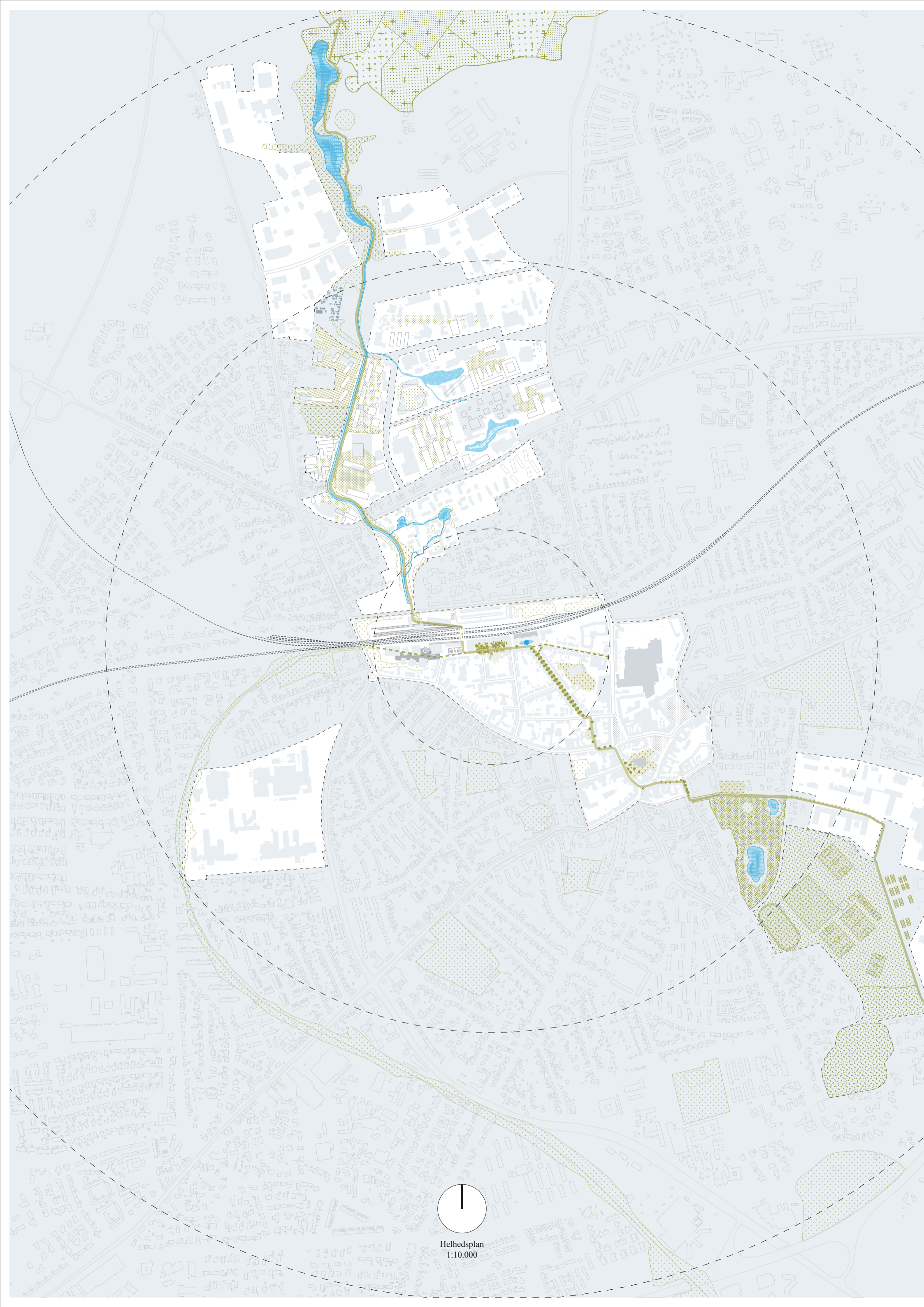


Grønt Gennembrud

- en kobling





Helhedsplan
1:10.000

Sammenbinding og Grøn tilgængelighed

Slagelse har det hele, men mangler mere. Mere af det man allerede har, flere muligheder for udvikling og mere sammenhæng i mellem de eksisterende dele, der i sammenspil vil styrke hinanden og kunne mere.

Med udgangspunkt i forståelsen af Slagelses historie, lag og bydele skaber projektet en stærk rationel og rekreativ ramme, som sikrer funktionalitet, sammenhæng og byudvikling.

Et nyt netværk åbnes op

Den grønne forbindelse understøtter en grøn vækst og rekreativ struktur. I forlængelse af den romantiske idé om landskabet, bliver biodiversitet i Slagelse udbygget til at være et sted med taktile og nærværende (landskabs)rum. Et sted for rekreation og udforskning.

Bilismen og parkeringsøgeringen, som i dag indkapsler midtbyen, omlægges så den favner den hele midtby og inkluderer Stationsbyen og Campusområdet. Den overordnede forståelse af hvad der udgør midtbyen ændres og forbindelserne imellem byens enklaver styrkes.



'Slagelse ved Banegaarden' ca. 1890

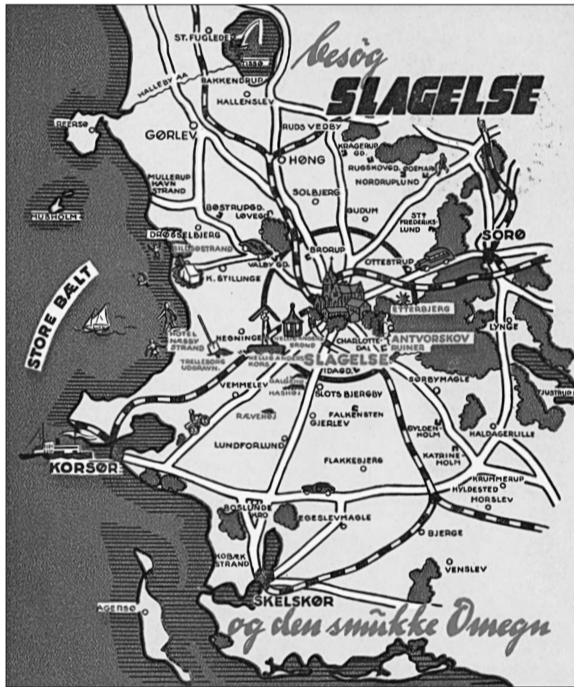
INDEX

Introduktion	6
Læsning	8
Potentiale	12
Strategi	14
Greb	16
Byrumsplan	18
Mobilitet	20
Campus	22
Stationsforpladsen	24
Campusskoven	28
Campuspladsen	30
Vision	32
Perspektiv	38

Lyst til grønt og blåt



Mange veje ind



Byggemoden



Shopping inde - ude



Ungdom og uddannelse



Historisk dybde

Byen har en historie

Slagelse er en by, der historisk har udviklet sig i enklaver, der hver især har tilpasset sig samtidens bybygningsmæssige skikke, transportformer og økonomiske systemer. Udviklingen har løbende lagt nye lag på den eksisterende by, og resulteret i en by, der består af flere sidestillede byer hver med deres egen logik og struktur.

For at give Slagelse de bedste muligheder for fremtidig udvikling, foreslår dette projekt at samle og knytte byens historiske enklaver tættere sammen. Og samtidig skabe en overordnet grøn infrastruktur, som peger på, og kan være en del af, byens fremtidige udviklingspotentialer.

Slagelse vil bruge campus som løftestang for udvikling af byen. Campus Slagelse skal være en attraktiv bydel, der giver energi til den øvrige by og løfter byudviklingen fremad. Det blomstrende uddannelsesmiljø gødes samtidig af byen og vitaliseres på en måde som en byintegreret campus.

En hel midtby

Projektets sigte at skabe øget sammenhængskraft i byens midte og sikrer en udvikling, der kan være kimen til den videre fremskrivning og udvikling af Slagelse. Et Slagelse, der skal kendes som en moderne uddannelsesby, der med velfungerende infrastruktur, både lokalt og regionalt, er attraktiv for bosætning og handel.

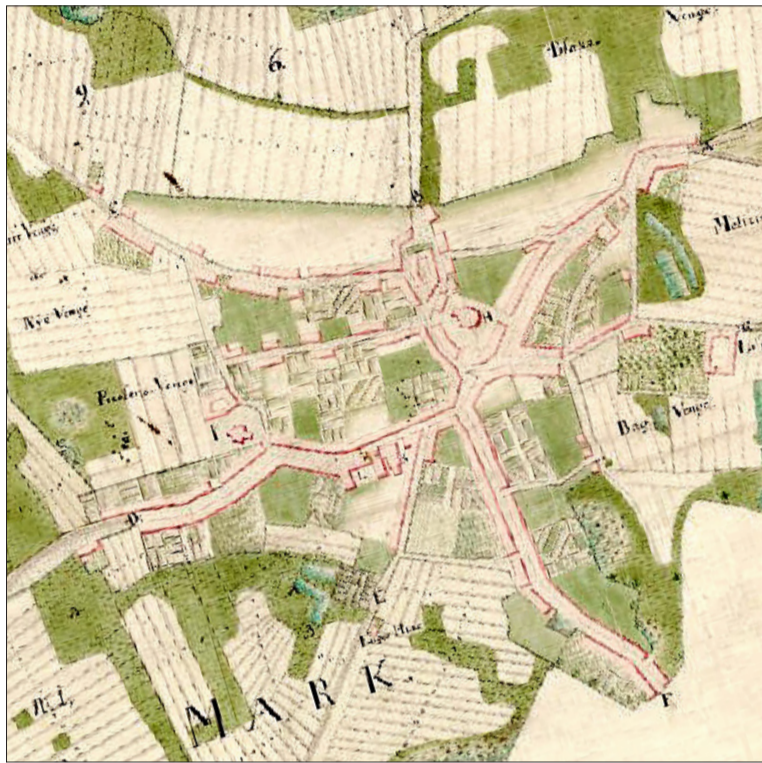
Projektet vil bidrage til skabelsen af den hele midtby. En midtby med bedre forhold for bløde trafikanter, med grønne og rekreative byrum af høj kvalitet, gode bosætningsmuligheder særligt for unge og en optimering af bilernes muligheder i byen, både for lokal og tilkørende.

Grønt Gennembrud er en langsigtet vision, der har fokus på, at få hele Slagelse med og binde byen sammen i en alternativ infrastruktur med mennesker i centrum.

By- og trafikplanlægningen havde i en periode stor fokus på bilens fremkommelighed i de historiske bykerner. Det resulterede i Danmark i en lang række gadegennembrud i de historiske bykerner, som tilsidesatte cyklende og gående.

Med projektet Grønt Gennembrud nedbrydes byens trafikale hierarki, for at give plads til flere aktører på samme tid. Ligesom der fokuseres på, at byen skal kunne tilbyde mere differentierede muligheder og dermed understøtte mangfoldighed.

Grønt Gennembrud søger med det som udgangspunkt, at slå ring om, og samle, enklaverne i midtbyen, og at binde byen sammen på tværs, med en ny grøn og blå infrastruktur, der skaber nye oplevelser og muligheder i Slagelse.



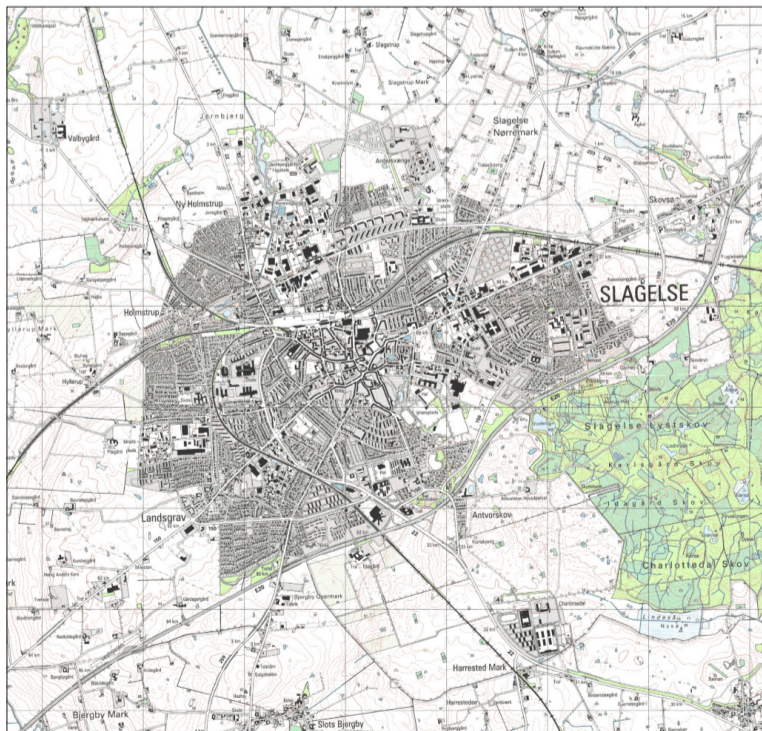
1

Rytterdistrikskort, 1768, 1:10.000



2

Høje Målebordsblade, 1890'erne, 1:15.000



3

Topografisk kort, 2000, 1:75.000

Mere end én by

Slagelse er sammensat af flere forskellige bytyper, som er vokset sammen og parallelt. De historiske strukturer, der tidligere understøttede transport og handel; hovedgaderne og torvene, er i dag stadig attraktive for en stor del af byens handel. Torvene og de krogede gader er blevet den moderne detailhandels ramme.

Stationsbyen, som voksende op omkring stationen, der blev etableret udenfor byens center, er blevet til en uddannelsesenklaue. En del af Slagelse, som via sin gode infrastruktur, både lokalt og regionalt, indgår i den landsdækkende SDU-campus.

I byens kant, som en del af omfartsvejen og motorvejsnettet, har flere grupper af big-box shoppingcentre skabt lokal-regionale knudepunkter, som er typiske i den moderne, spredte by.

De tre byer i Slagelse er forskellige på mange plan. Deres historiske oprindelse, deres trafikale systemer, deres opland, deres struktur og deres arkitektur. Der er et klart slægtskab mellem den historiske by og den moderne by i forhold til detailhandel. De to byer understøttes også begge af infrastruktur og parkeringsstruktur.

Styrk forskelligheden

Projektets sigte er at udvikle forskelligheden i byens enklaver, snarere end at få delene til at smelte sammen i én samlet bystruktur. Projektet søger at understøtte en udvikling, hvor de tre byer og deres tilhørende nutidige funktioner styrker hinandens potentiale som tandhjul i en motor - i én samlet bymidte. En bymidte med tre forskellige stemninger og typer af bymiljøer, der driver hinanden fremad.

#1 Den historiske bykerne som moderne handelsby

Slagelse opstår omkring Skt. Mikkel Kirke og byens centrale torve og pladser. Herfra forbinder 7 indfaldsveje Slagelse i alle retninger med de omkringliggende byer. Gader og pladser i den historiske bykerne ligger i et tæt væv, der i skala og hastighed er tilpasset den gående trafik.

I dag danner den tætte historiske by rammen om detailbutikkerne. Nyere centerfunktioner og arkader har lagt sig til strukturen med indre strøgforløb og gør midtbyen til ét sammenhængende detailhandelssystem, ude såvel som inde.

Slagelse er en detailhandelsby med et stort opland. Handelsbalancen for udvalgsvarer er over 120 %, hvilket indebærer, at borgere fra de omkringliggende kommuner tager til Slagelse for at handle. En medvirkende årsag hertil er med al sandsynlighed god infrastruktur og parkering, gode butikker og ikke mindst et velfungerende bymiljø.

#2 Stationsbyen som uddannelsescampus

Stationen bliver flyttet og lægger sig til den eksisterende by omkring år 1900. Jernbanen skaber nye muligheder og ny vækst i erhverv og bosætning. Stationsbyen har sin egen struktur, en radialplan med udgangspunkt i stationen. En struktur med lige, forbindende gader.

I et moderne samfund, hvor distance ikke beregnes i afstand men i tid, er stationens nærhed til de øvrige trafikknudepunkter i det regionale og nationale netværk et stort aktiv. SDU knytter sig til stationen og består i sit hele af 6 stationsnære bycampuser, i en række større byer i Syddanmark. Den kollektive infrastruktur er rygraden i denne regionale struktur.

SDU i Slagelse er placeret ideelt i forhold til god kollektiv trafikbetjening i et regionalt netværk. De øvrige uddannelsessteder i Slagelse ligger spredt i byen. Planer og intentioner peger dog på at flere uddannelser og erhvervs- og uddannelsesfremmende tiltag i de kommende år vil samle sig omkring SDU i stationsbyen. Stationsbyen får på den måde stadig mere vægt i forhold til udviklingen af Slagelse som uddannelsesby.

#3 Den spredte, nutidige by

Byens vækst tager fart i sidste halvdel af det 20. århundrede. Byen spreder sig ud, motorvejen kommer til og med den, funktioner baseret på biltrafik. Vestsjællandscentret etableres i tæt tilknytning til den historiske bykerne.

Slagelse er, som den historisk også altid har været, et regionalt center med god vej- og baneforbindelse. Slagelse er også en bosætnings- og pendlerby, hvor bilen spiller en vigtig rolle, også i byens centrum. Som en del af den moderne bys infrastruktur fungerer parkeringssøgeringen som overordnet strukturerende element for biler der skal parkere i centrum. Den slår ring om detailhandelskernen og definerer på den måde midtbyen. Samtidig bliver p-søgeringen en begrænsning for sammenhængskraften i byens centrale dele.



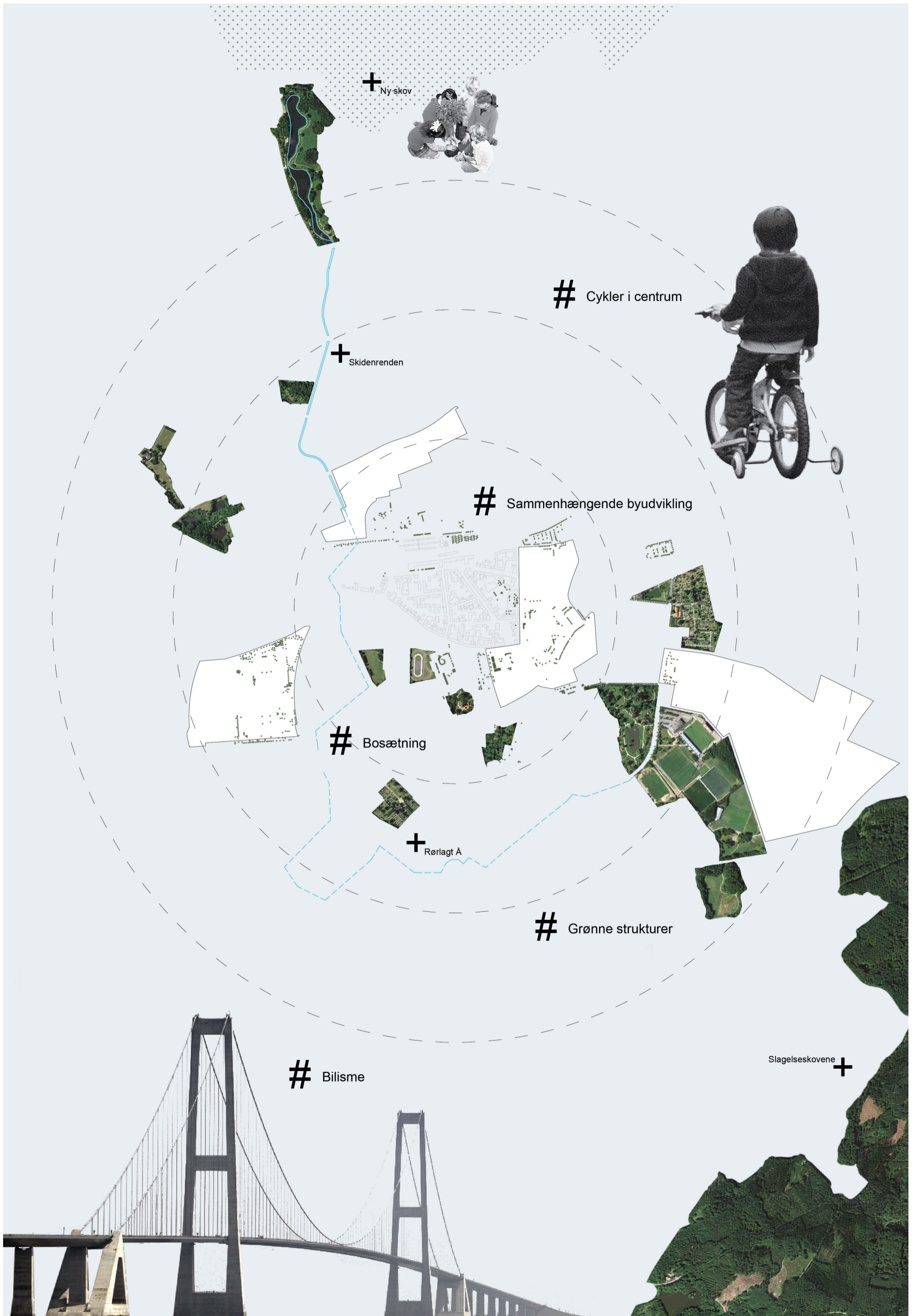
Detailhandelsbyen Slagelse og den eksisterende parkeringsøgering.

Byen fungerer

Detailhandlens roller og struktur udgør et slægtskab mellem den historiske by og den moderne by.

P-søgeringen understøtter denne struktur og fortællingen om byens historiske kerne. Igennem de sidste 15 år har den understøttet Slagelses handelsliv og midtbyliv, men i takt med udviklingen af uddannelsesbyen er den blevet en barriere, som forhindrer en øget integration imellem byenklaverne og sammenhængen af den hele midtby.

Den oplevelsesmæssige integration af de 3 byer i byen er noget der har været overladt til tilfældet, hvilket har betydet at vi i dag på den ene side kan opleve Slagelse som sammenhængende via vejnettet, men også fragmenteret som bymiljø. Det er en skam da hver af de 3 bytyper, hver for sig, har fine kvaliteter.



+ Ny skov



Cykler i centrum



+ Skidenrenden

Sammenhængende byudvikling

Bosætning

+ Rørlagt A

Grønne strukturer

Bilisme

+ Slagelseskovene

Potentialet er rigt og mangfoldigt.

#1 Cykler i centrum

Det skal være lettere at vælge cyklen som transportform og fysisk bevægelse skal være en naturligt integreret del af den daglige transport.

#2 Sammenhængende byudvikling

Omdannelse af bynære industriområder til ny blandet by er et stort potentiale for Slagelse. Ved at integrere de fremtidige muligheder i nutidens planlægning kan vi igangsætte en infrastrukturel byggemodning, der både fysisk og mentalt åbner op for ny forståelse og brug af områder, som på sigt skal sikre byen udviklingsmuligheder.

#3 Grønne og rekreative sammenhænge

Byen ligger i tæt tilknytning til Slagelseskovene, som er blandt Danmarks største skovområder. Der er grønne og rekreative enklaver i Slagelse, der ligger som selvstændige enheder rundt om i byen.

Selve byen skal blive mere grøn og ved at skabe en sammenbindende struktur, bliver de grønne punkter en del af en aktiv struktur, der sikrer nye forbindelser og et mere attraktivt bymiljø.

#4 Bosætning

Slagelse er en uddannelsesby og mange studerende har daglig kontakt med byen. Mange flytter til og mange flytte væk igen. Byens studiemiljø er ikke i tilstrækkelig grad integreret i byens øvrige kultur. Det betyder, at de studerende i høj grad er en del af SDU-campus, og i mindre grad føler sig knyttet til Slagelse.

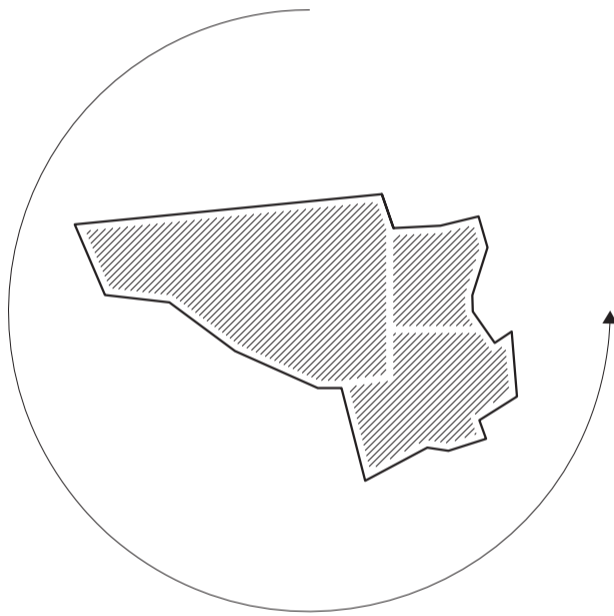
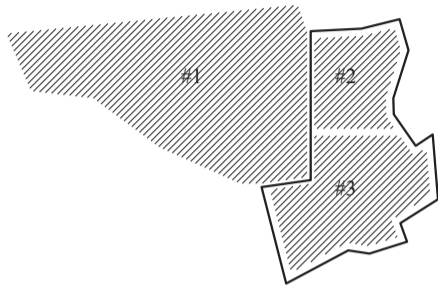
Ved at skabe stærke overordnede forbindelser bliver studiebyen, både fysisk og mentalt, en del af den samlede midtby. De studerende knytter sig og identificerer sig, derigennem med byen. Det vil betyde at flere bosætter sig i byen og på sigt bliver boende.

#5 Bilisme

Bilernes adgang til midtbyen er vigtig for både den lokale og regionale sammenhængskraft. I dag sikres dette via p-søgeringen, som blev etableret for 15 år siden. Strukturen giver en stor grad af fleksibilitet og enkel ankomst for bilerne. Samtidig udgør p-søgeringen også en barriere i midtbyen.

I takt med byens udvikling, og med ønsket om at inkludere campusområdet i midtbyen, skabes en restrukturering af den eksisterende p-søgering, der sikrer en bedre ramme for bilernes adgang til midtbyen. Kapaciteten øges og mindre parkeringsarealer, der i dag skal afsøges i snævre gader, kan få nye funktioner.

Den udvidede struktur slår ring om, og samler midtbyens enklaver.



Sammentænkning

At tænke de tre bytyper sammen er et transformativt greb, der rummer store potentialer: I modsætning til tidligere byplanlægning der primært har søgt at optimere en enkelt del af byen, eller et enkelt aspekt (trafik, parkering, gågademiljø, grøn struktur, cykelstinet osv.) kan delene tænkes sammen til en ny helhed der ikke tidligere har eksisteret. Fordelen ved det er naturligvis at styrke en samlet bymidte i Slagelse. Med den positive udvikling i Campus Slagelse, udviklingen i erhvervsstrukturen og detailhandelen og udviklingen i den måde vi transporterer os på, med stigende fokus på både kollektiv, bil, cykel og fodgængertransport, er det vigtigt at gentænke bymidten og det er nødvendigt at se de tre bytyper som 3 dele af den samme bymidte.

Formålet er således at tænke de tre byer sammen, som en integreret og klarere defineret bymidte hvor de tre byers særkender styrkes. De bindes sammen og sættes fri på samme tid. Sammenbindingen sker gennem en nøje placeret grøn rekreativ infrastruktur, der lægger endnu et lag på byen.

En efterspurgt kobling

Den historiske bykerne og den moderne bys centerfunktioner er programmatisk og infrastrukturelt koblet som handeleggader med omkringliggende p-søgering. Campus og stationsbyen er fysisk tæt på, men den er funktionelt og infrastrukturelt adskilt fra den øvrige midtby.

Slå ring om de tre byer

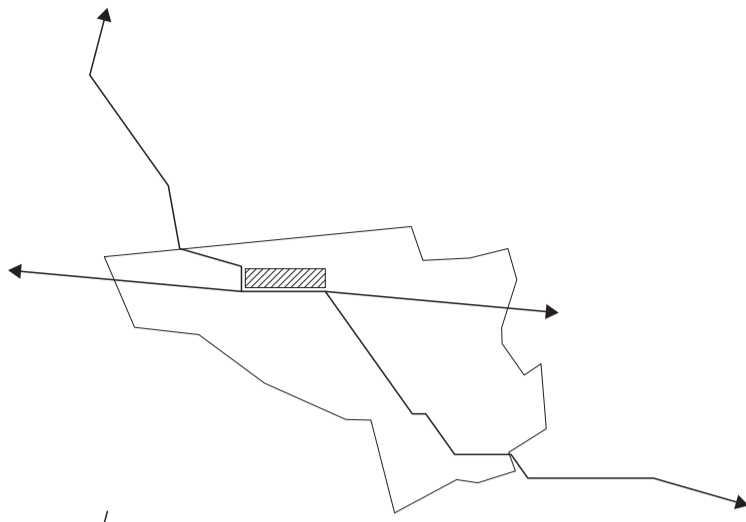
Der skal ske en overordnet strategisk forandring. Den nye midtby, som inkludere stationsbyen, skal samles. Der skal slås ring om den hele midtby, mentalt såvel som konkret arkitektonisk og planlægningsmæssigt. En mental forandring af hvad, der i dag defineres som Slagelse midtby. En fysisk konvertering af p-søgering til en ny ringgadestruktur, der omslutter den hele midtby. Og endelig en planlægningsmæssig og arkitektonisk bearbejdning af den centrale del af den 3. by i Slagelse - Uddannelsesbyen. Heri ligger muligheden for at forløse midtbyens potentiale, og samtidig sikre en god ramme for den fremtidige brug af byens udviklingsarealer.

Revitalisering

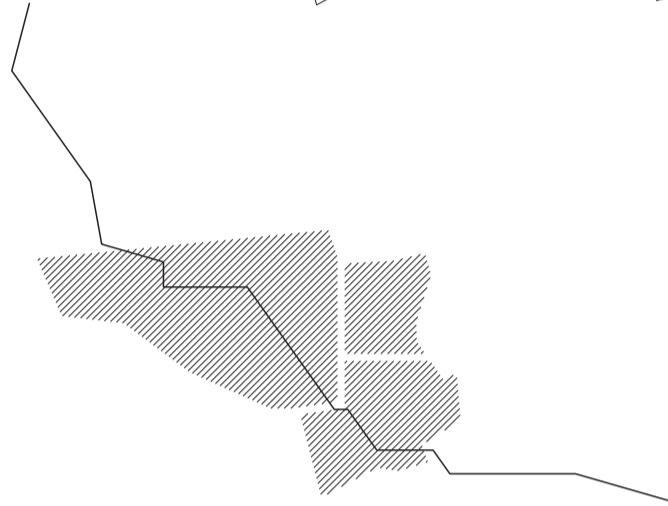
Detailhandel og p-søgering har styrket Slagelse. Det er naturligt at bygge videre på denne succes.

Det strategiske hovedgreb - at slå ring om midtbyen - frigør et væld af potentialer og Campus og stationsby kan på den måde blive løftestang for udviklingen af fremtidens Slagelse.

De arealer, der hidtil har været bilernes rum kan konverteres til grønne og rekreative arealer. Den udvidede midtby vil pege op mod de nye byudviklingsarealer nord for banen, Indsnævrede og begrønnede vejprofiler vil muliggøre en anden trafik, fredeliggørelse og begrønning vil højne attraktionsværdien af stationsbyen på boligmarkedet og nye og bedre egnede arealer kan inddrages til biltrafik og parkering langs den nye ring.



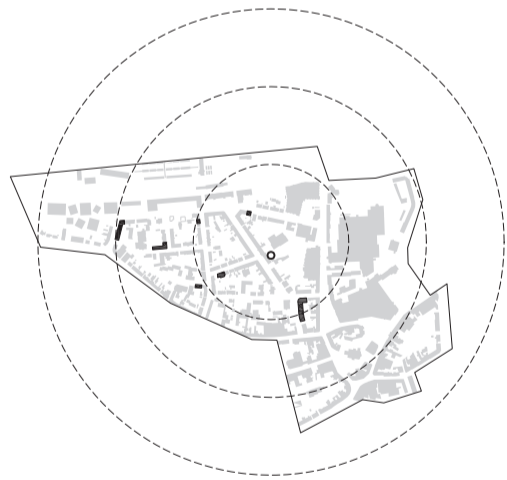
1. Greb - Forbind byen på tværs



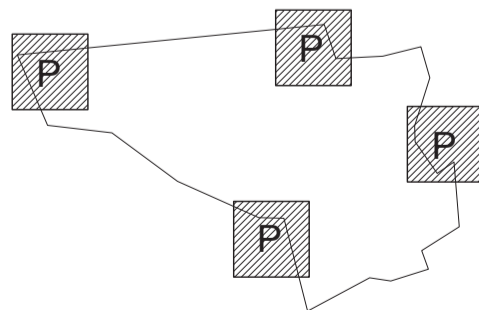
2. Greb - Forbind byens indre enklaver



3. Greb - Konvertér byens transportkorridorer til rekreative byrum



4. Greb - Skab boliger i stationsbyen



5. Greb - Etablér parkering langs den nye ring

Det strategiske hovedgreb

At slå ring om midtbyen, frigør en række potentialer. Campus og stationsby bliver løfte-stang for den fremtidige udvikling af Slagelse.

Projektet opsætter en række konceptuelle greb, der svarer direkte på midtbyens uforløste potentialer.

1. Greb - Forbind byen på tværs

Etableringen af en cykelforbindelse på tværs af byen forbinder nordbyen med station og midtby og skaber sammenhængskraft. Med cykelforbindelsen følger også strategien om grønne og blå byrum og nordbyen rummer i denne henseende særlige potentialer i forhold til det blå.

Slagelse Å er lagt i rør og betonrender. På det åbne stykke mod Lagunen ligger den i en snæver kanal med betonkanter. Den passerer igennem industrikvarteret, der med tiden har potentiale til at overgå til blandet bymæssig bebyggelse. Der er et underspil af byens blå potentiale.

Projektet omfatter en fritlæggelse af Slagelse Å helt ind til banelegemet og gør på den måde åen til rekreativ attraktor nord for byen. Samtidig kan et fritlagt å-system med vå-denge og småsøer håndtere regnvand og tagvand i de fremtidige boligområder nord. Det Grønne Gennembrud nord for banen er parallelle forløb af blød infrastruktur og grøn og blå bynatur.

2. Greb - Forbind byens indre enklaver

Det er projektets formål at skabe en kobling mellem den nuværende midtby og Campus. Ved at omlægge p-søgeringen og dermed fredeliggøre midtbyen, øge kapaciteten for bil-parkering og forbedre forholdene for den bløde infrastruktur markant.

Forbindelsen gennem midtbyen forholder sig til Cykelrute 1 og det grundige forarbejde, der ligger her. Ruten er lagt rigtigt, men måden mobiliteten er planlagt på er problematisk. Trafikseparering med cykelstier er det rigtige langs den nye del af p-søgeringen, men for cykelstier kan de være problematiske i bykerner med mange krydsninger. Trafiksepareringen kan i værste fald skabe en falsk tryghed hos cyklister, såvel som bilister.

En fredeliggørelse af midtbyen indenfor den nye p-søgering muliggør, at vi kan arbejde med et delt tracé for cykler og biler i shared space, sivegader, cykelgader og fællestier i stedet for at arbejde med traditionelle cykelstier.

Det grønne gennembrud etableres som en gennemgående forbindelse for bløde trafikanter. En forbindelse hvor gaderummet deles og færdsel er på cyklisternes og fodgængernes præmisser. Gaden og de tilstødende pladser og byrum, der hidtil har været domineret af manøvrearealer og parkerede biler omdannes og transformeres til rekreative arealer, byliv og begrønning af midtbyen.

3. Greb - Konvertér byens transportkorridorer til rekreative byrum

Arealer i gaderum og pladser der tidligere var bestemt for biltrafikken frigives og inkluderes i byen på ny, som grønne og rekreative arealer. Små situationer og lommer behandles så bylivet understøttes. Hver situation med udgangspunkt i stedets specifikke rumlighed. Fremtidigt vil Slagelse ligge udspændt mellem to skovmassiver, Slagelseskovene syd for byen og det ambitiøse skovrejsningsprojekt Nordskoven, nord for byen. De grønne elementer i byen vil i fremtiden være forbindende grønne lommer mellem de to skove.

4. Greb - Skab boliger i stationsbyen

Slagelse har svært ved at fastholde yngre singler og par uden børn. Den tætte, bymæssige bebyggelse tiltrækker denne gruppe, både i kraft af lav husleje, men også fordi bylivet her har en ganske anden karakter end i de mere spredte villakvarterer. Denne boform skal gøres mere attraktiv og netop denne typologi er den dominerende i stationsbyen.

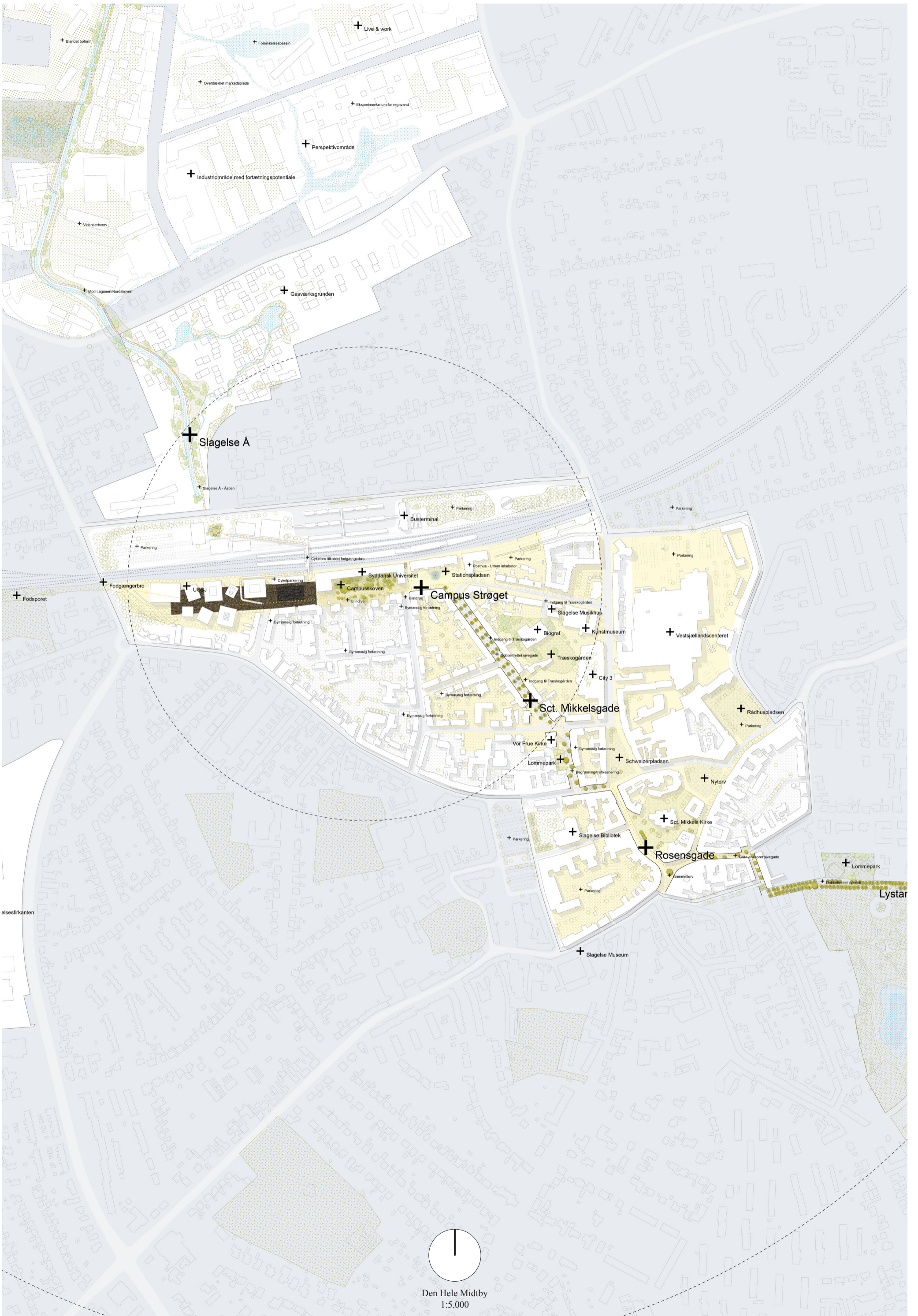
Boligerne til de unge har også et andet sigte, nemlig at udfylde de huller, der er i husrækkerne som in-fill byggeri.

Byggeriet skal understøtte den tætte bys karakteristika og forstærke den eksisterende forside/bagside situation. En smukkere facaderække mod gaderne og stærkere og mere intime, grønne gårdrum med offentlig passage. På den måde kan byens kontraster opleves ved passage på tværs og oplevelsen af byen gøres rigere.

Projektet udpeger en række grunde i bystrukturen hvor boliger som in-fill kan lukke huller i tandrækken og styrke helheden.

5. Greb - Etablér parkering langs den nye ring

Der skabes flere p-pladser i Slagelse midtby. I tilkobling til den eksisterende p-søgering er der i dag knap 1500 pladser. Ved at udvide P-søgeringen kan man nå flere pladser i byen og samtidig udnytte de tilstødende arealreserver mellem banen og Nordre Stationsvej. Samtidig nedlægges få p-pladser i Træskogården og ved Christiansgade. Disse arealer frigøres for at give plads til at bylivet kan udfolde sig. Samlet set vil projektet forøge kapaciteten langs ringen med mere end 50%.



Den Hele Midtby
1:5.000

Rutemarkør

Cykelforbindelsen på tværs af byen er en prikket linje. Det skal forstås således at belægninger bevarer og forbedres, og rumlig sammenhæng står uændret eller understreges. Prikkerne er helt konkret markeringssøm i stål med lys. Det er prikkerne der er det forbindende og gennemgående element, der skaber genkendelse og sammenhæng. Projektet anderkender dermed de tre byers særegenhed og de byrumstiltag, der er foretaget. Projektet udskifter ikke gadeinventar og omprofilerer kun gaderne og skaber nyt, der hvor der reelt er grøn og rekreativ værdi at få. Ruten er en streng af lysende prikker i byens eksisterende gulv.

Grønne lommer

I forbindelsen mellem Campusområde og bymidte er Sct. Mikkelsgade primær. Men både Sdr. Stationsvej og Træskogården er vigtige sekundære ruter. Sdr. Stationsvej er den alternative rute til byens moderne center. Træskogården er den bløde og langsomme rute. Det er en af de vigtigste nye grønne lommer til fodgængerpassage og ophold.

Træskogården

Træskogårdens placering mellem bymidte og campusområde indeholder et fint potentiale for kobling af de to bydele. Gården er en klart defineret karré hvor spækker og åbninger i bygningsmassen giver adgang fra de omkringliggende gader til det store indre gårdrum. Træskogården skal forblive et omkranset gårdrum, hvor adgange opleves som smutveje mellem og gennem bygningsmassen. Nye forbindelser og adgangsveje etableres ind til gårdrummet, så forbindelsen mellem Sct. Mikkelsgade, Sdr. Stationsvej og Jernbanegade gennem Træskogården styrkes.

Gårdens eksisterende grønne flade udvides og trækkes op til pladsen foran Musikhuset. Nye træer plantes og danner rammen om uformelt opholdssteder, i forbindelse med gårdens eksisterende funktioner.

Træskogården vil fungere som et nyt grønt pauserum i bystrukturen.

Sct. Mikkelsgade

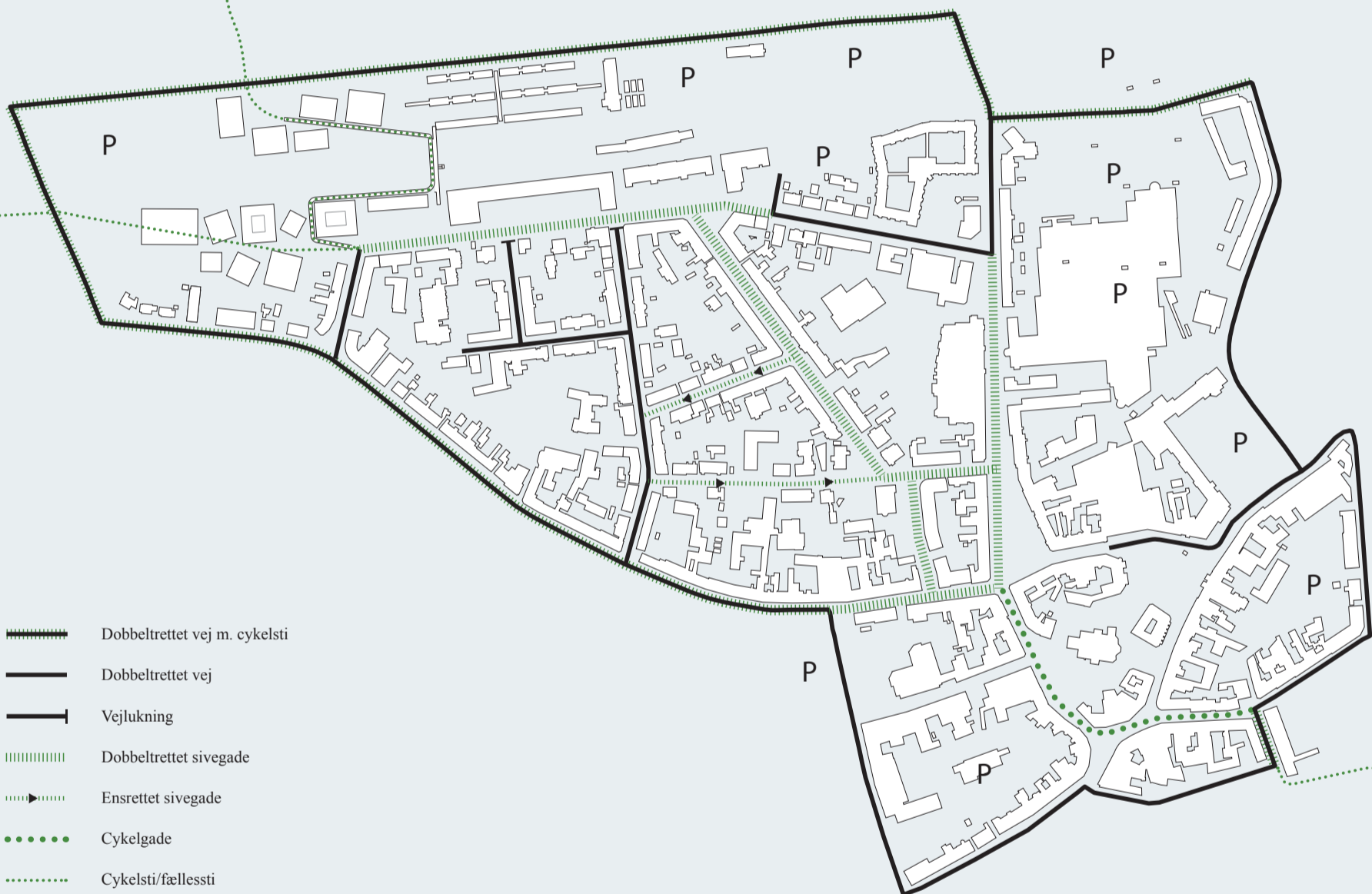
En allé i hele gadeforløbet understøtter stationsbyens klassiske struktur. Kantstensafgrænsningen bibeholdes og asfalten får et nyt toplag. Det brede vejprofil indsnævres og det overskydende areal bruges til bil og cykelparkering samt udeservering til gadens restaurationer. Stiforbindelser forbinder Træskogården med Sct. Mikkelsgade.








Sdr. Stationsvejs østlige del

I sammenhæng med fredeliggørelsen af Sdr. Stationsvej er en indsnævring af det brede vejprofil og et udvidelse af fortovet og generelle forhold for bløde trafikanter muligt. Sdr. Stationsvej har historisk set været en gade præget af små forhaver på begge sider af vejen. Vi ønsker at genintroducere det grønne i gadeforløbet gennem træplantning i gadens nordlige side.

Jernbanegade

Med omlægningen af p-søgeringen er det muligt at fredeliggøre Jernbanegade. Gennem fredeliggørelsen kobles indgangen til Vestsjællandscentret og Træskogården med dens kulturinstitutioner og indkøbsmuligheder i City 3. Træskogården vil opleves som en del af midtbyen, i stedet for den bagsidekarakter den har i dag. City 3's nye gunstige placering vil kunne opgradere centres nuværende karakter.



-  Dobbeltrettet vej m. cykelsti
-  Dobbeltrettet vej
-  Vejlukning
-  Dobbeltrettet sivegade
-  Ensrettet sivegade
-  Cykelgade
-  Cykelsti/fællessti

Projektets mobilitetsplan

Projektets mobilitetsplan bygger på de tre byers stedsbundne potentialer og respekt for den eksisterende infrastruktur. Projektet bygger på den måde videre på kommunens eksisterende trafikale principper.

Udvidelse af P-søgeringen

Udvidelsen af p-søgeringen sker mod vest via Nordre Stationsvej, Kalundborgvej og Løvegade. Flere parkeringsarealer etableres langs Nordre Stationsvej og andre eksisterende kan nås mod syd ved H.P. Hansens Plads. Den øgede kapacitet understøtter den fremtidige byudvikling langs Sønder Stationsvej, hvor antallet af parkeringspladser tillige kan reduceres.

Til den nye hal og den vestlige del af Campusområdet etableres et nyt større parkeringsareal nord for banen op mod krydset Nordre Stationsvej/Kalundborgvej. Der etableres en ny fodgængeradgang til og fra eksisterende fortovej under banen. Afstanden fra parkering til hal og campus bliver således under 100 meter.

Nye parkeringspladser nord for banen etableres som grusparkeringspladser på terræn med muligheder for fremtidig fleksibel udnyttelse. Overfladen er permeabel og dermed klimasikret. Uudnyttede banespor bevares synlige i overfladen og fortæller om områdets historie. Der etableres pladser svarerende til det antal parkeringspladser der flyttes fra Sdr. Stationsvej samt pladser der løbende dækker behovet i forbindelse med den fremtidige udvidelse af campus mod vest.

Vejnettet på den udvidede p-søgering vil kunne håndtere den fremtidige trafikmængde inden for det eksisterende tosporede profil. Det anslås at trafikken på Ndr. Stationsvej vil stige med 1/3 fra ca. 5.000 biler pr. døgn til ca. 7.000 biler pr. døgn når den viste udvikling i områderne er etableret. En mindre udvidelse af kapaciteten i krydsene Nordre Stationsvej/Kalundborgvej og Nordre Stationsvej/Jernbanegade med ekstra svingbaner, vil gavne funktionaliteten. Arealet til kapacitetsudvidelser er til stede i dag.

Shared Space med cyklister og fodgængere i centrum

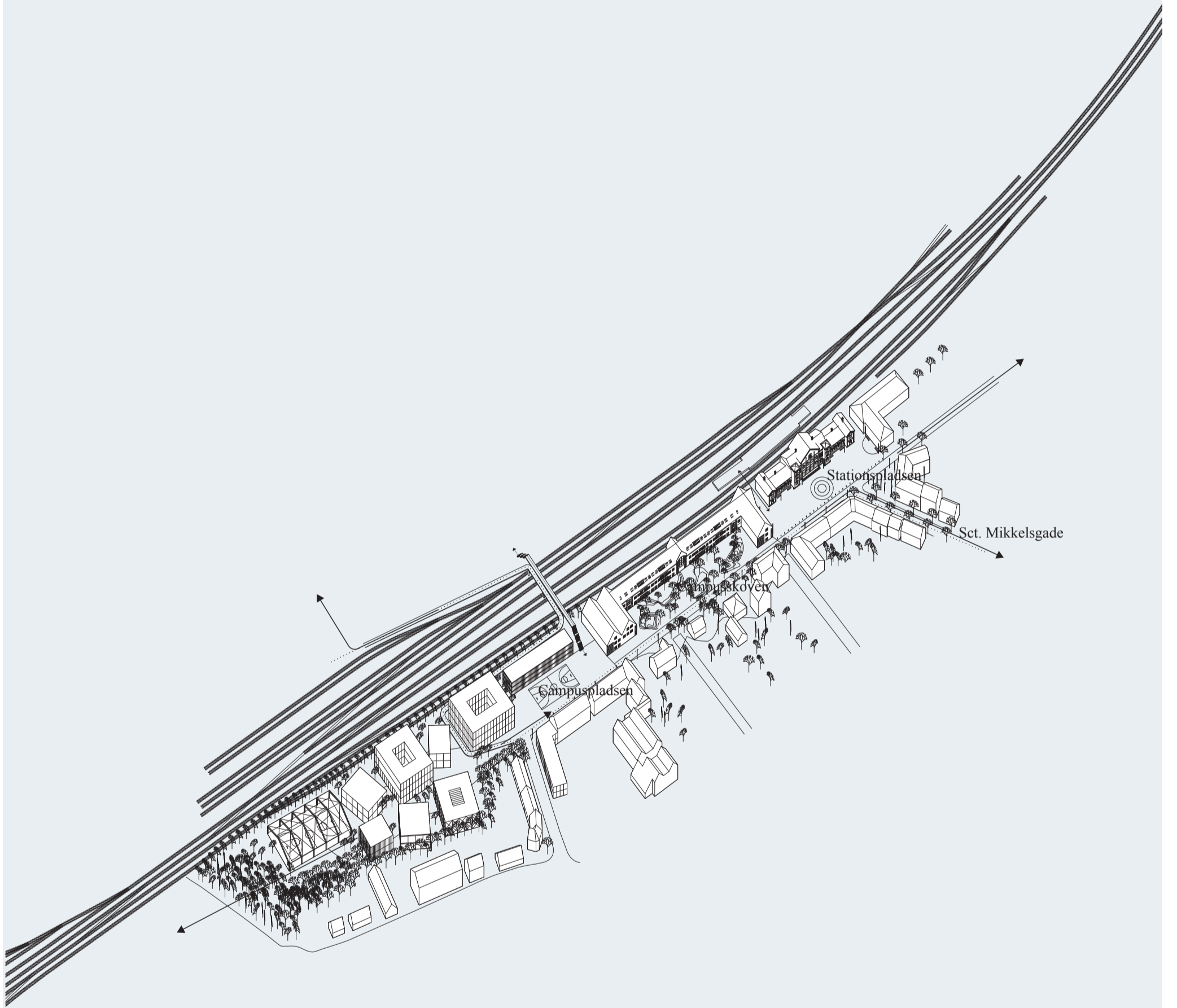
Projektet tilvejebringer en attraktiv, fredeliggjort og sikker cykelrute mellem midtby og Campus med forbindelser videre mod både nord, syd, øst og vest. Ruten etableres som forskellige former for shared space, cykelgader og sivegader. Disse trafikformer findes allerede flere steder i midtbyen og vil derfor være velkendte og derved nemt kunne finde accept hos trafikanterne. Løsninger der betyder at forskellige trafikantgrupper blandes, men at al færdsel foregår på de bløde trafikanters præmisser. Hastighedsgrænsen for motorførte køretøjer er jævnfør Vejdirektoratets vejregler 20 km/t.

Sønder Stationsvej omdannes til Shared Space med dobbeltrettet trafik med fortsat mulighed for at bybusserne har gennemkørsel med lav hastighed. Busserne holder langs kørebanen og dermed er busserne med til at fastholde den lave hastighed. Den fremtidige trafikmængde anslås at falde fra ca. 5.000 biler pr. døgn til det halve. Bilparkeringsarealer langs gaden er flyttet til nye terrænparkeringspladser nord for banen og nye Parkeringsarealer vest for Det Gamle Posthus. Der etableres korttidsparkeringspladser i mindre omfang langs gaden ligesom varekørsel fortsat er muligt. Ved stationen i øst og ved nyt campus i vest vil der fortsat være mulighed for kys og kør pladser samt taxaplads. Der etableres vendemulighed, således at personbiler fra Jernbanegade kan returnere frem for at benytte Sct. Mikkelgade. Hovedparten af cykelparkeringspladser placeres primært i to grupper. Omkring stationen i den østlige ende af campus og i et overdækket cykelhus i forbindelse med cykelbroen mod vest.

Sct. Mikkelgade omlægges tilsvarende til sivegade med dobbeltrettet trafik. Antallet af parkeringspladser på Sct. Mikkelgade reduceres for at give plads til den allé, cykelparkeringspladser, og udeservering ved gadens restauranter.

De sløjfede pladser genplaceret i Valdemargade og Valdemarsgade foreslås ensrettet og åbnet op mod Absalonsgade. Herved skabes mulighed for etablering af flere parkeringspladser. Åbningen af Valdemargade giver ikke uhensigtsmæssig gennemkørende trafik i området idet Absalonsgade og Olufgade lukkes mod Sdr. Stationsvej. Vejlukningerne op mod Sdr. Stationsvej vil fredeliggøre hele Campus og hele boligområdet syd for Sdr. Stationsvej.

Endelig ensrettes Frederiksgade mod Sct. Mikkelgade, hvilket giver mulighed for forskønnelse og samtidig løser udfordringerne omkring afsætning af børn ved skolen og konflikter med cyklisterne.



Stigende mobilitet

Med en stadigt stigende mobilitet udvikler byerne i Danmark sig i stigende grad i øget afhængighed. Man kan tale om alle de større byer langs det infrastrukturelle H som en del af det samme bysystem. Netop derfor giver det også mening overhovedet at tale om et universitet som SDU med afdelinger spredt over mange forskellige byer. Uden en velfungerende infrastruktur og en mobil befolkning, der ser det som en naturlig del af hverdagen og arbejdslivet at bevæge sig mellem forskellige steder ville dette ikke fungere.

Udviklingen med en stigende integration mellem byer forbundet af højklasset infrastruktur betyder 2 ting som er helt centrale for Slagelses udvikling:

For det første at byerne må deltage i den arbejdsdeling på et regionalt niveau, som naturligt er en konsekvens af integrationen. Byerne må altså udvikle særlige styrkepositioner som ikke findes i de omkringliggende byer.

For det andet at stationsbyerne har muligheden for at spille en ny central rolle. Dels fordi der nu er så mange biler at fremkommeligheden til mange centrale steder er ringe, dels fordi det øgede krav til mobilitet og den stadigt øgede arbejdsdeling betyder at også unge, børn, gamle og andre mennesker uden bil har et øget behov for at kunne bevæge sig. Den kollektive trafik, og ikke mindst togene kommer til at spille en øget rolle her.

Udviklingen i mobiliteten er afgørende for hvordan Slagelse udvikler sig i de kommende årtier. Kombinationen af et stærkt fokus på at udvikle sig som uddannelsesby, med en styrkelse af byudviklingen omkring stationen, vil sammen med den fortsatte styrkelse af bymidten som lettilgængeligt regionalt oplevelses- og handelscentrum give et godt udgangspunkt for en bæredygtig vækst. Forslagets ambition om at udvide bymidten til at omslutte og for alvor integrere stationen og Campus Slagelse i den øvrige by skal forstås i denne sammenhæng.

Forbindelser, Campusstrøg og Campuspladser

Koblinger i byen består af forbindelser og ankerpunkter. Campus Slagelse er et helt centralt ankerpunkt i den samlede bystruktur, som centrum i stationsbyen.

Potentialerne i et nyt syn på midtbystrukturen er kraftfulde. At fredeliggøre midtbyen og skabe et grønt gennembrud på tværs af de tre byer skaber en nye ramme for disse potentialer.

Campusstrøget, som samler Stationsforpladsen, Campusskoven og Campuspladsen, er en stærk fysisk forbindelse.

Området kan samlet udgøre et tredje ankerpunkt i midtbyen. Ved at styrke ankerpunkterne, styrkes også forbindelsen imellem dem.

Campusstrøget ligger centralt i bydelen. Det er her gaderne løber sammen og det er her byens struktur og liv kulminerer.

De 3 Nedslag - Sammenhænge og forskelle

Sdr. Stationsvej udgør Campusstrøget - i hele områdets længde. De tre byrum, af tilnærmelsesvis ens proportioner udspænder det hele Campus.

Projektet bearbejder hele forløbet, for at opnå en rumlig sammenhæng i campusområdet, og samtidig få defineret pladserne, gadeforløbet og adgangene til den omkringliggende by. Præcis som de tre byer skaber spænding og synergi imellem sig vil også de tre forskellige dele af Campusstrøget, i kraft af deres klare forskellighed skabe en merværdi imellem sig.

De tre på hinanden følgende pladser ligger som udposninger af gaderummet og er afgrænset af facader til siderne og mod nord. De tre klart definerede pladser spænder på tværs af Campusstrøget. På den måde opnås en fornemmelse af at passere igennem en serie af rum og få en differentieret oplevelse af området som man passerer igennem det.



Navnet "Slagelse" kommer af det olddanske ord slagh som betyder "Lavning i terrænet"

Historisk perspektiv

Stationen og stationspladsen opstod ved indgangen til sidste århundrede og starter som en stor åben plads, der fremhæver den kraftfulde stationsbygning og giver mulighed for mangeartede brug. Bygningen står alene på pladsen, som mod øst og vest afgrænses af træer. I efterkrigstiden separeres der mellem fodgængere og biler, og i 60'erne - 70'erne sker der en fuldstændig trafikseparering med asfaltering, skiltning og opstrikning for trafik.

Den nye plads

Pladsen fremstår i dag som et stærk programmeret og uklart byrum, som ikke lever op til stationsbygningens karakter. Den er klar i sin form, men de mange forskelligartede funktioner, busser, biler, taxaer og cykler ødelægger forståelse af denne plads, som en af de vigtige pladser i byen.

Stationsbygningens klassiske symmetriske struktur og facade danner et kraftfuldt bagtæppe for Stationsforpladsen.

Med roliggørelsen af området er der en enestående mulighed for bringe Stationsforpladsen tilbage som et stærkt klassisk byrum, som kan byde velkommen og repræsentere byen overfor hjemvendte og tilrejsende.

Det er projektets mål genintroducere Stationsforpladsen som en byplads, der er multi-anvendelig og hvor de enkelte funktioner indgår i et samlet uhierarkisk tæppe. Pladsens skal fungere som byens gulv og ikke være fastlåst i mindre klynger af funktionsopdeling. Altså, at bringe pladsens oprindelige kvaliteter tilbage til byen i en moderne og revitaliseret udgave.

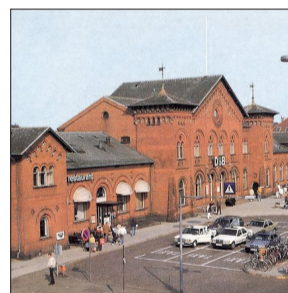
Byens centrale åbne plads har potentiale til at favne byens liv og mangfoldighed, i en struktur som indbyder til både-og frem for enten-eller.



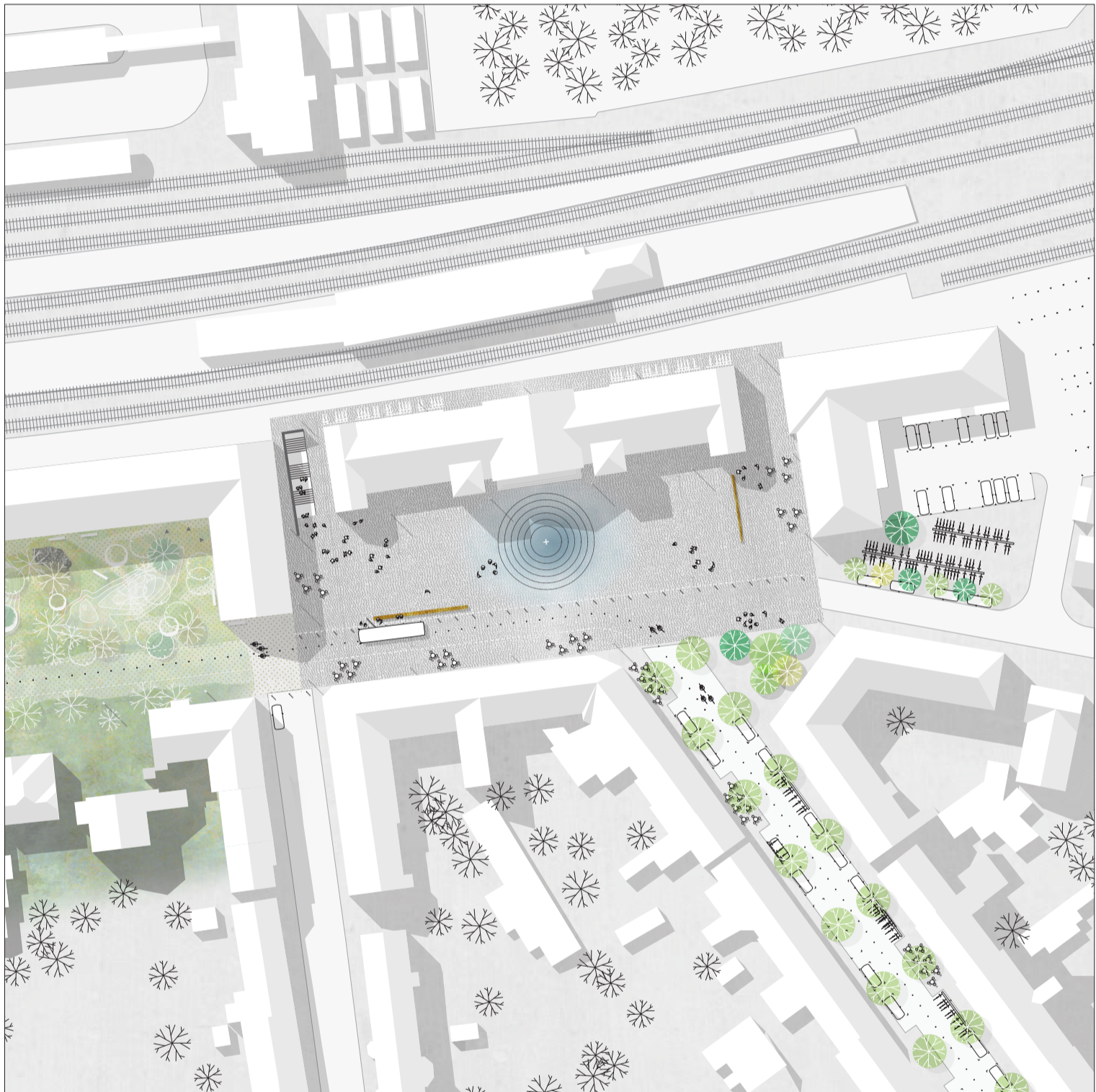
I starten af det 20. aarh. - Shared space og chaussésten fra facade til facade.



Efterkrigstid - Kantsten og fortov deler pladsen op i fodgængerarealer og kørearealer.



Sidste del af det 20. aarh. - Fuldstændig trafikseparering - Asfaltering, skiltning og bemaling gør forpladsen til et rent trafikrum.



Stationspladsen
Plan 1:1000

Konkret transformeres pladsen på 4 områder:

Trafikken flyttes

Biler og cykler vil i fremtiden passere på kanten af pladsen. Parkering flyttes til de umiddelbart tilstødende arealer. Korttidsparkering og cykelparkering ved posthuset og langtidsparkering placeres øst for posthuset. kiss'n'ride, Bus- og Taxaholdepladser i kanten af pladsen. Pladsens skala er ikke større end at gåafstand absolut overkommelig og bevægelsen diagonalt på pladsen giver et stilfærdigt dagligt liv.

Gulvet gendannes

Den oprindelige brolagte plads ligger i dag stadig på pladsen under overfladen. Stenene kan ses på kørefladen i de nuværende parkeringsarealer. Ved at genetablere pladsens oprindelige gulv bringes historien frem i lyset. Fladen spændes ud mellem byens facader og skaber på den måde klar definition af pladsen.

Projektet genanvender de tilslidte natursten i belægningen og supplerer med savede, jetbrændte chaussésten i primære færdselsarealer og kørearealer for på den måde at sikre fremkommelighed for cykler og fuld tilgængelighed for alle. Brolægningen fungerer som en naturlig fartdæmpende foranstaltning på pladsen ved indgangen til Campusstrøget. Et samlet gulv med klar rumlig definition og visuel sammenhæng.

Pladsens flade

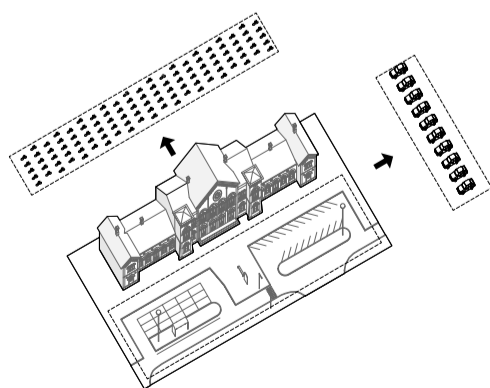
Pladsens gulv er plant og understreger pladsens udstrækning.

Ved at tillempe fladen bestemte steder skabes en samlet plads med differentierende muligheder.

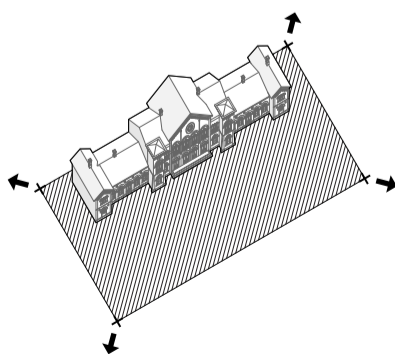
Sct. Mikkelsgade og den østlige del af Sdr. Stationsvej har jævne fald mod Stationsforpladsen. Det udnytter projektet til at synliggøre vandet i byen. Regnvand opsamles i midten af pladsen og forsinkes herfra. Dette giver en funktionel forsinkelse af udledningen af regnvand, men først og fremmest bidrager det med et lavmeldt drama til pladsen. Skålen aftager i små niveauer så den aftagende vandstand kan aflæses. I de tørre sommermåneder vil en central fontæne kunne sætte en vandsøjle midt i rummet, der bidrager med et visuelt spil og et beroligende lydbillede.

Shared-space til mangfoldig udfoldelse

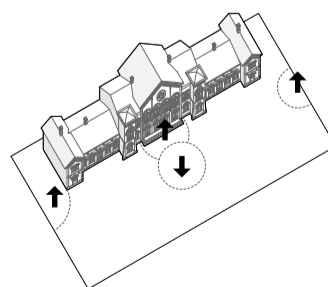
Pladsen er multifunktionel. Derfor er det vigtigt at pladsens midte ikke indrettes med fast inventar, belysning og faste møbler for ophold skal flankere pladsen. Pladsen skal være åben og indtagelig på mangfoldig vis. Her skal være plads til opsætning af kunstinstitutioner, åbne teltkonstruktioner, markedsboder, lysinstallationer og andre installationer.



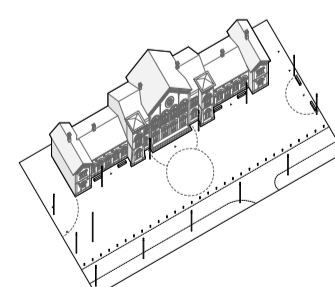
Trafikken flyttes



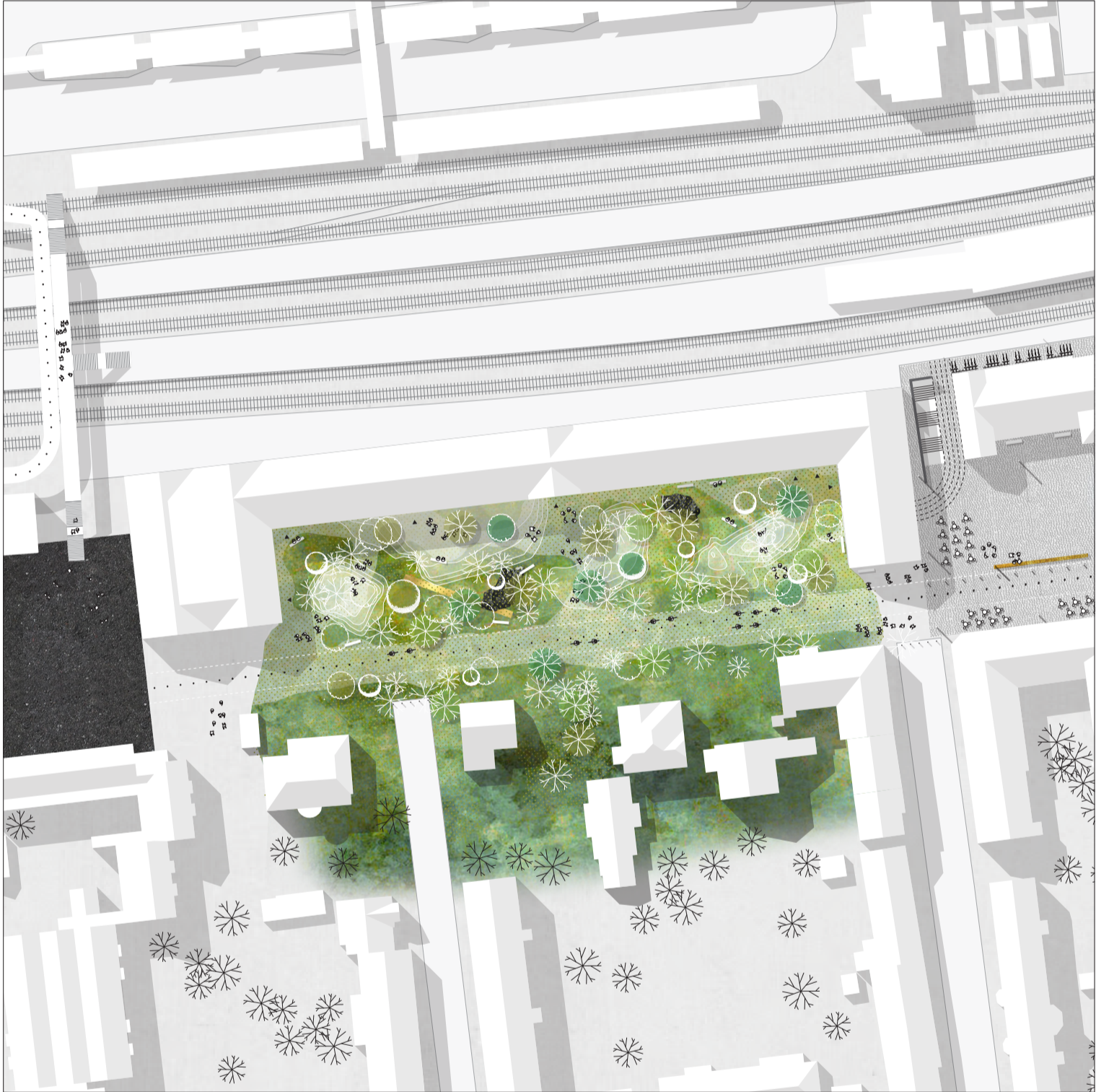
Gulvet gendannes



Pladsens flade



Shared space



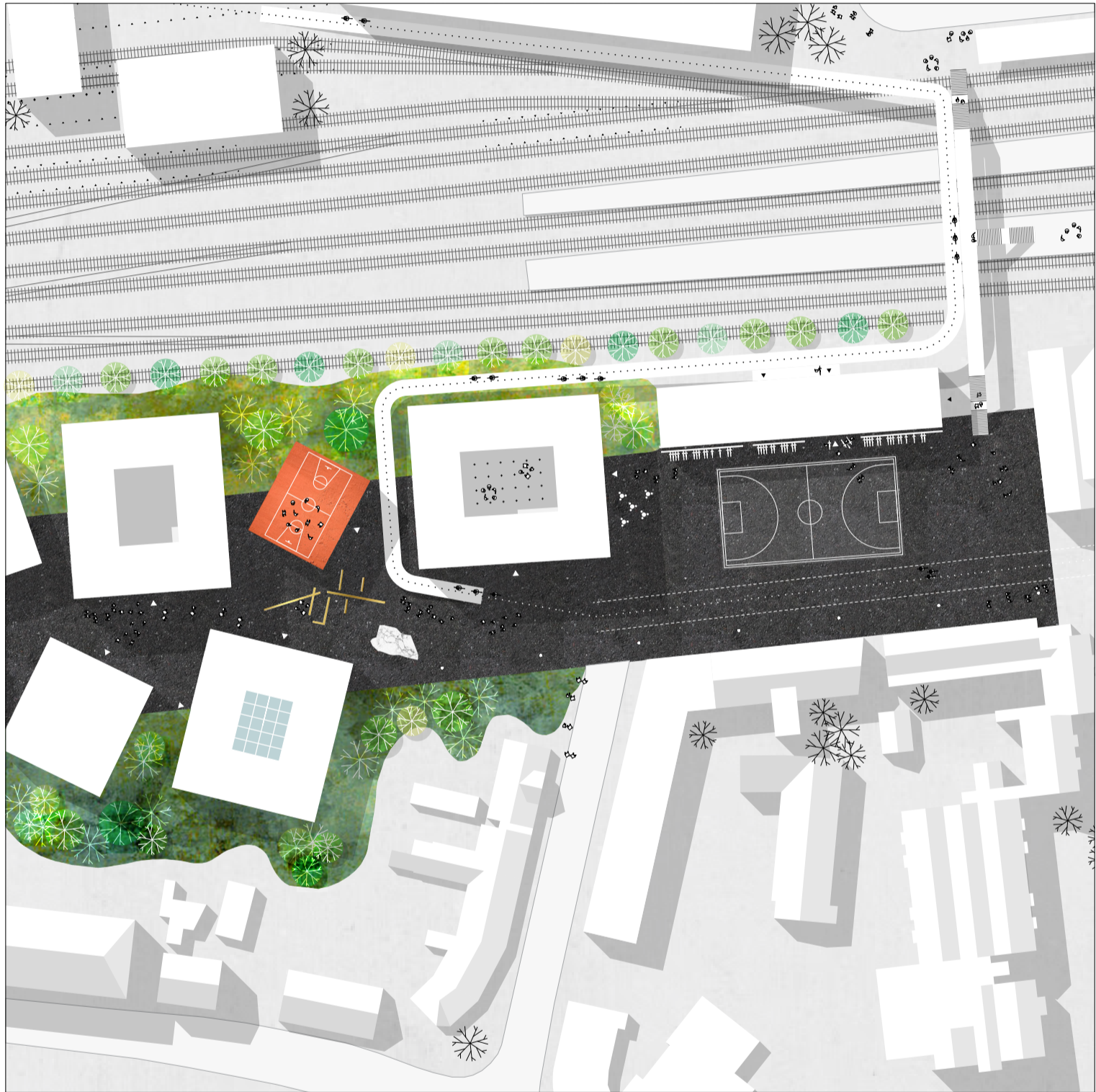
Campuskoven
Plan 1:1000

Den centrale plads i Campusstrøget favnes af SDU-bygningen. De øvrige pladser i Campusområdet har retninger, der peger ud af området og forbinder til den omkringliggende by, mens Campusskoven er en samlende skovplads, som fungerer i direkte sammenhæng med SDUs undervisningsbyggeri.

Campusskoven er et rum til fordybelse og ophold. Under træerne i skoven kan man være mange samlet, alene, eller være i små intime grupper. Det kuperede, græsklædte landskab med stier og opholdsmøbler giver mulighed for at etablere nicher og rumlige situationer samtidig med at der holdes visuel sammenhæng og et rumligt hele.

Campusskoven er et byrum for de studerende med offentlig adgang. Det er her man spiser frokost, laver gruppearbejde og bare er. Det er her man mødes på tværs af studieretninger og det er her byens borgere kan møde og få indblik i studiemiljøet.

Cykelparkering foregår i cykel-p-huset på Campuspladsen og bilerne parkeres i vestenden af Campus og lige på den anden side af banen.



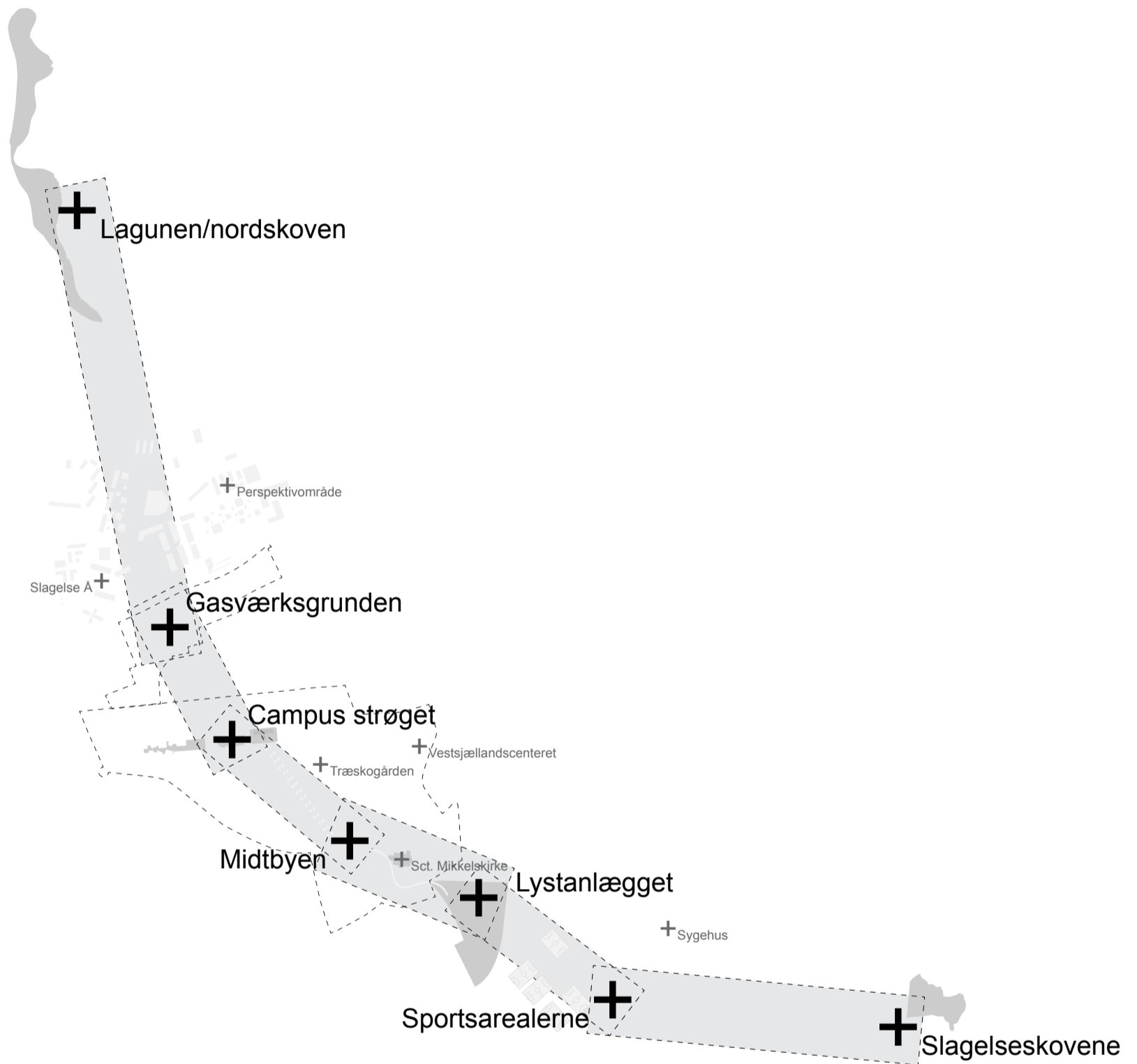
Campuspladsen
Plan 1:1000

Bevægelse er et af de store indsatsområder i Slagelses nye politikker og strategier på tværs. Projektets vision er at Campuspladsen og den nye hal skal være et nyt samlingspunkt i Campus med aktiviteter på alle tidspunkter af døgnet. Det er her idræt og biomekanik kan testes og det er her byens unge træner sport og fysik. En ideel ramme for crossfit, skatere, parkour, streetbasket, pannabold og meget mere.

Mange spil og aktiviteter deles om pladsen. Rummet udlægges i asfalt med opstribninger til en række forskellige aktiviteter – som et halgulv vil man orientere sig ift. en bestemt farve, signatur eller et bestemt inventar alt efter hvilken aktivitet man dyrker.

Pladsen integrerer både broforbindelse for cykler og gående i sin struktur. Cykelrampen integreres som et forløb imellem bygninger og plads så bevægelsen synliggøres i byrummet. Parallelt med cykelrampens forløb etableres et cykelhus med parkering for studerende og pendlere med mulighed for låncykler og adgang til service og værksted.

Pladsens bevægelse rækker ud af området og forbinder, via en fodgængerbro påkøbet banebroen, til fodsporet og uddannelsesfirkanten.



Grønt Gennembrud

Slagelse har store grønne visioner, der blandt andet omfatter rejsning af 600 ha. skov nord for bykernen. Slagelse ligger samtidig lige op af et af Danmarks største sammenhængende skovområder.

Den nye Nordskov supplerer Slagelseskovene i syd og giver byen sine grønne lunger på kanten. Byens ambitiøse planer omfatter også, at skabe bedre forhold for de bløde trafikanter, særligt cyklisterne. Et grønt gennembrud på tværs af det hele vil sikre sammenbinding og nye relationer mellem byens enklaver, og på sigt styrke udviklingsmulighederne for nuværende og kommende bydelene og samle byen som ét hele.

Forbind byens grønne lunger

Projektets vision i den store skala er at etablere en grøn forbindelse mellem byens grønne lunger syd, og nord for byen. En grøn infrastruktur, der forbinder byens grønne punkter og sikrer naturkvaliteter i byen.

Byens ankerpunkter og grønne lommer bindes som perler på en snor i et sammenhængende alternativt infrastrukturelt system. De grønne lommer i byen vil på den måde i fremtiden indgå i et overordnet system og sikre sammenhængen mellem de to skove.

Forbindelsen er grøn og blå og samtidig en blød infrastruktur, med optimal fremkommelighed for cyklister og fodgængere i hjertet, såvel som på kanten af byen. Det er en langsigtet vision, der kan give perspektiv og retning i planlægningen af byens udvikling de næste 30 år.

Den store kobling

Udformningen af selve forbindelsen tager direkte udgangspunkt i stedets rumlige særegenheder. Nordskoven, Den fritlagte Å, Campus og midtby, lystanlægget, sportsanlæg og hospitalsområde og endelig Slagelseskovene. Alt sammen i en kontekstuel forståelse af en alternativ infrastruktur – et fælles grønt rum, der kan fungere som løftestang for udviklingen af det hele Slagelse.

Blågrøn tilgængelighed

Det blå element understøtter en grøn vækst og rekreativ struktur. I forlængelse af den romantiske idé om landskabet, bliver biodiversitet i Slagelse udbygget til at være et sted med taktile, nærværende landskabsrum samt et sted for rekreation og udforskning.

Åbningstrækket

Åbningstrækkets fysiske del giver positiv opmærksomhed til Slagelses helhed og de differentierede områder, som den nye forbindelse sammenbinder. Dette starter et mentalt skift, der understøtter transformationen af delområderne som helhed.

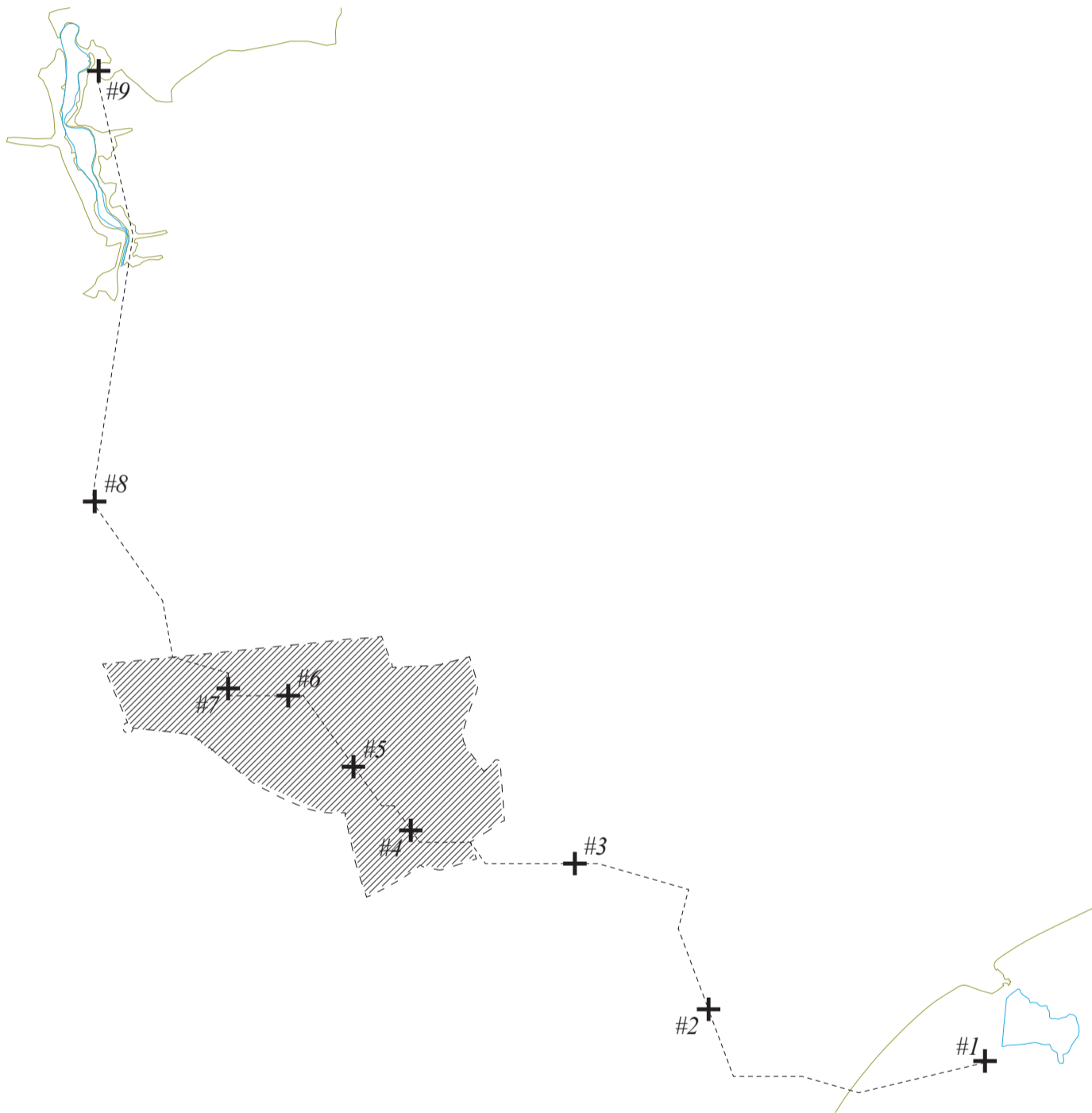
Åbningstrækket giver plads til flere mennesker og cykler i gaderne og på stierne. Den sammenbindende forbindelse etablerer og transformerer, hvad der tidligere har været bagsider til forsider.

Åbningstrækket sætte samtidig fokus på en styrkelse af Campus som det centrale punkt i denne kobling.

Et skridt af gangen

Byens grønne gennembrud skabes etapevis. Den store forbindelse opdeles i mindre forbindelser mellem byens grønne ankerpunkter; Nordskov og lagune forbindes via gasværksgrunden med stationen parallelt med den fritlagte Å. Stationen forbindes med midtbyen i stationsbyens klare aksiale forløb. Midtbyen forbindes med lystanlægget i den historiske bys snørklede gadeforløb. Og lystanlægget forbindes via sportsarealernes store flader med Studentersøen og Slagelseskovene.

I takt med udvikling af tilstødende programmer og økonomisk formåen kan kommunen sammen med øvrige aktører etablere delforbindelserne som klar værdiskabelse for det berørte nærområde og samtidig understøtte den langsigtede vision for hele byen.



En serie af visioner

Sammenkoblingen af Nordskoven og Slagelseskovene igennem midtbyens forskellige enklaver skaber en oplevelsesrig infrastrukturel og rekreativ forbindelse, der i sin helhed præsenterer Slagelse som en sammensat og mangfoldig by.

Udformningen af forbindelsens forskellige segmenter tager direkte form efter de bystrukturer den kommer igennem. Parkkarakter i lystanlægget, tæt vævet by i den historiske kerne, klassisk bystruktur i stationsbyen, differentierede og tætte byrum langs Campusstrøget og landskabelige og vilde forløb langs åen.



#1

Studentersøen - Kanten af Slagelseskovene

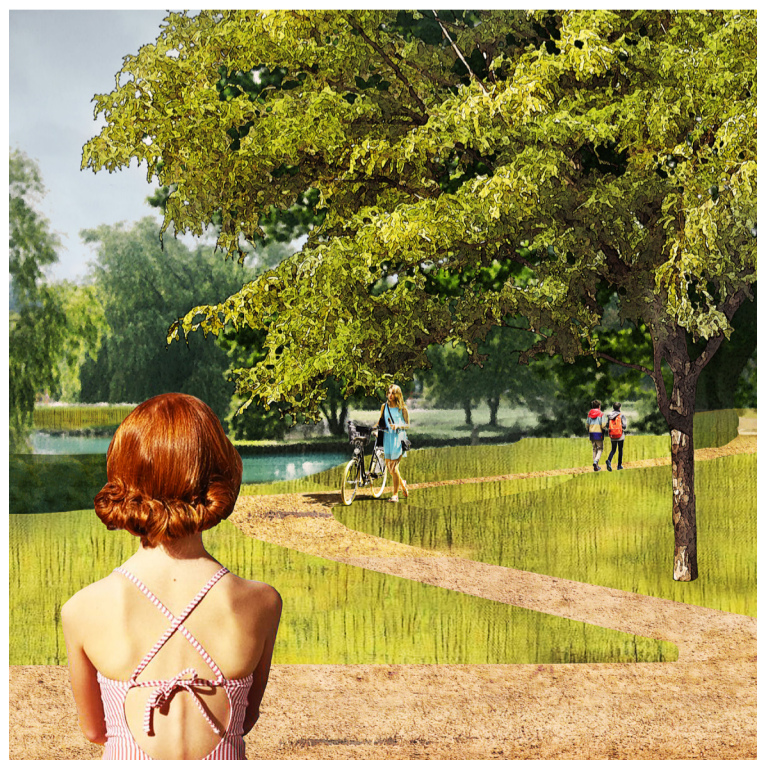
Den grønne forbindelse starter i Slagelseskovene ved kanten af Studentersøen. Skoven bindes til byen. Forbindelse kobles med eksisterende og nye skovstier i fast grus. Lysninger med Bålpladser, bådudlejning m.m.



#2

Sygehus og sportsarealer syd for midtbyen

Det aktive Slagelse understøttes. Man cykler til tennis og ansatte på hospitalet tager cyklen på arbejde. Sportsarealer: Eksisterende cykelstier og vejarealer, der kun benyttes når stadion bruges, markeres som en del af den grønne forbindelse



#3

Lystanlægget - Byens park

Den romantiske parkstruktur understøttes tilstødende uudnyttet areal indrettes til aktivitets- og træningsplads. I lystanlægget etableres forbindelsen som dobbeltrettet fællessti.



#4

Rosengade - Den historiske midtby

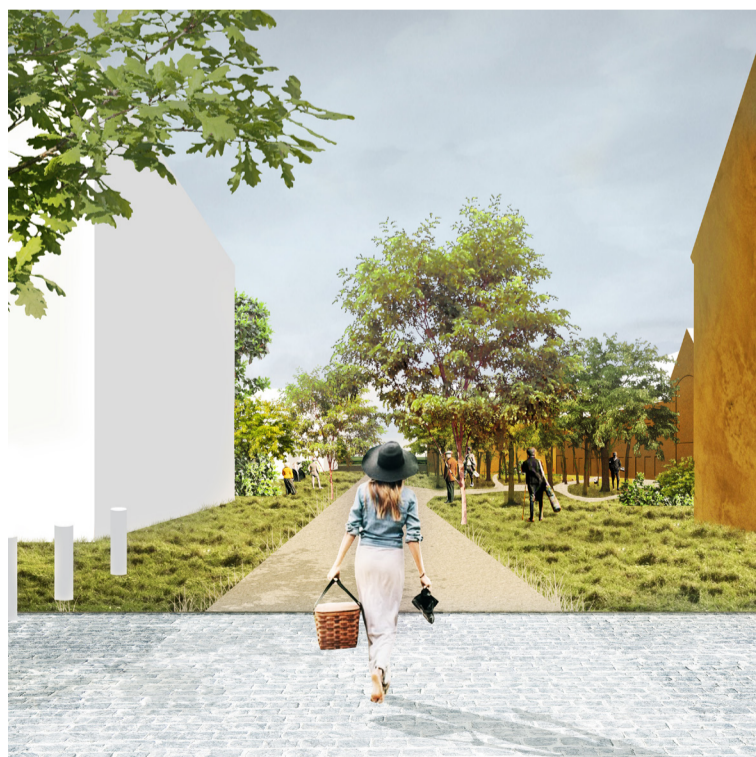
Den smukke granitbelægning bibeholdes, men chausséstensbelægningen erstattes af savede sten. Vandet synliggøres - regnvand løber i åbne render i kanten ml. fodgængerzone og kørebane. Rosengade er en cykelgade med ensrettet biltrafik



#5

Sct. Mikkelsgade - Aksen i stationsbyen

En lige allé i hele forløbet understøtter stationsbyens klassiske struktur. Kantstensafgrænsning bibeholdes og asfalten får nyt toplag. Det brede vejprofil smalles ind og overskydende arealer giver plads til bil- og cykelparkering samt udeservering til gadens restaurationer. Forbindelsen etableres som dobbeltrettet sivegade, med hastighedsbegrænsning på 20 km/t.



#6

Campusstrøget - Sdr. Stationsvej

Sdr. Stationsvej spænder Campusområdet ud og forbinder Stationsforpladen, Campusskoven og Campuspladsen sammen. Belægningen i de tre byrum påvirker forbindelsen og understøtter den differentierede fornemmelse af stedslighed.



#7

Over banen – Den nye forbindelse

Passagen på cykel over banen fra Campusstrøget til det nye Campus Nord. Broen forbinder den nye gangbro og perronerne. På Campuspladsen forbinder broen til cykelparkeringshuset, der understøtter den kombinerede brug af cykel og togtransport.



#8

Slagelse Å – Det synlige blå element

Den fritlagte Slagelse Å og cykelstiforbindelsen her ved spænder fra nordsiden af banen ud igennem det nye boligområde på Gasværksgrunden og videre ud igennem de nyere byudviklingsarealer, som tidligere fungerede til industri og erhverv.

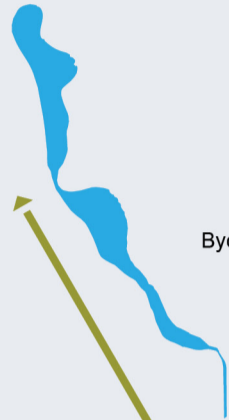


#9

På kanten af Nordskoven

Forbindelsen løber, med vandet i åen ud til Lagunen. Og ender i byens unge skov, en af byens fremtidige store ressourcer.

TEKNIK & MILJØ
Nordskoven - Skovrejsning nord for Slagelse



Byomdannelsepotentiale

Regionalbanen

2

#

Krydsfelt

Etablering af 2 primære forbindelser.
Øst - vest: Infrastrukturelle loop.
Nord - Syd: Bydelens nye blå-grønne profil.

Campus Pladserne

+ Detailhandelsbyen

+ Historiskbykerne

+ Sct. Mikkels Kirke



+ Uddannelsesfirkanten

1

Grønt Gennembrud
Hovedgreb



+ Slagelse Skovene

Kobling af byens forskelligheder

Byer rummer store forskelligheder. De har forskellige lag, opstået i forskellige tider: Ovenpå middelalderbyerne ligger provinsbyerne, og ovenpå stationsbyerne ligger de moderne centerbyer.

Forskning i byudvikling og økonomisk geografi viser, at byers planlægning og arkitektur har en stor indflydelse på hvordan de klarer sig økonomisk. Hvis en by er planlagt således, at dens forskelligheder er isoleret fra hinanden, opstår der en række negative effekter.

Forskningen peger også på, at de byer, der klarer sig bedst, samtidig er de byer, der arbejder aktivt med at koble deres forskelligheder gennem at anlægge byområder med mange forskellige funktioner, fysisk forbinde byområder med forskellige funktioner, og sikre korte transporttider i byen for især bløde trafikanter. I sådanne byer kan borgere, virksomheder og institutioner interagere planlagt så vel som spontant i det daglige, og byens forskellige kvaliteter aktiveres og anvendes. Som resultat opstår en række synergier mellem byens forskelligheder.

Den mest fundamentale synergi, der kan opnås ved at koble byens forskelligheder, er liv og tryghed. Byområder, der rummer forskelligartede boliger, arbejdspladser, uddannelser, indkøbsmuligheder og fritidstilbud, er præget af mange forskellige menneskers og virksomheders døgnrytmer. Det betyder liv på gaden på mange tider af døgnet, og det giver tryghed og lav kriminalitet.

En anden vigtig synergi er tilflytning. Byer, der evner at koble forskellige boliger, arbejdspladser, uddannelser, indkøbsmuligheder og fritidstilbud oplever tilflytning fra andre byer af især højtuddannede og innovationsarbejdere. Det er både de specialiserede service- og indkøbstilbud og den tolerante og mangfoldige livsstil, der findes i byer med koblede diverse forskelligheder, der virker tiltrækkende på denne del af arbejdsstyrken.

En sidste synergi ved kobling af byernes forskellighed er erhvervsudvikling. Virksomheder lokaliserer sig i stigende grad i de byer, der er præget af højtuddannede og innovationsarbejdere. Forskningen i erhvervsklynger viser endvidere, at virksomheders evne til at innovere, især udvikle nye produkter, øges ved nærhed til brugere, til uddannelsesinstitutioner, og til forskelligartede andre virksomheder. Især erhvervsklynger indenfor højteknologi og kreative erhverv trives med meget korte transporttider og samlokalisering indenfor samme gade eller nærområde.

Grøn infrastruktur som byudvikling

Mange byer har i mange år primært udviklet byens infrastruktur med hensyn til bilismen. Det har ført til ensidige bymiljøer. Også i Slagelse er forskellene mellem middelalder- og købstadsmiljøet, stationsbyen og bilbyen blevet udviskede. Men det har også betydet at en særlig måde at bevæge sig i byen og at se byen på, har været meget dominerende. Men undtagelse af gågademiljøet hvor andre oplevelser og andre muligheder har kunnet udvikle sig. Det ses tydeligt i dag. Men der er et niveau mellem den effektive bilmaskine og den fredeliggjorte og handelsdominerede gå- og sivegadeby der har været underudviklet. Det er byen oplevet som rekreativt landskab fra de bløde trafikanter, med særligt cyklen som vigtigt transportmiddel. Vi har set i andre, større byer som København, New York, Melbourne, hvordan introduktionen af nye bevægelsesruter og nye hastigheder og måder at bevæge sig på kan betyde at helt nye dele og sider af byen opleves. Introduktionen af supercykelstier og særlige cykelruter i byer som før ikke havde nogle vil pludselig ses, og nye ideer til at bruge bygninger og åbne arealer vil opstå.

Den måde vi bevæger os igennem byerne på er med andre ord afgørende for den måde vi ser og forstår byerne på. Og den måde vi ser og forstår byerne på er afgørende for de muligheder vi har i byerne. En ny infrastruktur vil som en anden ny kommunikationsinfrastruktur skabe nye muligheder. Tænk på det uudnyttede potentiale både socialt, kulturelt og kommercielt som Smartphonen frigav. Det samme gjaldt High-Line i New York der er blevet et paradigmatiske eksempel på hvordan en grøn-rekreativ infrastruktur kan tænde lyset i et dødt byområde. En ny alternativ infrastruktur i Slagelse vil – på en helt anden skala naturligvis – kunne gøre det samme. Bagsider kan opleves og udnyttes og bygninger og pladser, der lå 'forkert' placeret kommer til at ligge i første række.

