



# MOTALAVEJ

Ansøgning om infrastrukturændringer  
BoligKorsør

Maj 2019  
Landsbyggefonden  
Att. Sune Skovgaard Nielsen

**Udkast 11 - 14/5 2019**  
Trine Blicher Folmer, GETTO  
[trine@getto.dk](mailto:trine@getto.dk)



# INDHOLD

## INTRODUKTION

Motivation .....	2
------------------	---

## KONTEKST

Motalavej i byen Korsør .....	3
Området Motalavej .....	4

## BAGGRUND

Matrikelkort .....	5
Motalavej i dag .....	6
Tryghed .....	9

## INTENSION

Mål .....	12
-----------	----

## FORMÅL

Indsatser .....	13
-----------------	----

## UDFORDRINGER OG LØSNINGER

Beskrivelser og forslag .....	17
-------------------------------	----

## SAMMENFATNING

Et trygt sted for alle at bo og være .....	33
--	----

## PROCES

Tilgang .....	35
Beboerinddragelse og involvering .....	38
Evaluering .....	39
Tidsplan .....	39

## ØKONOMI

Anlæg og budget .....	40
-----------------------	----

## MOTIVATION

BoligKorsørs afdelinger omkring Motalavej i Korsør er i disse år under udvikling. Afd. 15 og 36 er renoveret, Afd. 21 er under renovering og den største Afd. 35 står i nærmeste fremtid overfor at skulle gennemgå store forandringer. Området omkring Motalavej er et af de 15 områder, som i dag betegnes som et hårdt belastet boligområde - en hård ghetto.

At renovere boligområdet Motalavej handler om at skabe gode og trygge levevilkår for beboerne, hvor man kan leve sit liv i fred og fordragelighed. Det er ikke tilstrækkeligt at have optimale boliger, hvor man bor godt. Det er også væsentligt at have velfungerende uderum, som er trygge og rare at opholde sig i, hvor der er plads til alle - fællesskabet og hinanden - og hvor man tør at have sine børn til at lege, og rent faktisk ser en mening i, at de vokser op - lige netop her. For at nå hen til de nære værdier og tanker om et godt by- og boligliv, er det afgørende med en velfungerende infrastruktur, der binder sammen og skaber oplevelser på tværs af skel - både sociale og fysiske.

Ansøgningen indeholder korte beskrivelser - fotos fra området samt diagrammer - og er et indledende skridt hen mod en helhedsplan for området, som skal være med til at realisere den samlede renovering og dermed oplevelse af et område, der bevæger sig væk fra et negativt stigmatiseret område til et trygt og åbent område. Ansøgningen belyser nuværende problemstillinger og tanker på, hvad der kan gøres for at sikre, at området i fremtiden er i positiv forandring for de mennesker, der bor og færdes i området samt sikre sammenhæng og forbindelser til de omkringliggende områder. Både til stationen i Korsør, Korsør by, til naturen og de rekreative grønne og aktive områder omkring Korsør Vandrehjem, Korsør Atletik og Motion og Korsør Golfbane. Forbindelser der fysisk og mentalt vil åbne sig op og henvende sig til den brede befolkning i Korsør - et område, der byder velkommen!

BoligKorsør ansøger hermed Landsbyggefonden om støtte til infrastrukturændringer for området omkring Motalavej.



Støjværn, klynge af træer og mindre ophold, Afd. 35





## MOTALAVEJ I BYEN KORSØR

### Beskrivelse

Korsør er en by på det yderste vestlige hjørne af Sydvestsjælland ved farvandet Storebælt. Byen har 14.583 indbyggere (2018) og ligger i Slagelse Kommune i Region Sjælland. Byen består af to dele - Korsør og Halskov.

Det almene boligområde omkring Motalavej ligger parallelt med Vestmotorvejen i Korsørs nordlige del af bydelen Halskov. Korsør Station er det nordligste punkt i Korsør og ligger afsides ift. resten af byen, der strækker sig sydpå med Storebælt på vestsiden, hvor et kommende vandsportscenter placeres og Korsør Nor på østsiden. Mod øst ligger ligeledes Comwell Korsør, Korsør Golfklub, Korsør Vandrehjem og Korsør Atletik og Motion. I lige linje fra Motalavej til Korsør centrum ligger det rekreative parkområde Korsør Bypark. Fra stationen og til Korsør centrum er der knap 4 km.

Boligkorsørs Afd. 15, 21, 35 og 36 ligger i Halskov med nem tilgængelighed til vejnettet ud af byen og til naturen mod noret. Her bor ca. 1700 beboere (januar 2018).

Oversigtsfoto, udsnit af Korsør



## OMRÅDET MOTALAVEJ

### Beskrivelse

De fire afdelinger omkring Motalavej befinder sig p.t. i tre forskellige stadier. Afd. 15 og 36 er renoveret, Afd. 21 er under renovering og Afd. 35 har endnu ikke fået udarbejdet et forslag til en fysisk helhedsplan.

På sigt, når der udarbejdes en helhedsplan for den største afdeling - Afd. 35 - vil der med bystrategiske øjne skulle kigges på hele området omkring Motalavej. Dette for at sikre en samlet plan, der bidrager til at skabe et mere sammenhængende, trygt og varieret boligområde, der åbner sig op mod resten af byen og de omkringliggende områder.

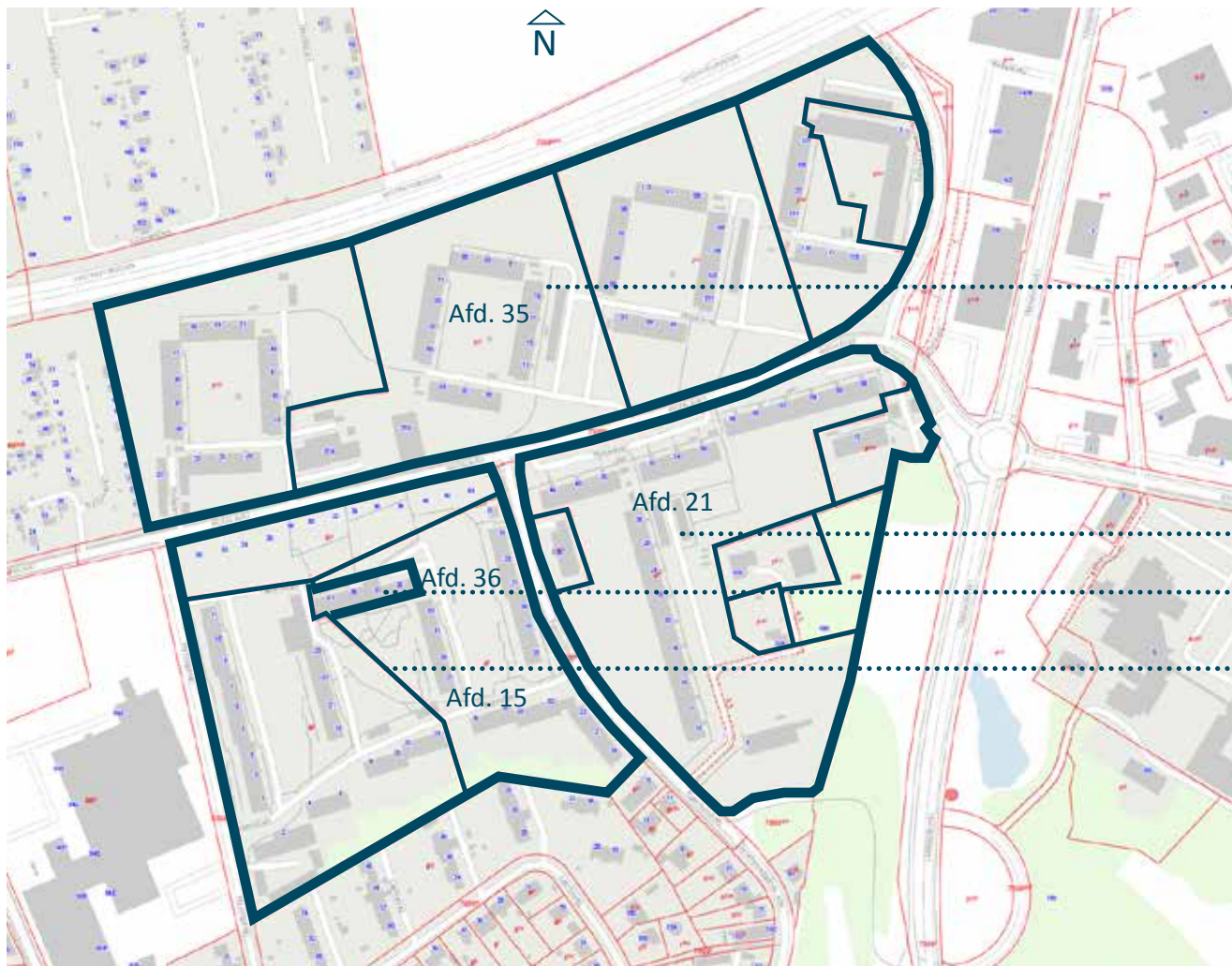
For at sikre en sammenhæng mellem infrastrukturplanen og udviklingsplanen for Motalavej (der netop er indsendt til Transport-, Bygning,- og Boligministeriet) indarbejdes og koordineres hovedgrebene, så de understøtter hinanden og giver den bedst mulige plan for området. Udviklingsplanens hovedformål er at:

- udviklingsplanen skal hjælpe til at få Motalavej kvarteret fjernet fra Ghettolisten
- indgrebene skal øge – ikke forringe – kvaliteten af boligområdet, så det bliver et attraktivt sted at bo og besøge.



Oversigtsfoto Motalavej

# MATRIKELKORT



Afd. 35 Ingen udarbejdet helhedsplan

Afd. 21 Under renovering

Afd. 36 Renoveret

Afd. 15 Renoveret



## MOTALAVEJ I DAG

### Afdeling 15 - Fasanstien

Afd. 15 er beliggende på adresserne:

Fasanstien 1-33 og 2-22  
Egernsundvej 19-25

Afd. 15 består af 196 boliger og har 1-, 2-, 3-, og 4-værelses lejligheder mellem 38 og 85 m<sup>2</sup>. Byggeriet er fra 1950, men har gennemgået en omfattende renovering i 2005 og i 2017, hvor der blandt andet er reduceret i antal af boliger ved nedrivning.

Afd. 15 har gennem renoveringen generelt fået et løft og bygningsdele er opgraderet ift. til nutidige energikrav, udlejningstilbud og det samfundsmæssige krav om tilgængelighed, således at beboerne har mulighed for at blive i længst tid i egen bolig. Boligerne har fået tilført rumlige altaner eller direkte udgang til private haver med øget tilgængelighed og de fælles udearealer er anlagt med legepladser, græsplæner, forbindelsesstier og opholdsmuligheder. Der er udskiftet vinduer, gavlene er isoleret og der er tilført indvendige elevatorer i udvalgte blokke for at tilgodese ældre, gangbesværede og handicappede.

Afd. 15 ligger tæt på Kvarterhuset, som er BoligKorsørs aktivitetshus for hele kvarteret.

### Afdeling 36 - Botilbuddet Fasanstien

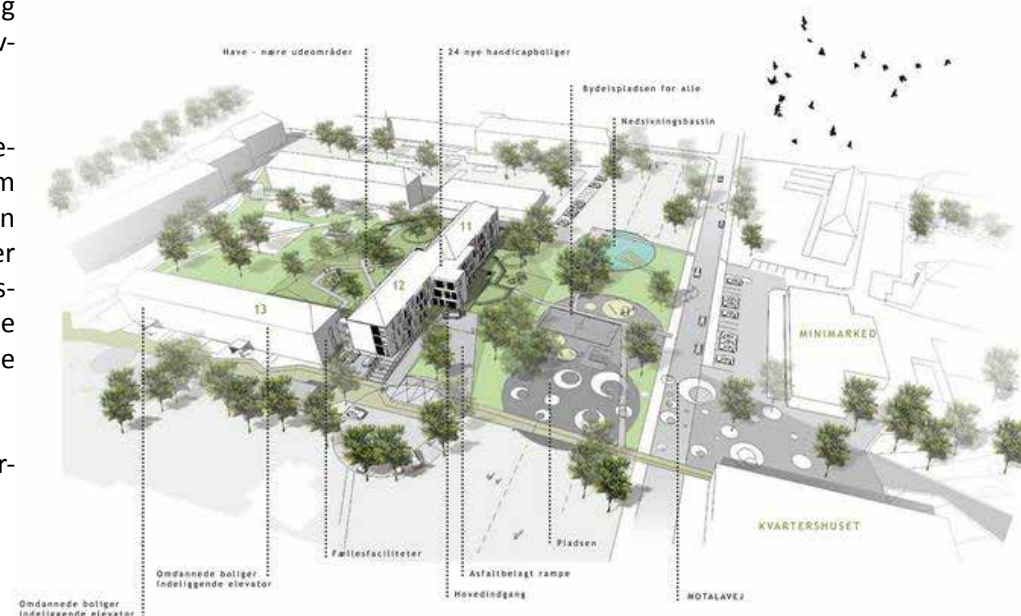
Afd. 36 er en lille afdeling. Det er et botilbud og består af 24 boliger for borgere med nedsat psykisk og fysisk funktionsevne i Botilbuddet Fasanstien.



Indgangsparti, Afd. 15



Afd. 36 set fra Motalavej



Oversigtstegning Afd. 15

# MOTALAVEJ I DAG

## Afdeling 21 - Vandværksgrunden

Afd. 21 er beliggende på adresserne:

Motalavej 46-68  
Egersundvej 12-28

Afd. 21 er i dag under renovering og består af 188 lejligheder og har 1,2,3 og 4 værelses lejligheder mellem 38 og 89 m<sup>2</sup>. Bygningerne er opført omkring 1966-67 som familieboliger med mindre ombygninger og renoveringer. Generelt fremstår bygningerne udvendigt pæne i forhold til deres alder og de fælles udearealer er anlagt som mindre parkområder med ophold og leg samt nye parkeringsområder. De kommende lejligheder i stueetagerne får mulighed for at få udgang til altan og nedgang til mindre private haver.

Under denne renovering er:

Blok 1 og 2 reduceret, med henholdsvis 1 og 2 etager. Der ændres i lejlighedsstørrelserne ifm. Etablering af elevatorer og i den forbindelse også etablering af tilgængelighedsboliger.

Blok 3 beliggende parallelt med Motalavej og lidt forskudt, men i forlængelse af blok 2, nedskæres til terræn, for opførelse af nye boliger i 1 plan med fokus på tilgængelighed. Blok 4 beliggende parallelt med Egersundvej gennembrydes og opdeles i 3 mindre blokke, der alle er 4 etagers. Dette for at skabe mere luft og lys omkring de nye blokke samt bedre tilgængelighed ift. legearealer, udeopholdsrum m.m.

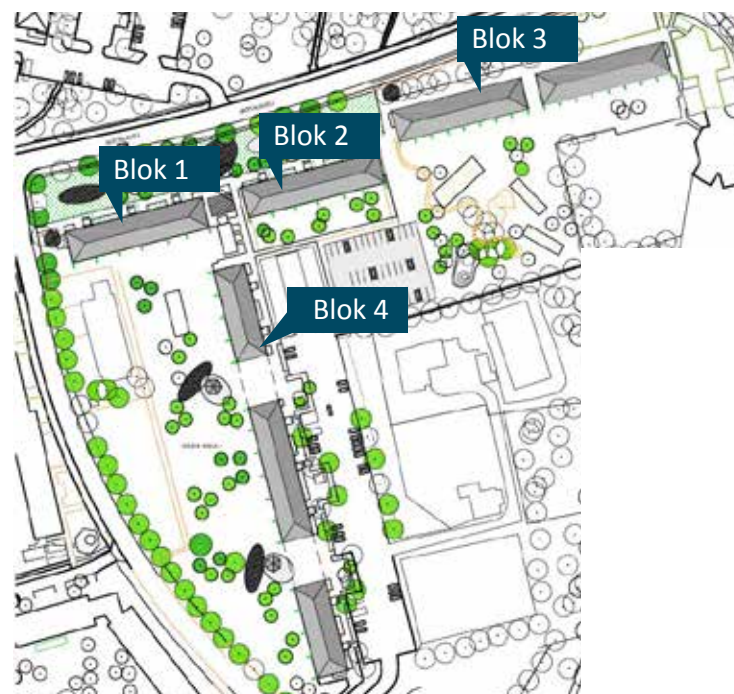
Afdelingen reduceres med 86 boliger og der opføres 14 nye boliger i terræn med fokus på tilgængelighed, private og fælles haver.



Blok 4, facade mod vest



Parkeringsplads



Oversigtstegning Afd. 21



# MOTALAVEJ I DAG

## Afdeling 35 - Motalavej og Solbakkevej

Afd. 35 er beliggende på adresserne:

Motalavej 29-127

Solbakkevej 1-3

Afd. 35 er den største af de fire afdelinger med en langstrakt beliggenhed med Motalavej langs den ene side og motorvejen langs den anden side. I den vestlige ende støder afdelingen op til et kolonihaveområde og i den østlige ende forbindes Motalavej med et butiksområde, hvor der også er indkøbsmuligheder.

Afdelingens 16 boligblokke ligger i 4 klynger med 4 boligblokke i hver og i den vestlige ende mellem to klynger og ud til Motalavej ligger Kvarterhuset, driftskontoret og en minikøbmand. Syd for afdelingen ligger Afd. 15 og 21.

Afdelingen består af 420 boliger og har 1-, 2-, 3- og 4-værelses lejligheder der har en størrelse på 48-85 m<sup>2</sup>. Der er en overvægt af 3- og 4-værelseslejligheder som udgør de 362 lejemaal. Derudover er der også 61 ældreboliger og et ældrecenter i afdelingen - Plejecentret Solbakken - der ligger i de to blokke længst mod øst.

Blokkene er alle 4-etages ejendomme opført i gule teglsten. Afd 35 er bygget med ibrugtagning (fra den første klynge/karré som er ældst) d. 1. januar 1962, den næste d. 1. januar 1964, den tredje d. 1. januar 1965 og den fjerde d. 1. januar 1966.



Forhaver der vender ud mod Motalavej



Facade og garager mod øst



Oversigtsfoto Afd. 35

# TRYGHED

## Sociale mursten

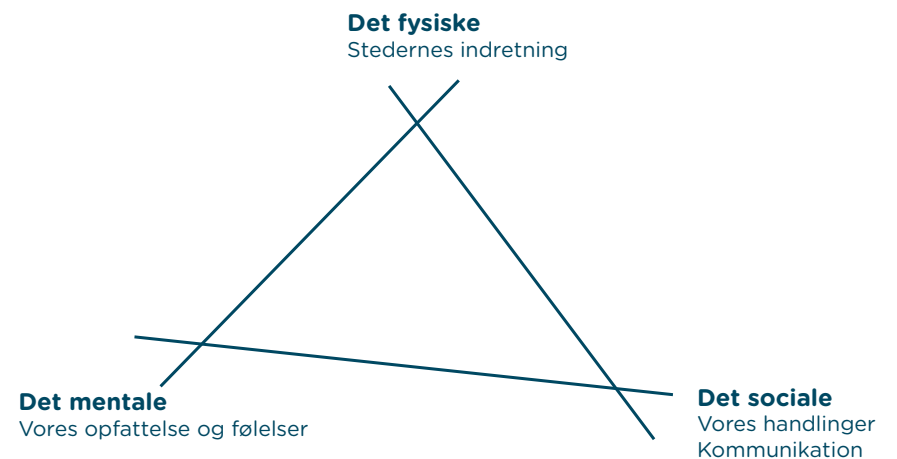
Når man taler om at renovere handler det ofte om at lave fysiske forandringer, der skaber bedre boliger ud fra kriterier, der opfylder krav om f.eks. energi, indeklima og tilgængelighed. Men opfattelsen af at renovere er ikke så entydigt længere og begreber som Tryghedsrenoveringer og Sociale renoveringer har på kort tid fundet indpas i opfattelsen af hvordan vi renoverer, så vi får det mest værdifulde resultat på lang sigt og som der bygger på tre spor; det fysiske, sociale og mentale.

At tryghedsrenovere handler om at øge følelsen af tryghed, hjemlighed og ejerskab til boligområdet hvor de Sociale renoveringer bygger på den antagelse, at en renovering med forholdsvis simple greb i højere grad kan forebygge ensomhed. Fælles for de to typer af renoveringer er, at de tænkes ind i den fysiske renovering. Herunder fysiske tiltag, som kan få folk til at ændre adfærd, gøre det nemmere at bo, færdes og mødes i sit nærmiljø – ung som gammel – og som kan øge trygheden, mindske ensomheden og understøtte hjemlighed og fællesskab på flere niveauer i en boligafdeling.

Centralt for at opnå dette på Motalavej står en forbedret tilknytning til det omkringliggende miljø, flere øjne i gadebilledet og sikring af en tryk færd internt i de tre afdelinger samt på tværs og som kan skabes ved at ændre på infrastrukturen i området.

## Sociale og mentale udfordringer

Motalavej er et område, der har lidt en hård skæbne gennem flere år, hvor det er de negative historier der overskygger de positive. Området har været præget af kriminelle hændelser som hærværk, stenkast samt overfald, hvilket resulterer i en høj grad af utryghed for den almene beboer. Det er de få, der skaber uroen og sætter dagsordenen for de mange, hvilket skaber ubalance og utryghed i at bo og færdes i området.



Figur: Tryghedstrekanten er en metodisk forståelsesramme



Den massive negative omtale der lægger sig i kølvandet for disse kriminelle hændelser medfører området et endnu dårligere ry, end det har i forvejen og det faktum, at man som beboer, besøgende eller ansat bryder sig mindre om at komme i området og opholde sig udenfor. En konsekvens der betyder, at man holder sig for sig selv, trækker sig fra fællesskabet og mister tilhørsforholdet til det sted, hvor man har sine naboer og til det sted, der skulle føles som hjem. Overordnet medfører det et stort skel fra resten af Korsør både som by og som borger - på et socialt og mentalt plan.

Navnet Motalavej klinger negativt i manges ører, om du er fra Lolland, Slagelse eller Viborg - et stempel som beboerne ikke er tjent med, da der også er rigtig mange, der holder af at bo i området og som har en stærk positiv tilknytning til bydelen.

### Fysiske og strukturelle udfordringer i dag

Afdelingerne er udfordret af, at de både mangler interne forbindelser til hinanden, men også til de omkringliggende områder. Gennem de seneste år er udviklingen for Afd. 15 og 21 gået i en positive retning, da der blandt andet, gennem nedrivning og omdannelse af udearealerne er skabt en større variation, der kan bygges videre på.

De fysiske rammer har betydning for den oplevede tryghed i området. Dårlig belysning, spredte stier, dominerende veje, få beskyttende øjne, manglende zoner, diverse afskærmninger med hegn, garager, sten og hække er blot nogle af de udfordringer, der skyldes arkitektoniske og infrastrukturelle udfordringer.



Spør af liv og hjemlighed, Afd. 35

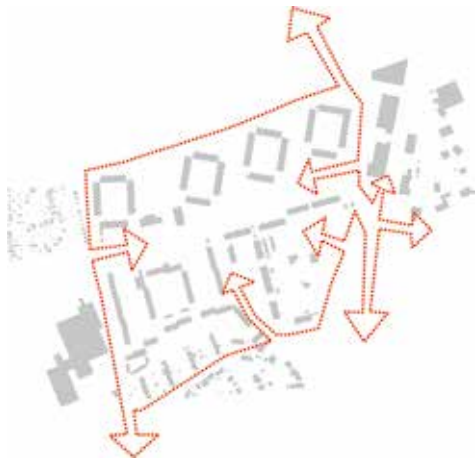




Støjvænet ud mod Vestmotorvejen, Afd. 35



# MÅL



## MÅL 1 ÅBEN BYDEL

Motalavej skal være et åbent boligområde, der skaber forbindelser og sammenhænge mellem steder og mennesker til gavn for hele Korsør.



## MÅL 2 TRYK BYDEL

Motalavej skal være et trygt, varieret og oplevelsesrigt boligområde, der danner rammen om det gode bolig- og fritidsliv for alle borgere i Korsør.

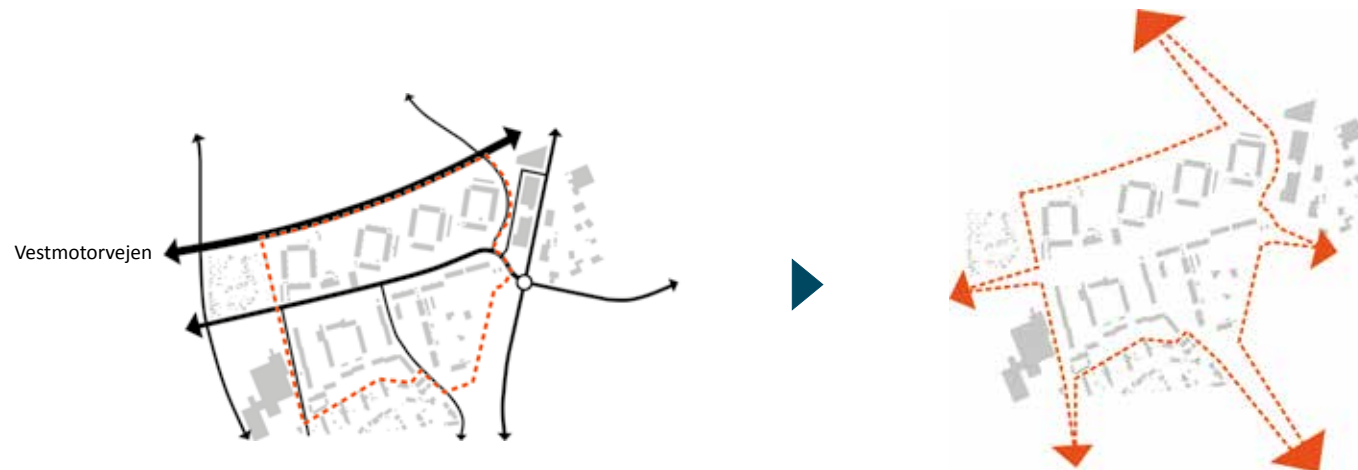


## MÅL 3 BYDEL TIL FÆLLESSKABER

Investeringer i Motalavej skal give langsigtet værdi, og der skal investeres de steder, hvor effekten er størst.

# INDSATS 1 INFRASTRUKTUR

ETABLÉR INFRASTRUKTUR DER BINDER OMRÅDET SAMMEN MED DEN OMKRINGLIGGENDE BY



Fra en gennemskærende vejstruktur til en sammenhængende, blød og åben infrastruktur

Motalavej skærer boligområdet igennem med sin lange lige og brede vej og Vestmotorvejen danner en mur, der lukker området af. Områdets infrastruktur understøtter ikke et naturligt flow gennem området og heller ikke på tværs af grænserne til den omkringliggende bydel. Afd. 35 skal være mere tilgængelig, og en ny infrastruktur skal bidrage til en mere sammenhængende, inviterende og oplevelsesrig bydel. Det eksisterende støjværn til motorvejen bør udskiftes med et nyt og tidsvarende værn.

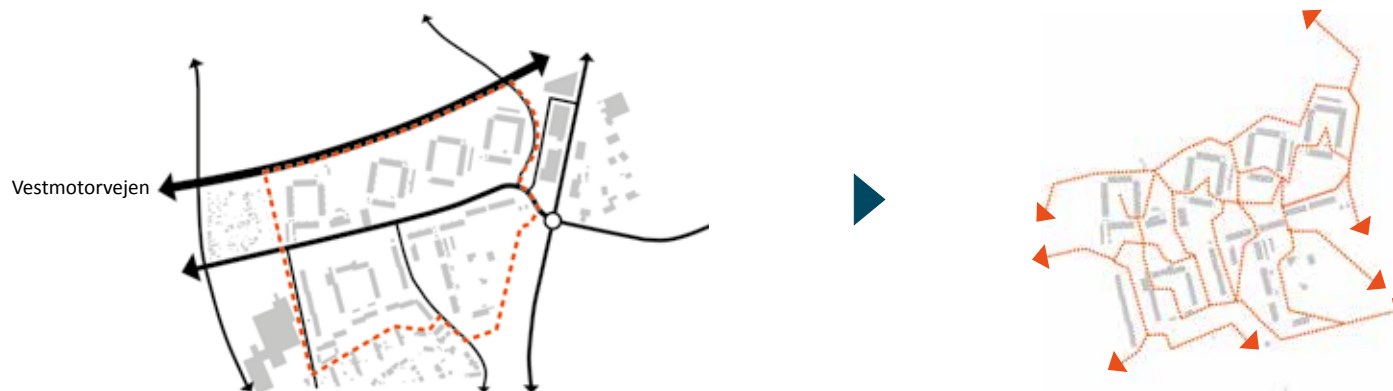
**Resultat:** Motalavej er et åbent boligområde med et naturligt, roligt og sammenhængende flow gennem området. Motalavej er nedskaleret og fremstår mere indbydende og stemningsfuld.

**Mål:** Beboerne føler sig trygge ved at færdes i området.  
Beboere og besøgende bevæger sig igennem og på tværs af både bydel og boligkvarterer.



## INDSATS 2 NYE FORBINDELSER OG BELYSNING

SKAB TRYKKE FORBINDELSER PÅ TVÆRS MED FOKUS PÅ OPLEVELSESKVALITETEN



Fra anonym og spredt færden til trygge og sammenhængende forbindelser på tværs

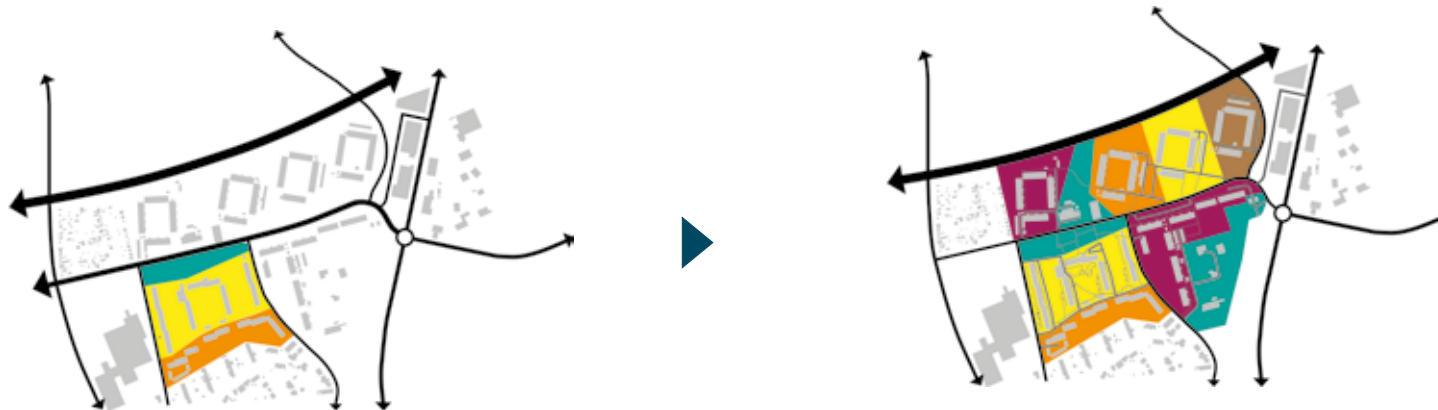
Motalavej skærer igennem området og er meget dominerende og adskillende for de fire boligafdelinger. Færdslen på tværs er ikke sammenhængende og de definerede stier er præget af nedslidthed og med forskellige typer belægninger. Nye forbindelser på tværs skal samle og skabe overblik, så det er trygt og godt for alle at færdes i området.

**Resultat:** Nyt netværk af stier med variation af beplantning, belægning og belysning koblet med nye og flere funktioner, der skaber æstetisk sammenhængskraft og identitet til området.

**Mål:** Flere beboere har lyst til at opholde sig udenfor og føler sig trygge, når de færdes i området. De får lyst til at gå en tur i deres nabolag og møder deres naboer.

## INDSATS 3 VARIATION

SKAB ET VARIERET OMRÅDE OG UNDERSTREG FORSKELLIGHEDEN PÅ AFDELINGERNE



Fra områder uden hieraki til et varieret boligområde med identitet

Afd. 35 på den nordlige side af Motalavej opleves som ét stort område, der fremstår mere eller mindre anonymt med en ensartet karakter. Afd. 15 og 36 er renoveret og fremstår varieret med forskellige typologier og muligheder for ophold og leg. Afd. 21 er i gang med en renovering, hvor der bliver åbnet op fysisk ved at nedbryde lange boligblokke. Afd. 35 og til dels Afd. 21 savner stadig identitet og ved at opdele afdelingerne i mindre kvarterer understreges forskellige kvaliteter og bidrager til en mere varieret oplevelse for beboere og besøgende. Visuel og funktionel forskellighed i boligkvartererne er en vigtig del af infrastrukturændringerne.

**Resultat:** Motalavej fremstår som en del af en varieret bydel med mange forskellige funktioner og oplevelsessteder med naturen tæt på.

**Mål:** Beboerne identificerer sig med det kvarter, de bor i.  
Beboerne tager større ejerskab til det kvarter, de bor i.



## INDSATS 4 FÆLLESSKAB

SKAB UNIKKE RAMMER FOR FÆLLESSKAB OG NABOSKAB MELLEM HUSENE



Fra store udefinerede rum til uderum med hjemlighed og plads til aktive fællesskaber

Motalavej opleves som et stort område med mange store åbne områder, der er lagt ud i parkering, gårdrum, græs og træer. De parklignende offentlige områder med høje træer er med til at definere skala og trække naturen ind i området, hvilket er en stor kvalitet. Der mangler dog halv-private og private rum, der understøtter naboskab og mødet mellem mennesker og som skaber forbindelser mellem det private og det offentlige. Det er i dag svært at vide, hvem der bruger hvilke rum. De halv-private og private zoner er vigtige i forhold til beboertrygheden og tilhørsforholdet til det område, hvor man bor og lever.

**Resultat:** Rummene mellem bygningerne skaber forskellige oplevelser med knudepunkter og mødesteder, der inviterer til ophold, leg og aktivitet.

**Mål:** Udearealerne fremstår levende, trygge og hjemlige, hvor funktioner kobler sig til infrastrukturen og naturen. Der er flere mennesker udenfor og derfor større uformel overvågning, mindre hærværk og vold, der giver et styrket naboskab og fællesskab. Området er blevet mere attraktivt og har fået et andet omdømme.

## SAMMENHÆNG TIL DEN OMKRINGLIGGENDE BYDEL ►►



Grusstien langs støjvænet



Fodboldbane bag Kvarterhuset



Forbindelse til Korsør Station



Tunnel under Vestmotorvejen

### Udfordringer

Afd. 35 ligger kilet inde mellem Vestmotorvejen og Motalavej. Begge veje er fysiske barrierer og efterlader en bebyggelse i isolation fra de tilstødende afdelinger og den omkringliggende by.

Den forholdsvis nyanlagte sti, der løber i kanten af afdelingen og parallelt med motorvejen strækker sig fra området bag Kvarterhuset og stopper ved tunnellen, der går under motorvejen. Stien blev anlagt lidt tilfældigt efter foranledning af varmemesteren, der så sit snit til at få lagt grus på strækningen frem for græs efter nedgravning af varmerør.

Stien er ikke belyst og der er heller ingen belysning i forbindelse med blokkenes nordfacader, hvilket gør det lange åbne stræk meget stort, mørkt og utrygt.



# UDFORDRINGER OG LØSNINGER

## KORSØRSTIEN



### Løsninger

Et hovedgreb i arbejdet med udviklingen af boligområdet omkring Motalavej er at skabe en sammenhæng til den omkringliggende by. Dette kan gøres ved at forlænge og udbygge stien, så den løber fra Korsør Station under motorvejstunellen, gennem det bakkede landskab omkring Motalavej og videre ud mod Byparken. Den løber forbi Korsør Golfklub og videre ud til Korsør Vandrehjem og Korsør Atletik og Motion. Derefter går turen videre gennem den smukke natur omkring golfbanerne ud til Noret. Stien er med til at åbne området op og gøre det attraktivt at bevæge sig igennem området, uanset om det er fordi man skal med toget, eller fordi man blot har lyst til at gå en tur. Stien skaber sammenhænge mellem nogle af byens vigtige ankerpunkter og funktioner og vil skabe stor værdi for borgerne i byen og de gæster, der kommer udefra. Om det er den lokale golfspiller, skoleklassen eller kursisterne, der skal bo på vandrehjemmet eller om det er den unge far, der er ved at træne til sin første halvmaraton, så lukker det nye målgrupper ind i denne del af byen.

Stien skal være synlig med markeringer, der gør at man er bevidst om, at det er en rute, der forbinder knudepunkter og skaber sammenhæng og overblik i området. Det er ikke en sti, man pludselig er kommet væk fra, som når man bevæger sig i naturen. Stien skal i sig selv være en attraktion og det skal være en oplevelse af bruge stien. Konceptet for stiens hoveddesign skal være enkel og tydelig - det kan f.eks. være en bestemt type beplantning, belysning, belægning, mønster, farve (nudging) eller rumlige elementer, der udgør stiens "linje" og skaber forbindelsen. Derudover er der koblet forskellige funktioner, som kan tage udgangspunkt i tematikker som stedets historie, verden, kunst, kultur, motion, natur, leg og læring. Belysning langs stien skal være tryghedsskabende og sætte et særligt præg på stien. Det kan være i kombinationen af forskellige typer funktionslys med effekter, der er rumskabende, bevægende og farverige.

## LANGE, LIGE OG NÆSTEN ENDELØSE MOTALAVEJ ►►



Fortov, værn og forsætninger langs Motalavej



Motalavej virker lang og endeløs



Grønne træer giver vejrummet skala



Motalavej er bred og skaber store afstande ml. afdelingerne

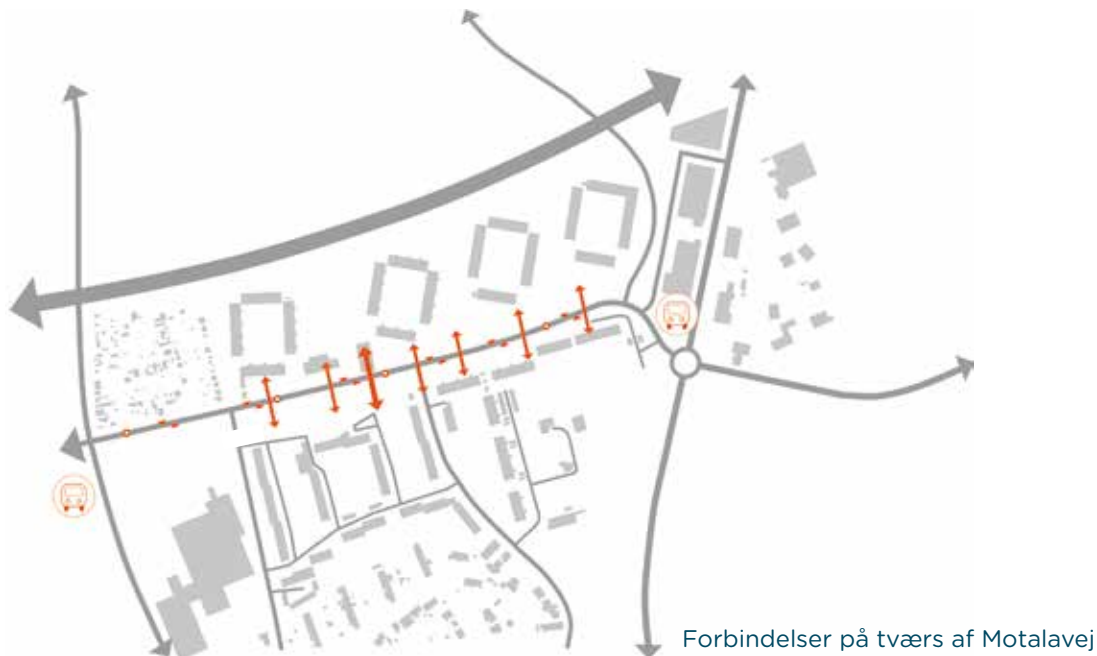
### Udfordringer

Som billederne afslører er Motalavej lang, lige og virker nærmest endeløs (ca. 700 meter lang på det lige stræk). Den er bred, uskøn og uden identitet. Løsningerne med vejforsætningerne er en foranstaltning til bilisterne om at sænke farten... Installationerne på vejforsætningerne er skæve og langs fortovene er der på lange stræk sat hegn og/eller hække op, som forstærker den opdeling af området som vejen skaber. Fortovsbelægningerne er forskelligartede og nedslidte og der er ingen tydelige zoneringer ved f.eks. busstoppestederne og Kvarterhuset.

Det mest positive ved vejen og som bringer en smule skala, stemning og nærvær ind, er træerne, der står som kontrast til det grå, kolde og store vejrum.



## TRYG BYGADE MED IDENTITET OG MENNESKELIG SKALA



### Løsninger

Det helt afgørende for infrastrukturændringerne er at skabe forbindelser, der åbner mere op på tværs af afdelingerne og de tilstødende områder.

Det afgørende er, så vidt det er muligt, at vejnettet er sammenhængende og altid fører videre. Det er med til at skabe trygge og levende forbindelser, hvor man undgår døde vejender, der skaber utrygge og isolerede byrum. Motalavej, i sin nuværende form, skal nu være fortid og vejen skal have en ny identitet, der understøtter nye positive forandringer i området og som er med til at ændre folks opfattelse af bydelen. Forandringer der binder menneske og sted sammen fremfor at adskille. Motalavej bliver primært liggende i sit nuværende tracé, men vil få en ændret karakter fra vej til bygade. Udvalgte steder laves der tiltag, så det oprindelige lange og lige forløb opleves mere varieret. Det kan for eksempel være nicher til ophold, mindre kurver, beplantning og afstande der gøres mindre. Gaden har en menneskelig skala, der er med til at skabe en intimitet og nærhed, hvor man i stedet for at gå i en stor bue udenom forbipasserende, føler det naturligt at få øjenkontakt og sige hej. Om man er barn, teenager, voksen eller ældre, så kan man stoppe op og tage sig en pause, sætte sig med sin mobil, løbe på sit løbehjul eller læse avisen inden man skal videre. Følelsen af tryghed øges ved den gode gade- og fortovsbelysning, som skaber overblik og synlighed, når mørket falder på. Busstoppestederne, der er vigtige knudepunkter i området, skal være tydelige således der begynder at opstå et hieraki i udearealerne.

## MINDRE STØJ OG FLERE MULIGHEDER ►►



Støjtavler langs Vestmotorvejen



Grussti langs støjtavler



Fodbolbane mellem blok og støjtavler



Støjtavler og tunnel under Vestmotorvejen

### Udfordringer

Langs Vestmotorvejen er der opsat et støjtavler. Støjtavleret er gråt, ensartet og synligt og danner en mur til Afd. 35 samtidig med at den visuelt skærmer til vejen.

Oplevelsen af at gå langs stien, der løber parallelt med støjtavleret og blokkene virker ensformig, livløs og uden definerede zoner.

Træerne og de grønne græsflader skaber kontrast til de gule teglstensblokke, det grå støjtavler og de hårde flader af astalt og flisebelægninger.

## STØJVÆRN OG NYT BYRUMSMØBEL I ÉT



Støjværn og nyt byrumsmøbel i ét

### Løsninger

Det eksisterende støjværn bør udskiftes med et nyt støjværn, der bygges til stedet. Det fremstår ikke som et gråt og identitetsløst støjværn, der virker afskærmende for billarm og bilernes hurtige susen frem og tilbage. Det er et arkitektonisk byrumselement, der har flere funktioner og som æstetisk bidrager positivt til boligområdet både i forhold til udseende og formål.

Støjværnet skal betragtes som et nyt skulpturelt byrumsmøbel, med indbyggede funktioner som siddepladser til ophold, leg for børn og barnlige sjæle. Kunst, farver, træsnit, begrønning og hængende bede samt en funktionel og kunstnerisk belysning er blot nogle af de virkemidler, der kan anvendes. Flotte bearbejdede åbninger/vinduer med kig til biltrafikken kan også tænkes ind, således at trafikken bliver til et spændende element fremfor noget, der skal gemmes væk. Forløbet langs byrumsmøblet bidrager til, at man oplever strækningen i en menneskelige skala, da den i sin udformning, materialitet og brug virker sansestimulerende og oplevelsesrig - et forløb, der spiller sammen med landskabet og den nye Korsørsti.

Byrumsmøblet vil skabe variation, liv og sammenhæng i området. Det er både trygt og sjovt at færdes her og strækningen vil skabe sammenhæng på langs samt medvirke til, at afdelingen ikke har en mørk "bagside", hvor ingen mennesker har lyst til at komme.



## INTERNE VEJE OG STIER PÅ TVÆRS ►►



Sten der markerer, at man ikke må køre ind over græsset



Flisebelagt sti fra Afd. 35 ned til Motalavej



Smal asfaltsti og rækværk



Sten og gule markeringer i et gådrum, Afd. 35

### Udfordringer

En af de helt store udfordringer i hele området omkring Motalavej er konstante fysiske signaler om, at der er noget, man ikke må.

Store sten, gule opstregninger, hegn, rækværk og bomme præger de fælles udearealer og skal forhindre folk i at køre over græsarealer og parkere, hvor det passer dem. Det virker negativt og som et ustruktureret greb i mangel af bedre. Det skaber barrierer og overskygger stedets potentialer.

De eksisterende stier i området virker usammenhængende og der mangler forbindelser på tværs af de tre afdelinger. Stierne fremstår nedslidte og dårligt belyste.

Man vil gerne have kontrol over området og styre den adfærd der er i området. Derfor bliver det regler og formaninger, der bliver det synlige og styrende for området fremfor tegn på liv, leg og hjemlighed.

## BELYSTE STIER SKABER TRYGHED



Trygge stifterforbindelser

### Løsninger

Ved at skabe flere muligheder for måder, at bevæge sig på i området, giver det den enkelte en større frihed til at vælge den rute, der passer bedst alt efter humøret, transportformen og selve formålet med at færdes i området. Er det for at gå fra A til B, lufte hunden, cykle, løbe, gå på legepladsen eller blot for at tage sig et hvil på en bænk? Mulighederne er mange og der stræbes efter en variation af forbindelser for at skabe sammenhæng i området og som bevidst kobler sig til knudepunkterne ved f.eks. Kvarterhuset, legepladsen, regnvandsbassinet og busstoppestedet.

Stierne åbner op og skaber tilgængelighed på tværs af afdelingerne. De skal være med til at trække mennesker ind i området, og ikke mindst trække beboere ud af deres hjem. Mennesker er bevægelse og liv, og ved at samle det liv der er og gøre det synligt, skabes der et trygt område med en naturlig og sund social overvågning. Stierne er oplevelsesrige og forskellige i udtryk og i udformning. Ved at bruge forskellige typer underlag, blomster og planter samt ved at skabe rum og aktiviteter, der kobler sig på stierne stimuleres de menneskelige sanser, og lysten til at gå på opdagelse i sit lokalområde vækkes. Forbindelserne skal være klart definerede ruter, der er belyste og hvor der er plads til alle – uden formaninger. Belysningen bør tænkes på en ny og interessant måde, således at den bliver et aktiv til skabe variation og til at understrege byrumshierakiet.

## ANONYME PROGRAMLØSE BYRUM ▶▶



Minimarked med Kvarterhuset i baggrunden



Stort grønt område



Et sted til ophold



En klynge af birketræer

### Udfordringer

Afdelingerne ligger med forholdsvis stor afstand til hinanden og især området omkring Afd. 35 har store uderum bestående af græsplæner, klynger af træer og naturligvis den brede Motalavej, der skærer igennem de tre afdelinger. Kendetegnet for disse uderum er, at de er meget åbne, tomme og ikke definerede. Kun få steder er der stillet bord bænke sæt op, som står enkeltvis og virker nærmest forladte fremfor i brug. Enkelte steder har områderne en parklignende karakter med blandt andet høje og smukke birketræer, der passer godt ind i skalaen ift. de gule teglstensbebyggelser med grønne altansider og de store grønne rum.



## KNUDEPUNKTER OG MØDESTEDER DER SKABER IDENTITET



### Løsninger

Der findes i dag få knudepunkter indenfor de tre afdelinger. De to væsentligste knudepunkter er ved Kvarterhuset i Afd. 35 og ved aktivitetspladsen i Afd.15. Forskningen viser, at det anbefales at forstærke eksisterende knudepunkter fremfor at bygge nye, da det giver det største udbytte. Vi ønsker derfor at styrke de to knudepunkter og tilføje elementer, så de bliver ekstra synlige, funktionelle og danner et tydeligt hierarki i området. For at de lykkes med at blive knudepunkter, der samler aktiviteter og livet i området, planlægges der at sti- og vejforbindelser løber ned og mødes i punkterne, hvor der også vil være busstop. Det bevirker at disse steder bliver helt særlige med identitet og opmærksomhed og antallet af aktive borgere øges og sammenhængskraften i området styrkes.

Udover de to store knudepunkter anlægges der også mindre mødesteder til forskellige alders- og målgrupper, formelle og uformelle, herunder steder til idræt og leg og andre steder, som er mere fredelige og med grønne opholdsmuligheder. Ved at identificere og inddrage målgrupperne kan der udvikles relevante funktioner og miljøer, som opleves særligt attraktive af netop disse målgrupper. Flere af mødestederne placeres i forbindelse med områdets stisystemer og den nye Korsørsti med funktioner som understøtter områdets omkringliggende attraktorer (Korsør Atletik og Motion, Byparken, Golfklubben og Vandrehjemmet). Det kan eksempelvis være at anlægge en løbebane, der angiver afstande i meter, læringsstationer, som skoler og institutioner kan benytte, en tarzanbane der leder mod Byparken og naturen og en grejbiks med udlån af hockeyudstyr, der appellerer til at flere bevæger sig sammen og fællesskaber dermed opstår.

## GARAGER, HEGN, SKURER OG PARKERING ►►



Begrænset udsyn på grund af hegn og garager, Afd. 35



Parkering Afd. 21



Garagebygning foran boligblokkenes indgangspartier, Afd. 35



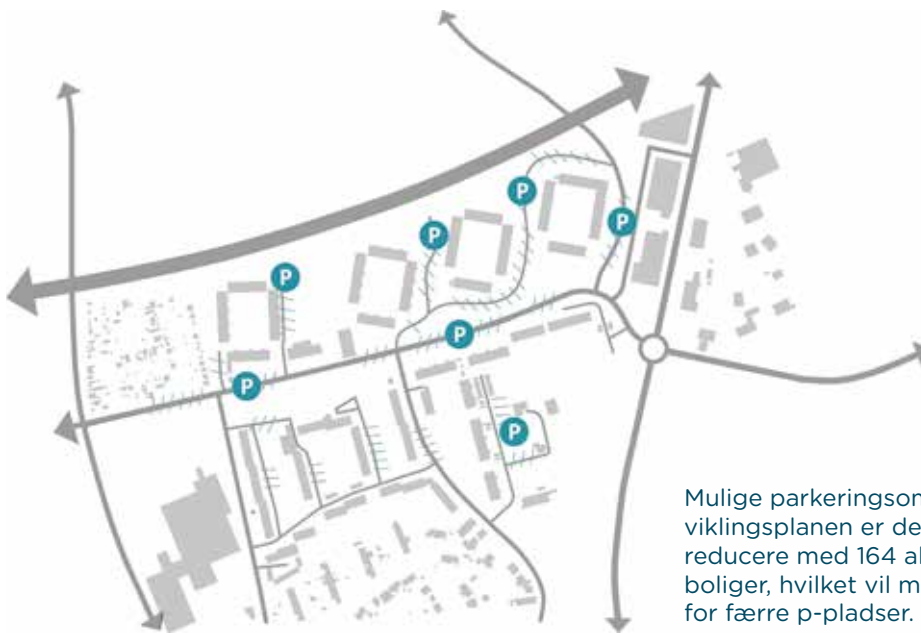
Bagsiden af garagebygningen, Afd. 35

### Udfordringer

Når man færdes mellem husene er det primært ved at gå på asfaltbelagte parkeringsarealer og ad flisebelagte stier. På vejen fra sin bil og til sin opgang skal man flere steder gå forbi lange garagebygninger, træhegn og skure, hvilket betyder at man mange steder, bliver mødt af fysiske barrierer.

Facadepartierne virker lukkede og afskærmede af det, der mange steder ligger foran. Derudover bliver udsynet også begrænset og forhindret af store lodrette flader, som skaber skyggefulde og mørke uderum. De nære udearealer virker derfor lukkede og uoverskuelige og det skaber utryghed, at man ikke kan se, hvad der sker rundt om hjørnet og heller ikke kan se, om man møder andre.

## IMØDEKOMMENDE UDEAREALER MED TRYKKE PARKERINGSFORHOLD



Mulige parkeringsområder. Med udviklingsplanen er det hensigten af reducere med 164 almene familieboliger, hvilket vil medføre et behov for færre p-pladser.

### Løsninger

For at skabe mere åbenhed i området og åbne op for udsyn mellem bygningerne foreslås det, at garager og skure nedrives og parkeringsforhold og opbevaring af affald, cykler mm. gæntænkes. Det er vigtigt at undgå store parkeringsflader. Derfor skal parkeringen så vidt det er muligt, placeres langs veje samt i mindre lommer.

Gaderne i området har karakter af at være bløde snoede boliggaeder med en variation i form af beplantning, opholdssteder og en god belysning, der skaber stemningsfulde byrum. Ved at integrere parkeringen i vejforløbene sikres der en mere varieret og levende infrastruktur i området, da man blander bløde og hårde trafikanter. Biler er ofte noget, vi gerne vil have ud af boligområderne, men bruger vi bilerne, og trafikken smart og bystrategisk, bidrager de til at koncentrere liv og bevægelse, hvilket er en afgørende faktor for, at man føler sig tryk. Tryk ved at man kan ses mange steder fra, tryk ved at det er en gade, hvor der kører biler og hvor man sjældent er alene, og tryk fordi man kan have sin bil til at stå uden fare for indbrud. Ved at placere side- og parallel parkering langs gadeforløb og på mindre bolignære pladser, bryder vi med de store og tomme parkeringsarealer, hvor afstanden til det bolignære virker enorm. Synlighed og overskuelighed er vigtige parametre for at skabe et åbent og imødekomende område. Derfor skal man, så vidt det er muligt, undgå blinde og inaktive gavle og facader samt fysiske barrierer som garager, skure og hegn.



## DET NÆRE, DER MANGLER LIV ▶▶



Indgangspartier, Afd. 35



Forareal med trappe ned til terræn, Afd. 35



Gårdrum, Afd. 35



Delvist selvbygget forhøje, Afd. 35

### Udfordringer

Brugen af rummet mellem bygningerne er udefinerede, og sporene af nedslidthed og forfald overtager følelsen af, at stederne er i live, og at der rent faktisk er beboere, der bruger stederne, indtager dem og tager ejerskab. Kun få steder er der private forhøje, som er mere eller mindre selvetablede. De har snerten af at fungere og hvor man faktisk oplever, og ser tegn på liv og hjemlighed.

Overgangene mellem det private, halvprivate og det offentlige er nærmest ikke eksisterende i Afd. 35. I Afd. 15, 36 og 21 er det til dels bearbejdet i forbindelse med renoveringerne, men der er stadig brug for at granske overgangene og tryktheden mellem huse.

Adgangen til boligerne er ensformige, upersonlige og der er ikke noget, der appellerer til sanserne som f.eks. begrønning, farver eller opholdsmuligheder. Ankomstsituationen fremstår anonym, grå, afvisende, mangelfuld og nedslidt.

## FØLELSEN AF HJEMLIGHED OG NYE ADGANGSFORHOLD



Områder der kobler sig til det nære

### Løsninger

Hvis et område tilhører alle, tilhører det ingen, og det skaber en større grad af utryghed og normbrydende adfærd. Der skal derfor skabes tydelige kantzoner, der definerer overgangen mellem offentlig og privat. Gode kantzoner sikrer, at bygningerne ikke lukker sig om sig selv, men integreres med deres kontekst. Kantzonerne rundt om hele blokken skal være bløde, bearbejdede og godt belyste. På ankomstsiden til boligen bliver man i fremtiden mødt af flotte indgangspartier der virker åbne, imødekommende og rare at opholde sig i. Til hver indgang hører et halvprivat areal, der indrettes forskelligt og gerne ud fra ønsker beboerne har været med til at bestemme. Det kan f.eks. være i form af inventar, beplantning, belægning mv. De individuelle, halvprivate zoner omkring indgangen er med til at skabe følelsen af hjemlighed og forstærker både identiteten, tilhørsforholdet og ejerskabet til det helt nære. Derudover er det også et opholdssted, hvor man kan tage sit et lille hvil eller stille indkøbsposerne, mens børnene lige skal gynge færdig. Indgangspartiet – både inde i opgangen og udenfor - er belyst på en måde, som virker varm og tryk. Indgangsdørene har et tidssvarende låsesystem, som fungerer for både børn og voksne og sikrer, at det kun er opgangens beboere, der kan få adgang. Det er med til at øge trykgheden for opgangens beboere.

Ved at styrke zonerne styrkes også forbindelserne mellem de halvprivate opgange og de offentlige og fælles gårdrum, som opgraderes og bearbejdes så de fremstår hyggelige og med mindre miljøer, der tilgodeser flere målgrupper på samme tid. De skal tale til det gode fælles og trygge liv, hvor man spontant mødes, når man er ved at lappe sin cykel, griller sin aftensmad, plukker blomster i 'pluk selv bedet', eller leger gemme med børnene. Ved at involvere og inddrage beboerne og lytte til deres behov og ønsker for de fælles arealer, skabes der områder, der bliver mere levende, vedkommende og nærværende.

På den anden side af blokken, ud mod de grønne områder bearbejdes kantzonerne, således at beboerne i stueetagerne for egne haver. Derved nedskaleres området og bliver mere venligt og menneskeligt. Derudover er tilhørsforholdet og brugen af de nære uderum tydeliggjorte og livet foregår nu også udenfor blokken.



## DET SMUKKE GRØNNE, DER SAVNER SJÆL OG FORBINDELSER ►►



Klynger af træer, Afd. 35



Stort grønt areal, Afd. 35



Ophold, Afd. 35



Det grønne som kontrast til bygningerne og vejen, Afd. 35

### Udfordringer

Naturen i området omkring Motalavej består hovedsagligt af store græsplæner, som er ens vedligeholdt med solitære eller grupper af træer. Der er lave hække placeret i kanterne langs Motalavej.

Stedets natur, terrænforskelle og udsigtspunkter er ikke udnyttet og de grønne uderum fremstår som ligegyldige, ens og uden mening og sammenhæng med det byggede miljø.



## NATUREN TÆT PÅ - BIODIVERSITET OG LARLØSNINGER



En grøn kile, der løber igennem området og forbinder sig til de omkringliggende områder - nord, syd og øst.

### Løsninger

Uanset baggrund, etnicitet, køn, alder, smag og holdninger er naturen ens for os alle og noget vi er fælles om. Korsørs borgere er omgivet af naturen og for beboerne på Motalavej handler det blot om at række ud, så har de det. Bevidstheden om at naturen er tæt på, ja lige ude foran vinduet, ønsker vi at tydeliggøre ved at sætte de smukke grønne og bølgede landskaber mere i spil. Ud fra klimamæssige forandringer, samfundsmæssige aspekter og driftsmæssige hensyn ønsker vi at indarbejde LAR (lokal afledning af regnvand) løsninger og tiltag der understøtter biodiversiteten, hvor kun et minimum af vedligehold er nødvendigt. Vi ønsker i endnu højere grad at trække naturen ind i området og lade det smelte sammen med Byparken. Korsørstien er med som bindeled og styrker en grøn forbindelse fra Korsør Station til Motalavej og helt ud til noret.

Den lange strækning hvor Motalavej ligger i dag med det bakkede landskab mod nord, bliver i fremtiden også et rekreativt område – nærmest som et engdrag med regnvandsbassiner, vilde græsser og blomster - Vild med vilje. Et område, hvor man kan opleve dyrehoteller, se bierne summe til og fra bistaderne, eller bare ligge i det vilde græs og kigge op i himlen og se skyerne glide forbi.

# ET TRYGT STED FOR ALLE AT BO OG VÆRE

## Infrastrukturændringerne

Forslagene til planen for infrastrukturændringer er med til at skabe større tryghed og tilgængelighed i området. Variation, identitet, menneskelig skala, knudepunkter og muligheder for at indgå i fællesskaber er alle gennemstrømmende nøgleord for et område, der består af definerede og velbelyste uderum, tydelige forbindelsesårer og rekreative områder der samler og skaber en helhed, der åbner op til resten af byen.

Med infrastrukturændringerne skabes der et fornyet fundament for at tro på at fremtiden kommer til at se anderledes ud for området. Følelsen af ejerskab, stolthed og nærvær forplanter sig til en solid social bæredygtighed, der styrker sammenhængskraften mellem steder og mennesker.

## Målgruppe

Den primære målgruppe for Infrastrukturændringerne er beboerne. Fokus er dog ikke alene på beboerne. Det skal også være rart og trygt for postbuddet, hjemmehjælperen, motionisten, vandreren, kolonihaveejeren eller naboen fra et af de omkringliggende parcelhusområder at besøge området.

På sigt skal følgerne af de samlede forandringer skabe trygge og gode steder at bo og som medvirker til, at beboere bliver boende og nye flytter til.

## Omdannelsesstrategi for hele bydelen

En renovering af området Motalavej har således ikke kun Motalavej i fokus, men skal ses som et led i en omdannelsesstrategi for hele bydelen - med et andet mentalt mindset. Hvad der er godt for området, er godt for hele byen!

# SAMMENFATNING





# TILGANG

## Den Boligsociale Helhedsplan

”En fælles indsats”, er navnet på den boligsociale helhedsplan som trådte i kraft 1. oktober 2017 og løber frem til 30. september 2021.

Helhedsplanen dækker i alt fire boligområder i Slagelse, Korsør og Skælskør

- Ringparken/Schackenborgvænge i Slagelse
- Sydbyen i Slagelse
- Motalavej i Korsør
- Præstevangen og Parkvej i Skælskør

Hidtil har der været en boligsocial helhedsplan i hvert af de fire boligområder. Fremover er indsatsen fælles. Det giver større faglig sammenhæng, tættere og mere smidigt samarbejde med Slagelse kommune samt lokalpolitiet. Alt sammen med udgangspunkt i den fælles forståelse, at beboerne i områderne er resursen, som understøttes i at udfolde sig til gavn for den enkelte selv og fællesskabet.

Slagelse kommune medfinansierer 3,5 årsværk i aktiviteten ”Værested med og uden tag”. Aktiviteterne under helhedsplanen har et indbygget kriminalpræventivt sigte, som skal indlejres i samtlige samarbejdsflader med såvel kommune som boligorganisationer, Politi, beboere og foreningsliv. Alle aktiviteter skal styrke den enkeltes robusthed i livet, skabe sunde fællesskaber, forebygge kriminalitet og risikoadfærd. Der er konsensus om, at den bedste kriminalitetsforebyggelse er, når: Flere kommer i uddannelse og job - Børn lærer mere og er mere kompetente - Flere borgere er aktive og betydningsfulde deltagere i sunde fællesskaber.

## Synergi og samspil

For at opnå en succesfuld proces for det videre forløb for området og med den kommende udviklingsplan for øje, er der etableret et samarbejde mellem Slagelse Kommune og BoligKorsør.

Slagelse Kommune har tilkendegivet at alle ”redskaber” og ”omdannelsesgreb” kan overvejes og undersøges, som en del af den udviklingsproces, som løber i 2019. Udviklingsplanen skal i en tæt sammenhæng med infrastrukturansøgningen, den kommunale kerneindsats og den boligsociale indsats bidrage til, at udvikle området omkring Motalavej fra en hård ghetto til en attraktiv, tryk og blandet bydel, der hænger sammen med den omkringliggende by – socialt, fysisk og mentalt.

## Udviklingsplan for Motalavej

Greb og sammenhænge på tværs af infrastrukturplanen og udviklingsplanen udmøntes i en kommende fysisk helhedsplan. De to planer kommer derved til at understøtte hinanden.

Udviklingsplanens hovedgreb er:

### **Begrænser støjen**

Karréstrukturen skærmer gårdrummene mod støjen fra Vestmotorvejen. Dette kan med fordel fastholdes i omdannelsen af boligområdet.

### **Mulighed for at forbedre sollysforhold men begrænse vindpåvirkning fra vest.**

Der er mulighed for at forbedre betingelserne for direkte sollys i gårdene ved den kommende omdannelse. Det er dog også vigtigt at være opmærksom på vindpåvirkningen fra vest.

### **Fastholde, men variere, gårdrumskvaliteter**

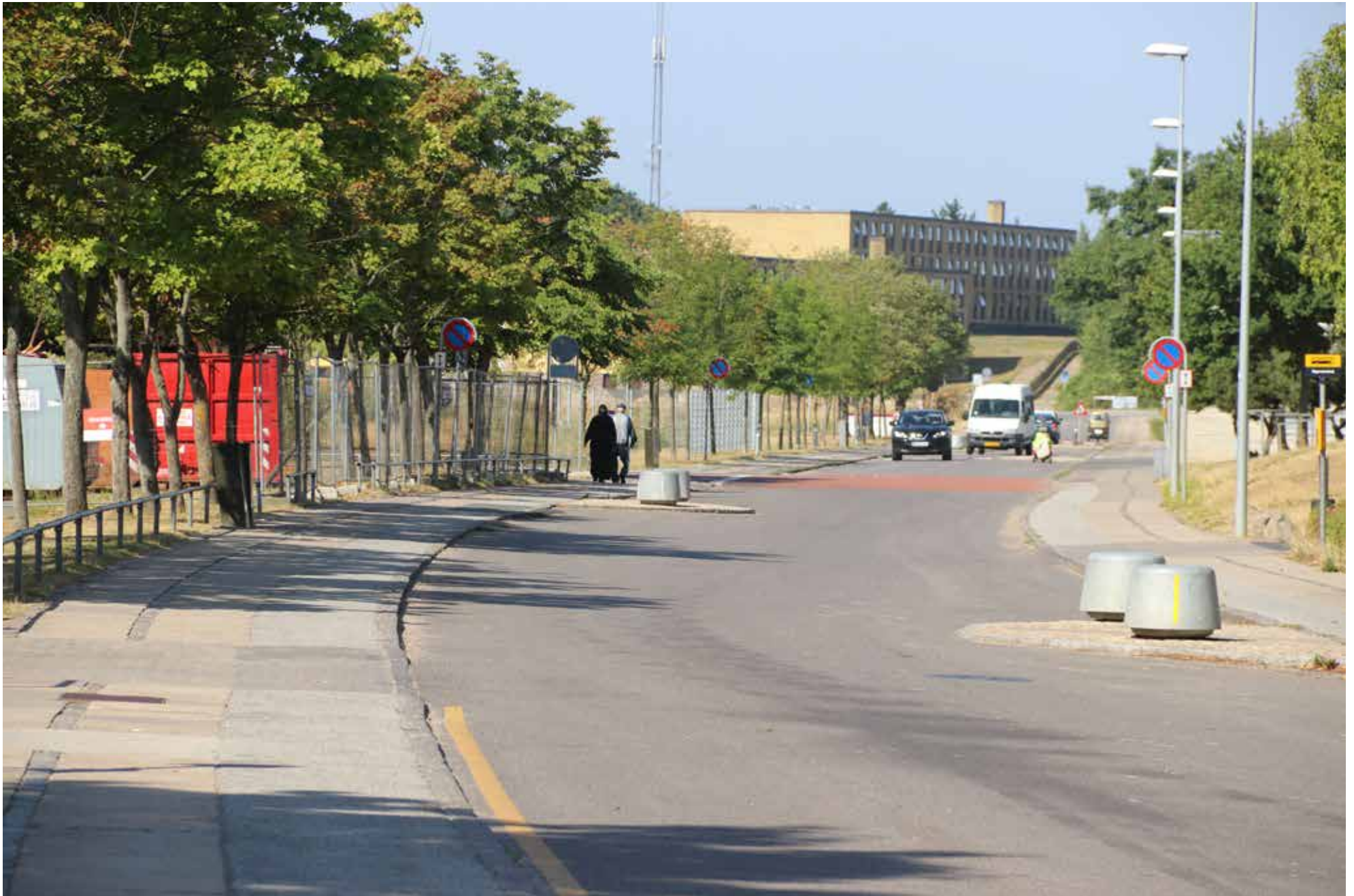
Karréstrukturen med gårdrum er unik for området. Den giver mulighed for at danne definerede, mindre og overskuelige fællesskaber. De fire gårdrum samt boligtypologierne er dog relativt ens, men der er potentiale for at skabe større variation i den kommende omdannelse.

### **Sikre åben og attraktive rute gennem gårdrum**

Gårdrummene har en åben struktur, der kan gøres mere inviterende ved f.eks. at opgradere med en åben og attraktive forbindelser.

### **Koncentrere aktiviteter midt i boligområde**

Udadvendte aktiviteter og bearbejdnings kan med fordel koncentreres midt i boligområdet, så det giver bedst mulig grobund for liv og sammenhæng med kvarterets øvrige aktiviteter: Kvarterhuset, multipladsen, busruten og lignende.



Motalavej



## BEBOERINDDRAGELSE OG INVOLVERING

### Værdien af det nære og lokale

Det gode byliv består af en stærk fysisk og social infrastruktur, der ikke blot favner den fysiske boligmasse, men som også skaber sammenhænge og relationer på tværs af by- og boligkvarterer. Her handler det om, at understøtte både de små og nære fællesskaber omkring den enkelte bolig og samtidig sikre fællesskabet i bydelen og sammenhængen med den omkringliggende by. Hertil har byrumshierarkiet stor betydning for den type af fællesskaber, som man ønsker at skabe. Større, offentlige pladser understøtter primært det uformelle møde mellem beboere, mens mindre, afgrænsede private eller semiprivate haver og gårdrum understøtter det nære møde mellem naboer. Det gode liv handler om, at understøtte både byliv og naboskaber, så der opbygges gode relationer og fællesskaber på tværs af nær- og lokalmiljø.

Der vil i forbindelse med planerne for Motalavejområdet være en omfattende og ressourcekrævende beboerproces, der skal tilrettelægges ud fra parametre, der gør det relevant for beboerne at inddrage og involvere sig i arbejdet. Det skal være en proces, der giver mening og som beboerne kan se sig selv være en del af.

Beboerprocessen skal ses som en vigtig løftestang i forhold til at skabe synergi på tværs af det sociale, fysiske og mentale spor. Det er i beboerprocessen at forandringerne starter og netop det, at komme godt fra start er afgørende. Præcis så afgørende at man vil kunne opleve en transformation, hvor de bløde værdier bliver til konkrete værdier, der kan spores langt ud i fremtiden. Værdier som tillid, nærvær, dialog, at blive lyttet til, at blive taget alvorligt og få medindflydelse skaber lyst til at involvere sig i sit nærområde og bidrage til fællesskabet. Kombineret

med masser af kaffe er det vejen frem til at udvikle et socialt bæredygtigt område, hvor man tager ejerskab og passer på hinanden.

### Metoder

Udgangspunktet for en beboerproces er at udarbejde en realistisk procesplan, hvor tid og aktiviteter fremgår. En plan hvor der kobles en række redskaber og metoder på, som krydres med personlige kompetencer, som intuition, motivation, mod, tro og vilje. Alle er de vigtige ingredienser til en god og vellykket proces.

Af relevante metoder kan nævnes et udpluk her:

**Beboercontainer** der flytter rundt i området og bemandedes over længere tid. Containeren er synlig og et redskab til dialog, indhente viden og blive klogere på området. Den bygger bro mellem boligorganisationen og beboerne. På den måde er man tæt på og der opbygges tillid. For at nå ud til den brede målgruppe, udarbejdes der undervejs relevante metoder.

**Midlertidighed** som redskab til at aktivere området og fra starten bidrage positivt til udviklingen. Lytte ind til beboernes ønsker og gøre ord til handling sammen med beboerne. Det kan f.eks være at lave nyttehaver, et mini streetmekka eller etablere rammerne for fælles markedsdage. I Bispehaven i Aarhus Vest er der stor succes med Bispehavens Køkken - en foodtruck, hvor unge drenge, som tidligere har været uroskabere, laver mad. I dag kører de også ud af området og serverer mad til events blandt andet har de en fast aftale, når AGF spiller hjemmekampe.

**Partnerskaber** mellem kommunale og private aktører med udgangspunkt i aktiviteter, der også tiltrækker folk udefra i at deltage (motionsløb mv.)

## EVALUERING

Tre spor

I forbindelse med udarbejdelsen af den endelige projektbeskrivelse for Motalavej foreslås der udarbejdet en proces bestående af tre spor:

- **Det fysiske spor.** Kortlægning af eksisterende stier, veje, indgange, opholdsrum mv. samt analyser af tryghed i udearealerne, materialitet, belysning og beplantning
- **Det sociale spor.** Brugeradfærd, inddragelse, involvering, synergi mellem eksisterende og kommende indsatser på tværs
- **Det kommunikative spor.** Information, tidsperspektiv, positive historier, evaluering

Processen lægger op til at de tre spor indeholder en række relevante metoder, hvor udvalgte gentages og derved anvendes både før, under og efter projektets afslutning. Metoderne og resultaterne heraf, vil dermed blive en del af evalueringen for infrastrukturændringerne.

Metoder der foreslås anvendt som en del af evalueringen er:

- Brugerrejser
- Hverdagshistorier fra området, interviews med målgrupperne
- Logbog
- Tryghedsvandring
- Film, der følger udviklingen i de tre spor
- Politiets tryghedsmåliger

Evalueringen forventes således at foregå på flere niveauer, hvor der både vil indgå kvantitative og kvalitative data.

## TIDSPLAN

En samlet plan

Som følger af det kommende arbejde med udviklingsplanen/helhedsplanen for afdeling 35, vil der blive udarbejdet en tidsplan, således at infrastrukturtiltagene samtænkes og udvikles og fremgår af en samlet plan for området omkring Motalavej.

Den overordnede tidsplan for udviklingsplanen er:

- **Foreløbig helhedsplan (ultimo 2019-20)**

Arbejdet med udviklingen af den foreløbige helhedsplan kan igangsættes med inddragelse af beboerne, når udviklingsplanen er godkendt af ministeriet. Den foreløbige helhedsplan forventes sendt med en ansøgning til Landsbyggefonden i sensommeren 2020.

- **Endelig helhedsplan (2020-21)**

Herefter følger dialogen med Landsbyggefonden, tilpasning og færdiggørelse af helhedsplanen herunder finansiering og huslejekonsekvens, beboerafstemning, ansøgning om nedrivning samt ansøgning og behandling af skema A.

- **Projektering og udbud (2021-22)**

Efter godkendt skema A skal helhedsplanen projekteres og prissættes i et entreprisudbud. Efter licitationen fremsendes skema B-ansøgning.

- **Udførelse i fire etaper (ultimo 2022-27)**

Når der foreligger et godkendt skema B kan der skrives kontrakt med entreprenør og byggeriet kan gå i gang efter at beboerne i de berørte blokke er genhuset midlertidigt eller permanent. Der tages udgangspunkt i, at udførelsen foretages i fire etaper.

## ANLÆG OG BUDGET

### Infrastrukturmidler

Omkostningerne for ovenstående infrastrukturændringer i forbindelse med Afd. 15, 21, 35 og 36 - området omkring Motalavej - i Korsør beløber sig op i samlede udgifter på 80.000 kr. pr. nuværende bolig. Med denne skrivelse ansøger BoligKorsør om støtte til infrastrukturændringer i medfør af lov om almene boliger mv. § 92 for at dække omkostninger i forbindelse med tilvejebringelse af beskrevne infrastrukturændringer.

ØKONOMI			
	BOLIGKORSØR	OFFENTLIG	
<b>Korsørstien (anlæg og belysning)</b>	8.000.000	(nord for Motalavej, Slagelse Kommune) 2.500.000	(syd for Motalavej, Slagelse Kommune) 500.000
<b>Støjbværn/byrumsmøbel</b>	12.000.000	(Vejdirektoratet) 5.000.000	
<b>Veje og stier og ankomst til boliger</b>	7.000.000	(Slagelse Kommune) 7.000.000	
<b>Belysning</b>	4.000.000		
<b>Beplantning og LAR løsning</b>	5.000.000		
<b>Ny parkering (inkl. nedrivning af garager)</b>	8.000.000		
<b>Proces og inddragelse</b>	2.000.000		
<b>Håndværkerudgifter</b>	15.000.000		
<b>Udvikling og udbud</b>	8.000.000		
<b>IALT</b>	<b>69.000.000</b>	<b>14.500.000</b>	<b>500.000</b>