiden

Diagrammet her er fra visionsplanen Ny Ringby 2025, og som tidligere nævnt har vi i forbindelse med udviklingsplanen til ministeriet fået udarbejdet en række analyser som et realitetstjek af visionsplanen. Analyserne viser, at der er et marked for investorer, men at det sandsynligvis er en mindre tæthed i Mini-Manhattan, end visionsplanen viser.



Den infrastrukturelle ændring af den vestligste del er at øge bebyggelsesmassen så meget, at der opstår et tæt, lille bykvarter med mennesker og kunder nok til at trække flere butikker og spisesteder.

I stedet for et stort udflydende uderum, som er for alle, afgrænses uderumene til mindre fællesskaber. De mindre uderum er lettere for mennesker at indtage og giver en god basis for at naboer lærer hinanden at kende, og at den enkelte føler sig tryk og opnår tilknytning til stedet.

Kvarteret er rig på oplevelser, både i form af forskellige funktioner og i form af, at arkitekturen og rummene mellem husene er forskelligartede og giver meget at se på.



Eksempel på nye facader i Kierulffsvej



Fælles

Privat haverum

Eksempel på tætte byrum i Mini Manhattan

## 2. Veje og byrum i Ringriderbyen

Den midterste del af Ringparken omdannes til det familievenlige kvarter Ringriderbyen, hvor der er grønt og mange udendørsaktiviteter.

Denne strækning af Kierulffsvej er lidt smallere end den vestlige del i Mini-Manhattan. Vi etablerer ikke en selvstændig cykelsti på denne strækning og ved at trafikanter skal dele vejbanen, får vi øget friktionen og nedsat farten.

Også her er vejprofilen på Kierulffsvej overskueligt og tydeligt med vejbane og fortov. Det bugter sig syd om et landskabstræk, hvilket også virker naturligt fartdæmpende.

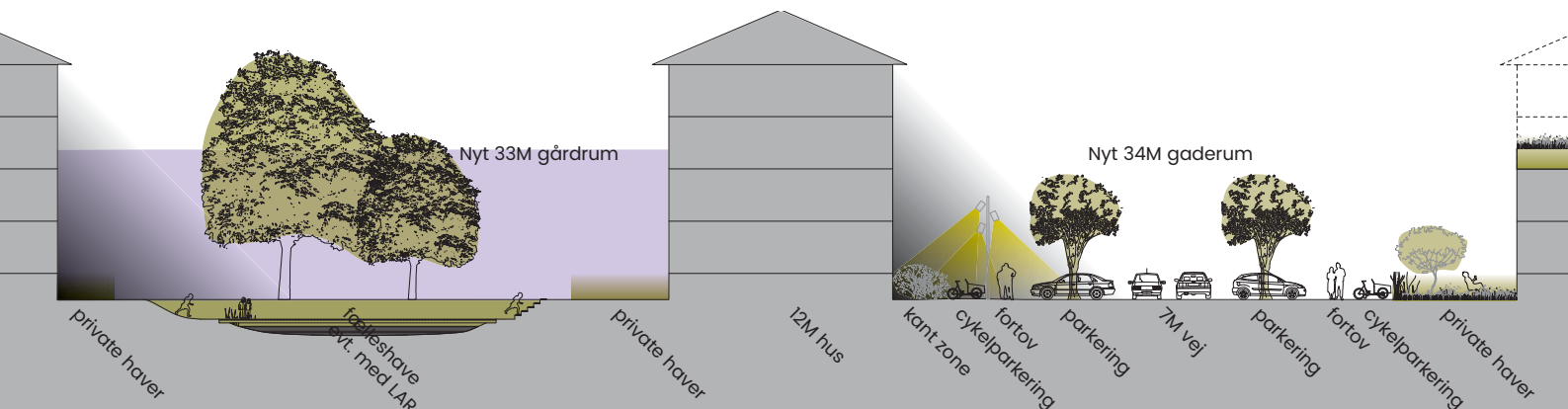
De øvrige veje i Ringriderbyen har karakter af fredelige bolig-gader med parkering langs vejene.

Cykelforbindelsen løber gennem det centrale byrum, hvor Mini-Manhattan og Ringriderbyen mødes. Byrummet er det helt centrale offentlige byrum i kvarteret og skal derfor have en identitetsskabende værdi. Mod syd slutter de til ringgaden efter et "højre ind-ud"-system.



Eksempel på gaderum i Ringrider-byen

Eksempel på 33 meter gårdrum og gaderum i Ringrider-byen





### 3. Veje og byrum i Radiserækkerne

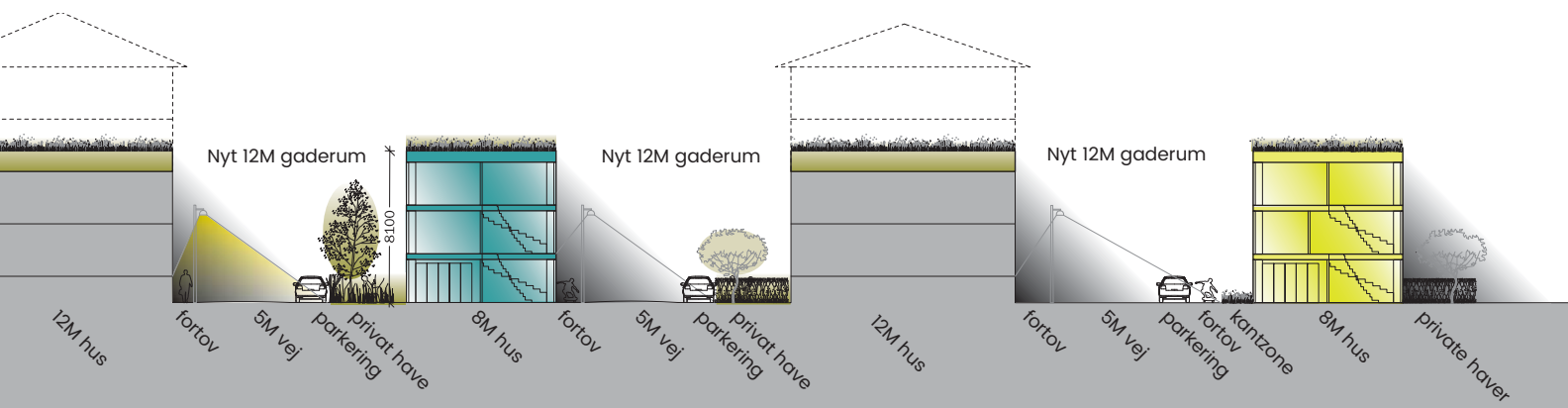
I den østlige del af Ringparken bugter Kierulffsvej sig igennem med stor klarhed men på en måde, der naturligt dæmper farten.

Boliggaderne i det seniorvenlige kvarter er smallere end i resten af Ringparken. Her er biltrafikken ensrettet, og vejene er designet som hyggelige, grønne slentregader, hvor man kun kan snegle sig igennem med bil, mens fodgængere og cyklister har bedre forhold. Også her er der parkering langs vejene.



Eksempel på gaderum i Radise-rækkerne

Eksempel på 12 meter stræder i Radise-rækkerne



# 6. BUDGET

Budget for Ringparken infrastruktur

Priser er inkl. Moms

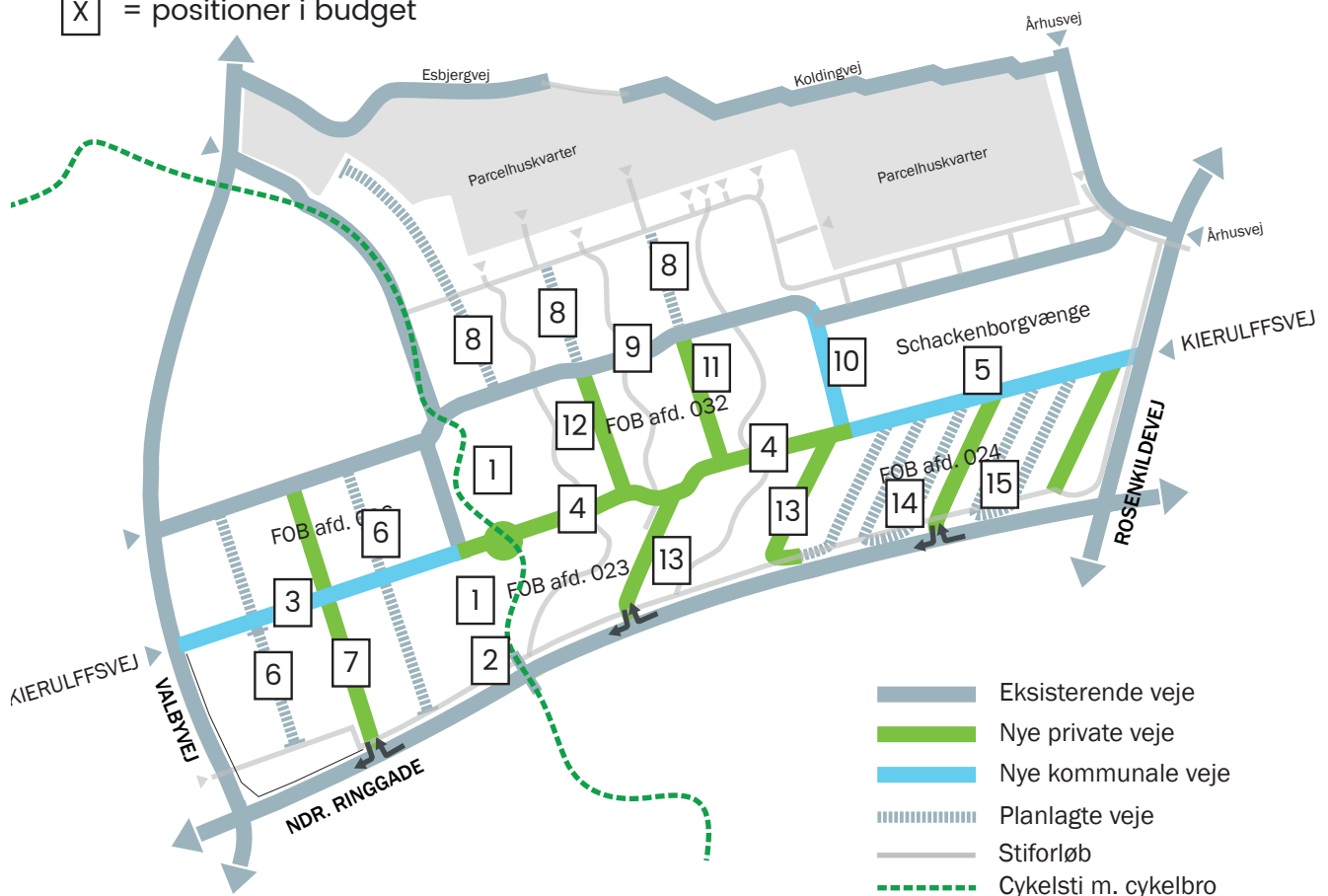
Budgetpriser er udarbejdet af KANT arkitekter

Position	Tiltag	FOB afd. 023	FOB afd. 024	FOB afd. 026	FOB afd. 032	Slagelse Kommune
1	Pladsdannelse/cykelsti	11.640.000 kr.		11.640.000 kr.	11.640.000 kr.	
2	Cykelbro (bidrag/andel)	1.000.000 kr.	1.000.000 kr.	1.000.000 kr.	1.000.000 kr.	*
3	Kierulffsvej, Vest					6.425.000 kr.
4	Kierulffsvej, Midt	2.814.000 kr.			2.814.000 kr.	
5	Kierulffsvej, Øst					4.998.000 kr.
6	Mini Manhattan, 12,2M			1.596.000 kr.		
7	Mini Manhattan, 21M	2.964.000 kr.				
8	Ringrider Nord 11,1M				1.746.000 kr.	
9	Ringrider Nord 12M				2.058.000 kr.	
10	Ringrider Nord 12M					1.953.000 kr.
11	Ringridder Syd 21M	3.458.000 kr.				
12	Ringridder Syd 21M	2.938.000 kr.				
13	Ringridder Syd 21M	1.443.000 kr.	1.443.000 kr.			
14	Radiserækker 8,3M		1.308.000 kr.			
15	Radiserækker 8,3M		1.332.000 kr.			
	Information til beboerne	35.000 kr.	35.000 kr.	35.000 kr.	35.000 kr.	
	Projektledelse	1.042.000 kr.	165.000 kr.	561.000 kr.	765.000 kr.	
	Rådgiver, proces	2.708.000 kr.	428.000 kr.	1.458.000 kr.	1.988.000 kr.	
<b>Sum</b>		<b>30.042.000 kr.</b>	<b>5.711.000 kr.</b>	<b>16.290.000 kr.</b>	<b>22.046.000 kr.</b>	<b>13.376.000 kr.</b>

**FOB ansøger om 74.089.000 kr.**

\* Slagelse Kommune er orienteret om projektet. Bidrag uafklaret.

X = positioner i budget



# 7. PERSPEKTIV

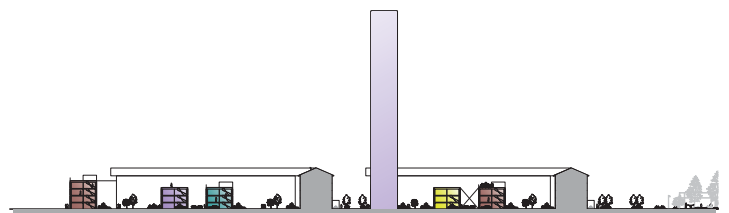
*Den nye politiske aftale om “de hårde ghettoområder” tænkes med*

Med den politiske aftale om de socialt udsatte områder indgået i maj 2018 mellem regeringen og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti, er der kommet et krav om, at de 16 såkaldt “hårde ghettoområder” skal nedbringe andelen af almene familieboliger til max 40% inden år 2030.

Ringparken er et af de hårde ghettoområder. Det betyder at Ringparken underlægges en række nye krav. Af de nye krav er især andelen af almene familieboliger relevant for denne infrastrukturansøgning. Det er relevant, fordi ændring af vejstruktur åbner mulighed for også at gribe ind i og ændre bebyggelsesstrukturen. Og dermed mulighed for at ændre på boligudbudet.

## **Snitflade mellem udviklingsplan og infrastrukturansøgning**

Parallelt med udarbejdelsen af denne infrastrukturansøgning har FOB og Slagelse Kommune udarbejdet den udviklingsplan, som skal vise, hvordan vi når max 40% almene familieboliger senest i år 2030. Forud for udviklingsplanen har vi fået udarbejdet en række analyser af COWI, Exometric og Arkitema, som tester markedet og mulighederne for at realisere vores vision og samtidig opfylde kravene i udviklingsplanen. Analyserne har kvalificeret grundlaget for udviklingsplanen og dermed også for denne infrastrukturansøgning.



*Eksempel på nybyggeri i højden i Mini-Manhattan*

*Eksempel på supplerende byggeri*



*Eksempel på privat nybyggeri*





Matrikelkort over området

Fordeling af boligtyper i afdelingerne før udviklingsplanens gennemførelse:

FOB

	Familieboliger ialt	1 rums	2 rums	3 rums	4 rums	Areal	Erhverv	Areal	Institutioner	Areal
Afd. 23	240 stk			240 stk		19.680m <sup>2</sup>	0 stk			
Afd. 24	160 stk	32 stk	32 stk	32 stk	64 stk	11.792m <sup>2</sup>	0 stk			
Afd. 26	136 stk	24 stk	24 stk	24 stk	64 stk	10.326m <sup>2</sup>	1 stk	628m <sup>2</sup>	2 stk	1.100m <sup>2</sup>
Afd. 32	196 stk	20 stk	68 stk	20 stk	88 stk	15.368m <sup>2</sup>	6 stk	739m <sup>2</sup>		
Total	732 stk	76 stk	124 stk	316 stk	216 stk	57.166 m <sup>2</sup>	7 stk	1.367 m <sup>2</sup>	2 stk	1.100 m <sup>2</sup>



Niels Bjørn

**KANT**/arkitekter