



KVÆGTORVET

HELHEDSPAN

CENTER FOR MILJØ, PLAN OG TEKNIK // JANUAR 2021 / REV. FEBRUAR 2021

KVÆGTORVET

HELHEDSPLANEN

Helhedsplanen er et værktøj til fælles overblik over den igangværende og fremtidige udvikling af Kvægtorvet i Slagelse. Den er ikke juridisk bindende men skal ses som et fundament for dialog om kommune- og lokalplanlægning i området. Den er således ikke forpligtende for grundejere eller øvrige interessenter i området.

INDHOLD

- 2 Baggrund
- 3 Historien
- 4 Planafgrænsning
- 5 Kvægtorvet i 1972
- 6 Kvægtorvet i dag
- 7 Grunde og grundejere
- 8 Private udviklingsprojekter
- 9 Offentlige udviklingsprojekter
- 10 Disponering af området
- 11 Bygningshøjder, principper

12 Tillæg (se forklaring nederst)

Helhedsplanen er udarbejdet af Planafdelingen i Slagelse Kommunes Center for Miljø, Plan og Teknik

Illustrationer: Slagelse Kommune
Layout: Slagelse Kommune

Revideret forslag:

Udvalget ønskes en beskrivelse af sammenhængen mellem højde (etager), bebyggelsesprocenter, grønne områder, hensyntagen til tilstødende byggeri, parkeringsnorm og omgivelser.

Udvalget mener at 12 etager er for højt.

Knud Vincents (V) og Pernille Ivalo Frandsen (V) kunne tilslutte sig planen, der giver gode udviklingsmuligheder og som giver variation af byggehøjder og sammenhæng mellem bebyggelsesprocenter og grønne områder.

På den baggrund har Center for Miljø, Plan og Teknik forsøgt at svare på udvalgets ønsker. De er tilføjet som et tillæg til det oprindelige planudkast. Desuden er der sket enkelte konsekvensrettelser af teksten i planen, på side 11. Det beskrives nærmere i tillægget.

KVÆGTORVET

Kvægtorvet eller Kvægtorvskvarteret er benævnelsen for byudviklingsområdet nord for stationen, mellem Ndr. Stationsvej og Ndr. Ringgade. En del af området benævnes også 'Slagelse Bypark', der er en reminicens fra et tidligere, ikke realiseret projekt i området.

Området er tidligere industriområde, især præget af to store slagterier, produktionsvirksomheder og et gasværk. Med afviklingen af disse virksomheder opstod muligheden for at skabe ny udvikling i området. Kommuneplanen har derfor udlagt området til boligområde. Grundene i området har ligget uudnyttet hen i nogle år, mens de løbende har skiftet ejere. Men gennem det seneste års tid har der været en tendens i retning af en realisering af nogle af projekterne. I samme periode har Slagelse Byråd udpeget Kvægtorvet som en egnet placering for en sammenlægning af en del af den kommunale administration. Denne beslutning udmøntes dog ikke på nuværende tidspunkt.

Kommunen ejer, ud over vejareal, kun en enkelt grund i området, nemlig den gamle gasværksgrund, der er stærkt forurenset og derfor er fastlagt anvendt til parkeringsplads – dels som sup-

plement for de nye boligbebyggelser, der opføres i området, og dels som aflastningsparkeringsplads for pendlere og studerende. Økonomiudvalget besluttede på sit møde den 4. juni 2020 at beholde arealet til dette formål og efterfølgende igangsætte forberedelse af en parkeringsfond for området. Gasværksgrunden er udlånt til Banedanmark i forbindelse med deres renovering af banelegemet på Slagelse Station i 2021. Gasværksgrunden kan derfor først disponeres til anden anvendelse fra 2022.

Aktuelt er der igangsat lokalplanlægning for to af grundene, to er lokalplanlagt og afventer igangsætning af byggeri.

Samlet set er der en del tiltag til udvikling af området i gang. Derfor er der nu udarbejdet en samlet, men forenklet, helhedsplan for området. Den har til formål at skabe overblik over den igangværende udvikling og samtidig formulere relevante rammer for fremtidige indsatser.



ET STYKKE INDUSTRIHISTORIE

- TÆT PÅ CENTRUM

Kvægtorvet er et næsten 90.000 m² stort byområde, der ligger attraktivt med kort afstand til både Slagelse Station, Campus Slagelse og Slagelse Bymidte.

KVÆGTORVET

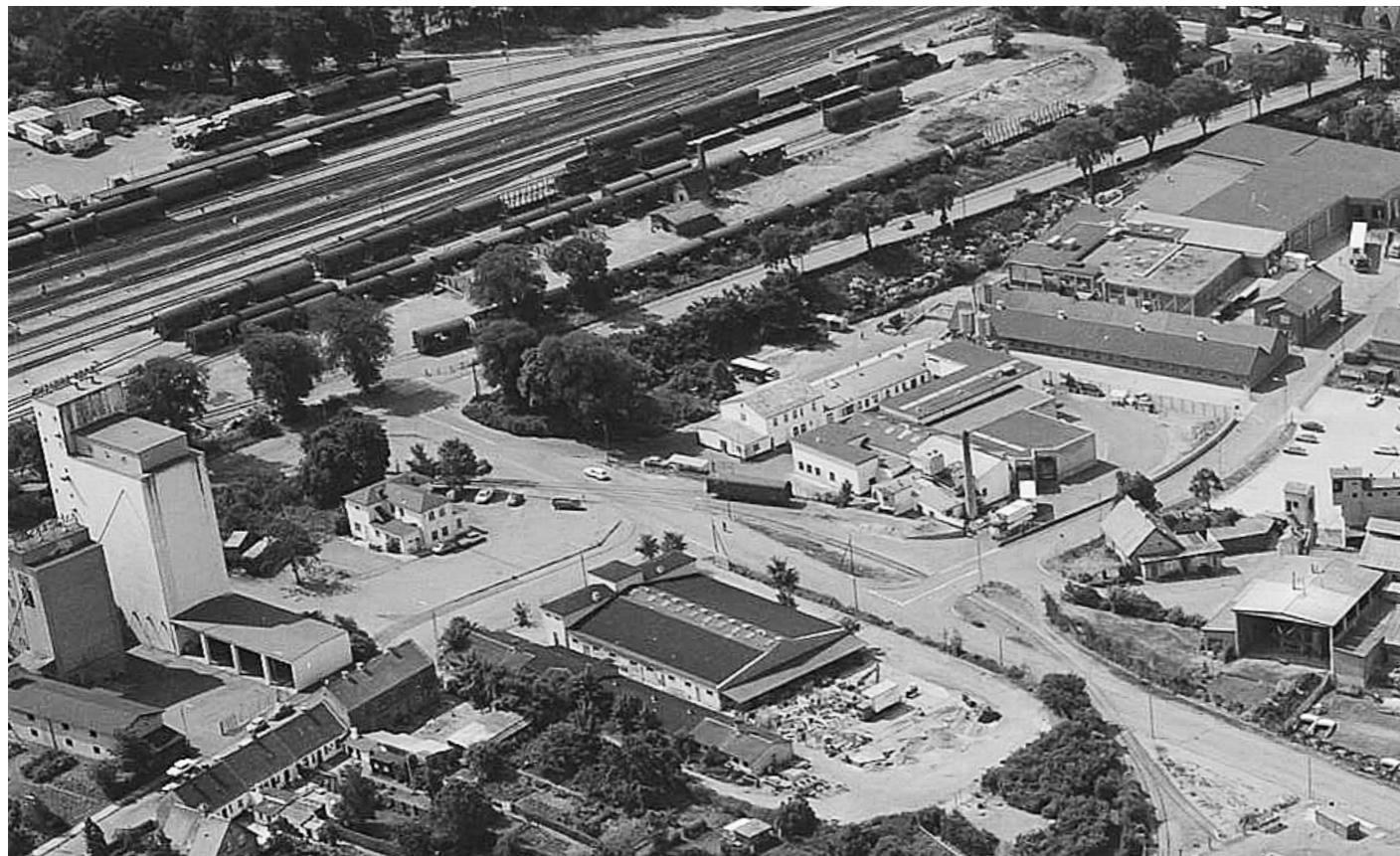
Området har indtil for få år siden været et af byens store - og ældste - industriområder. Det voksede ud af en tid, hvor adgangen til jernbanen var vigtig. Først var området knyttet til den første station i Slagelse, der lå der, hvor senere Magarinefabriken på Volden (nu Ndr. Ringgade) etablerede sig, og senere til det 'nye' stationsområde mod syd. Dermed har området - uagtet jernbanens flytning - kunnet udvikle sig over tid.

Slagelse har i et historisk perspektiv altid været knudepunkt for handel med fødevarer på Vestsjælland. Det store opland og byens størrelse gav grundlag for udveksling af varer fra især landbrugene i området. Ikke mindst slagterierne fyldte godt i området, men også konserverfabrik og korn- og foderstofhandel udnyttede den attraktive beliggenhed.

Centralt i området lå derfor også byens kvægtorv, der senere gav navn til Kvægtorvsvej. I en periode har området været kaldt Slagelse Bypark, men da vi i forvejen har en park - Anlægget - og for at fastholde historien, kaldes området nu igen for 'Kvægtorvet'.



KVÆGTORVET OG GASVÆRKET, 1950
LOKALARKIVET, SLAGELSE



KVÆGTORVET, CA. 1985 / DET KGL. BIBLIOTEK



FØR KVÆGTORVSVEJ (1963)
LOKALARKIVET, SLAGELSE



KVÆGTORVSVEJ, NYANLÆG (1964)
LOKALARKIVET, SLAGELSE

KVÆGTORVSVEJ

I takt med at der opstod øgede transportbehov til de stadigt voksende industrivirksomheder i området, var en udvidelse af tilkørselsmulighederne nødvendig. Oprindeligt var der kun adgang til området fra Ndr. Stationsvej, men da den daværende Volden (i dag Ndr. Ringgade) fik karakter af en omfartsvej, var det nærliggende at koble områdets tunge trafik direkte på den. Oprindeligt var der kun en sti fra Volden og ind i området, men i 1964 blev Kvægtorvsvej anlagt og indviet. Området blev desuden betjent af en godsbane-forbindelse fra stationsområdet.

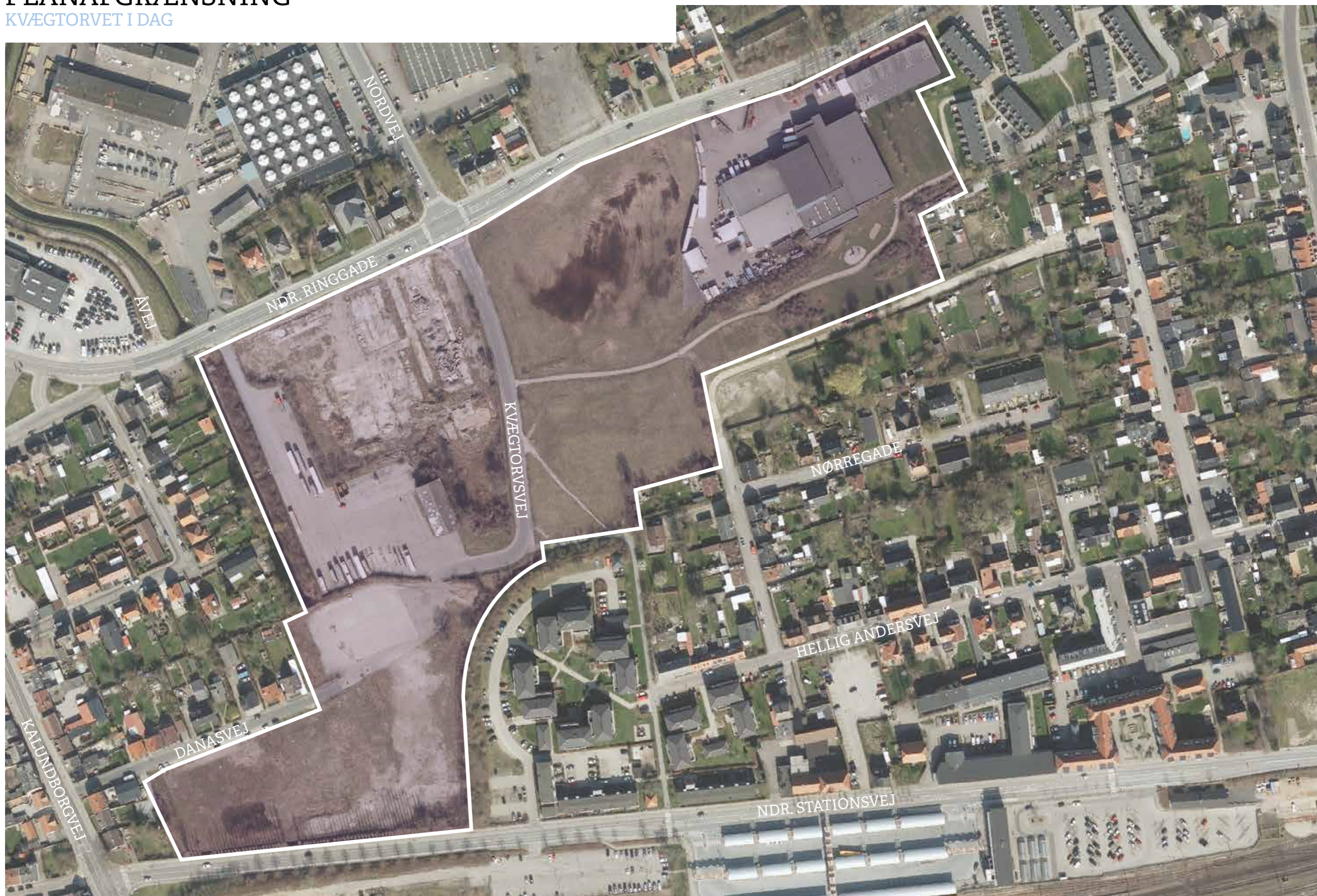
I dag ligger Kvægtorvsvej og venter på igen at modtage trafik i takt med at området udvikles. Når det sker, må det forventes, at vejen bliver renoveret, så den fremstår som en passende ankomst til Kvægtorvet.



KVÆGTORVSVEJ I DAG (2020)
GOOGLE STREETVIEW

PLANAfGRÆNSNING

KVÆGTORVET I DAG



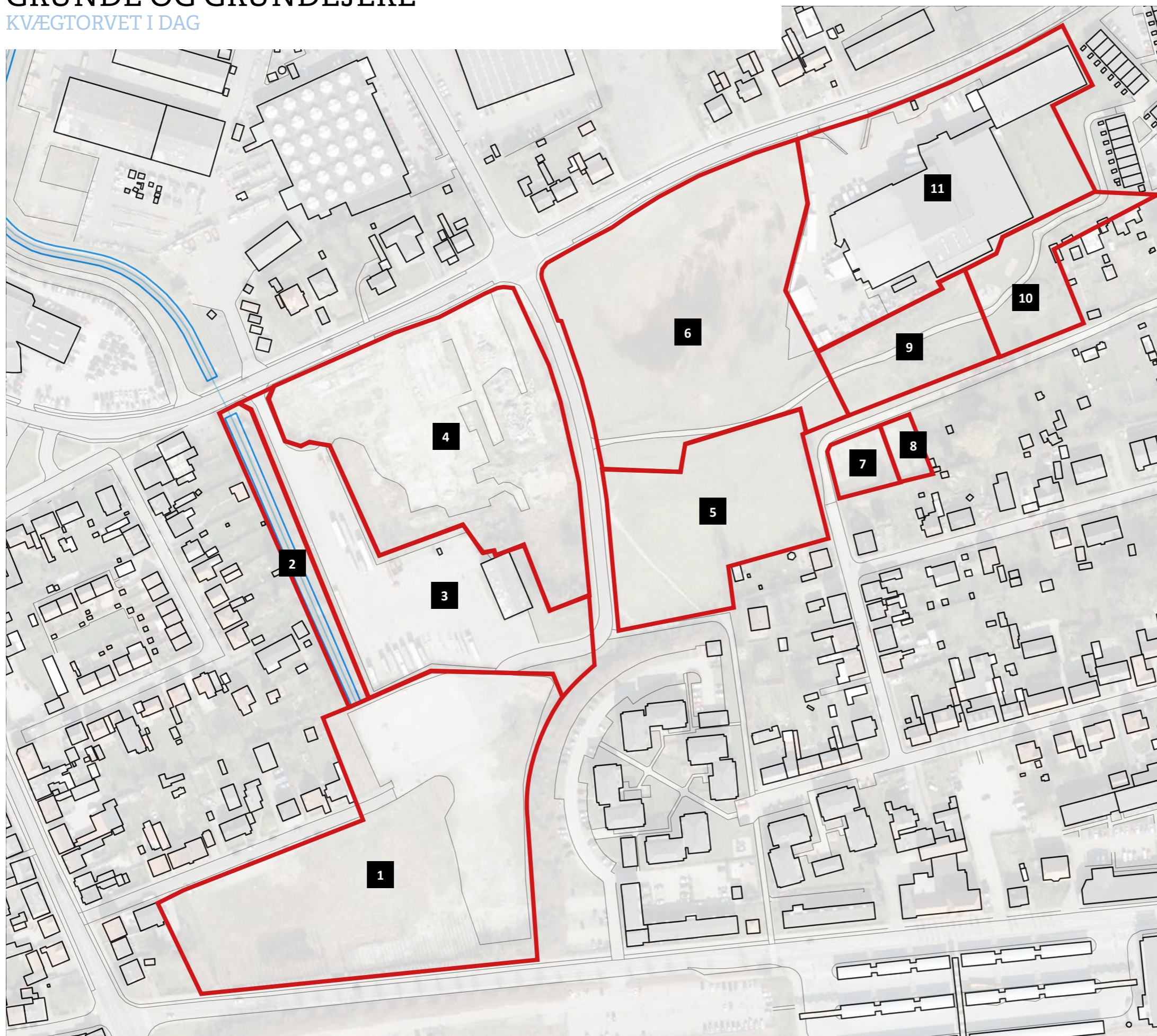
KVÆGTORVET SOM INDUSTRIOMRÅDE

KVÆGTORVET I 1972



GRUNDE OG GRUNDEJERE

KVÆGTORVET I DAG

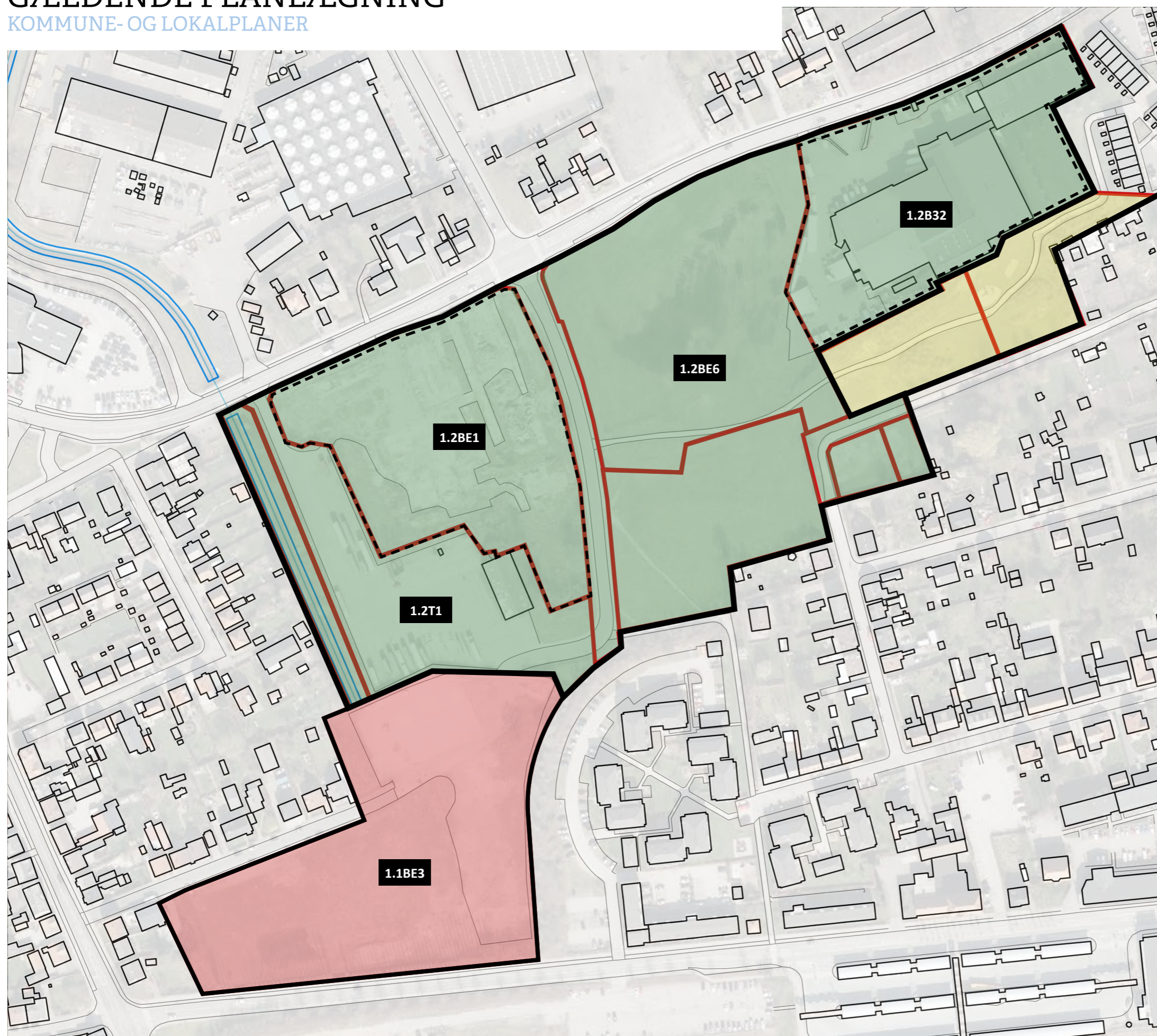


- 1** MATR. NR. 36z
BEREGNET AREAL: 19.131 m²
EJER: DAN MARK EJENDOMME UDVIKLING A/S
- 2** MATR. NR. 43h
BEREGNET AREAL: 2.111 m²
EJER: SK SPILDEVAND A/S
- 3** MATR. NR. 43a
BEREGNET AREAL: 9.676 m²
EJER: SLAGELSE KOMMUNE
- 4** MATR. NR. 63f
BEREGNET AREAL: 14.146 m²
EJER: CO/ DANSK FORVALTNINGSSKAB A/S
- 5** MATR. NR. 44ao
BEREGNET AREAL: 7.681 m²
EJER: PFA BOLIGER SLAGELSE A/S
- 6** MATR. NR. 44d
BEREGNET AREAL: 15.345 m²
EJER: PFA BOLIGER SLAGELSE A/S
- 7** MATR. NR. 44bg
BEREGNET AREAL: 817 m²
EJER: PFA BOLIGER SLAGELSE A/S
- 8** MATR. NR. 44bf
BEREGNET AREAL: 502 m²
EJER: PFA BOLIGER SLAGELSE A/S
- 9** MATR. NR. 44bh
BEREGNET AREAL: 3.339 m²
EJER: EJENDOMSSKABET CASA NORD APS
- 10** MATR. NR. 23dr
BEREGNET AREAL: 3.054 m²
EJER: EJENDOMSSKABET CASA NORD APS
- 11** MATR. NR. 44ah
BEREGNET AREAL: 13.611 m²
EJER: EJENDOMSSKABET NDR. RINGGADE 20

Ejeroplysninger er oplyst pr. 19.01.2021. Der er forsinkelse i frigtelsen af oplysninger, hvorfor ejerforhold kan have ændret sig i mellemtiden.

GÆLDENDE PLANLÆGNING

KOMMUNE- OG LOKALPLANER



LOKALPLAN NR. 1183 (APRIL 2018)
ETAGEBOLIGER VED DANASVEJ:

ANVENDELSE: BOLIGER OG ØVRIGE BYFORMÅL
BEBYGGELSESPROCENT: 80%
BYGNINGSHØJDE: 3-5 ETAGER
PARKERING: JF. AKTUEL P-NORM

KOMMUNEPLANRAMMER:
1.1BE3: -

LOKALPLAN NR. 1145 (MARTS 2016)
BOLIGOMRÅDET, SLAGELSE BYPARK:

ANVENDELSE: BOLIGER OG ØVRIGE BYFORMÅL
BEBYGGELSESPROCENT: 75-110%
BYGNINGSHØJDE: 5-6 ETAGER
PARKERING: 1 P-PLADS PR. 100 m² ETAGEAREAL

KOMMUNEPLANRAMMER:
1.2T1: 0% bebygg./0 etager (teknisk anlæg)
1.2BE1: 110% bebygg./8 etager
1.2BE6: 110% bebygg./7 etager
1.2B32: 75% bebygg./5 etager

DEL AF LOKALPLAN NR. 240 (AUGUST 2006)
BOLIGOMRÅDE VED BANEVOLDEN:

ANVENDELSE: FÆLLES FRIAREAL (DELOMR. 2)
BEBYGGELSESPROCENT: -
BYGNINGSHØJDE: -
PARKERING: -

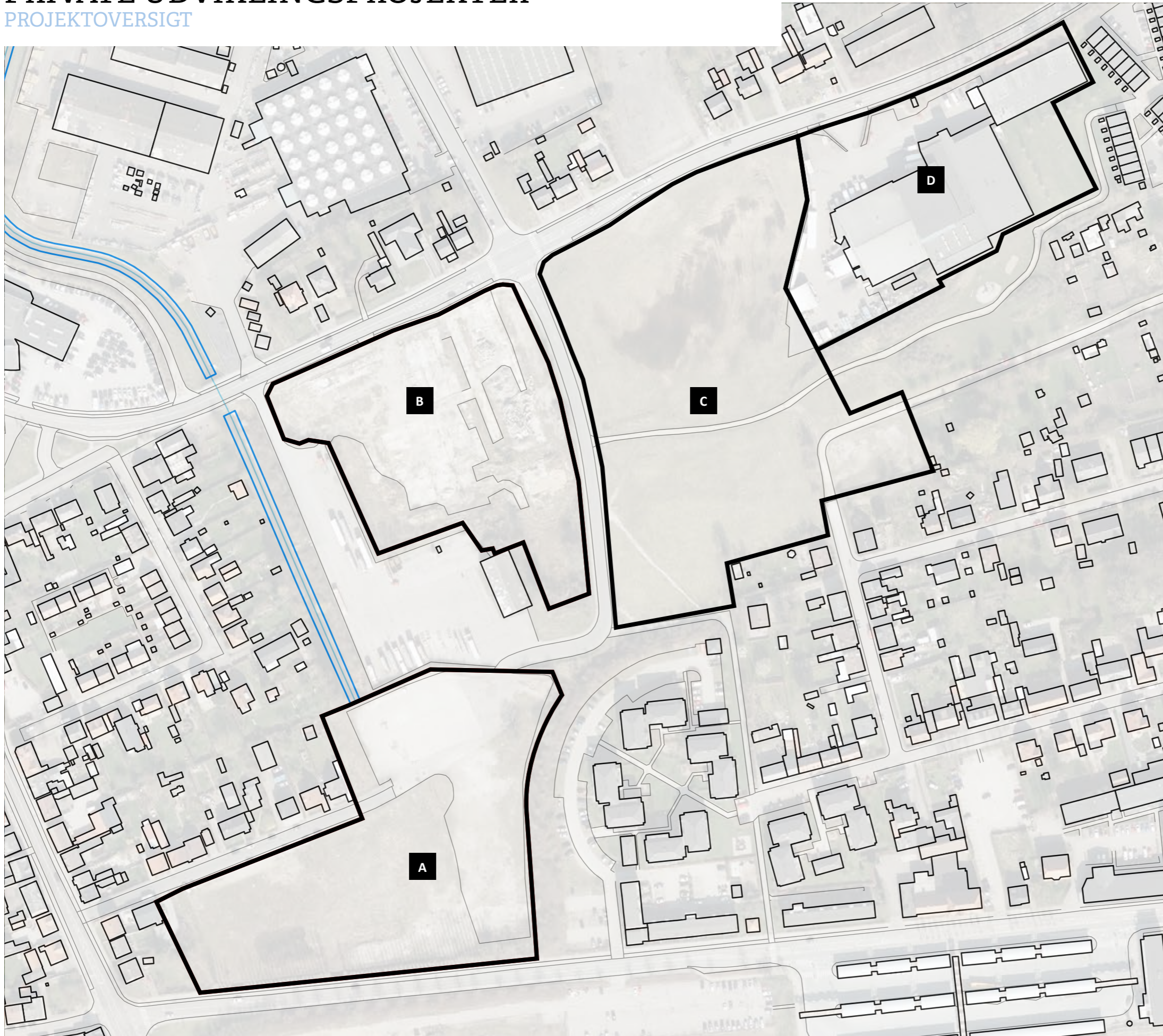
KOMMUNEPLANRAMMER:
1.2R17: REKREATIVT GRØNT OMRÅDE

NYE LOKALPLANER:

LOKALPLAN NR. 1247 (OMR. 4, JF. SIDE 6)
LOKALPLAN NR. 1231 (OMR. 11, JF. SIDE 6)

PRIVATE UDVIKLINGSPROJEKTER

PROJEKTOVERSIGT



A RUMMELIGHED: CA. 15.000 m²
 ANVENDELSE: BOLIGER OG ØVRIGE BYFORMÅL
 BOLIGTYPE: PRIMÆRT STUDIEBOLIGER
 BOLIGANTAL: ESTIM. 200-300
 PARKERING: ESTIM. 170-255 PLADSER (NUV. NORM)
 ANDET: 2 HOVEDETAPER/DELOMRÅDER

B RUMMELIGHED: CA. 15.000 m²
 ANVENDELSE: BOLIGER OG ØVRIGE BYFORMÅL
 BOLIGTYPE: FAMILIEBOLIGER, SENIORBOLIGER
 BOLIGTYPE ANDET: FRIPLEJHJEM (60 PLADSER)
 BOLIGANTAL: ESTIM. CA. 160
 PARKERING: ESTIM. 127 PLADSER
 ANDET: 4 BYGGEFELTER/DELOMRÅDER

C RUMMELIGHED: CA. 27.000 m²
 ANVENDELSE: BOLIGER OG ØVRIGE BYFORMÅL
 BOLIGTYPE: SENIORBOFÆLLESSKAB, SENIORBOLIGER
 BOLIGTYPE ANDET: FRIPLEJHJEM (75 PLADSER)
 BOLIGANTAL: ESTIM. CA. 145
 PARKERING: ESTIM. CA. 250 PLADSER*

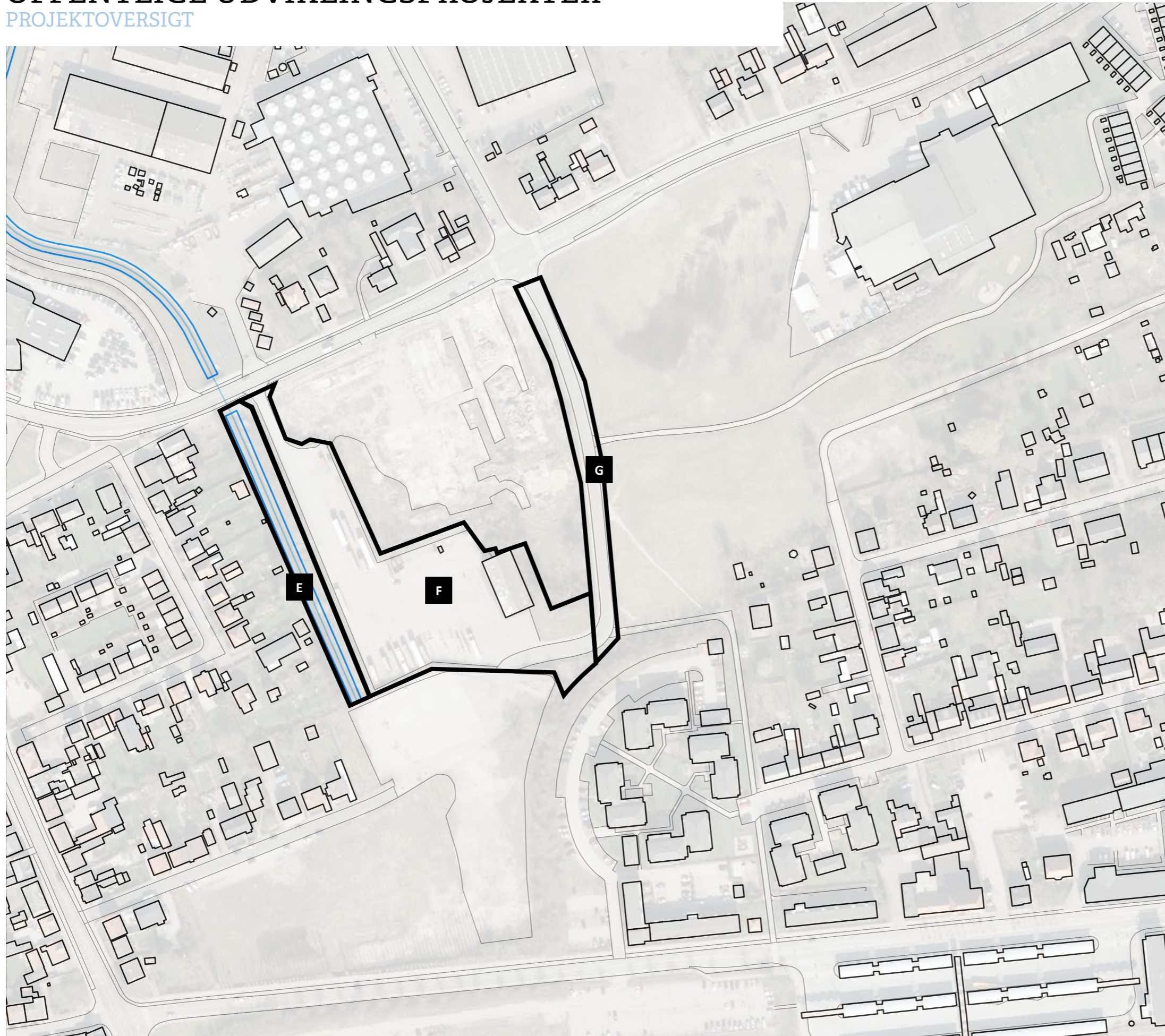
*) HERAF KAN 148 PLADSER ETABLERES PÅ KOMMUNAL PARKERINGSPADS, GASVÆRKSPARKERINGEN, JF. LOKALPLAN.

D RUMMELIGHED: CA. 12.250 m²**)
 ANVENDELSE: BOLIGER
 BOLIGTYPE: FAMILIEBOLIGER, STUDIEBOLIGER
 BOLIGANTAL: ESTIM. 125-175
 PARKERING: ESTIM. 120 PLADSER (NUV. NORM)

**) Rummeligheden er iht. gældende lokalplan ca. 10.200 m² (75% bebyggelse). Den foreslåede rummelighed baseres på en fremtidig forøgelse af bebyggelsesprocenten til 90, for at opnå større homogenitet i den samlede bebyggelse langs Ndr. Ringgade. I både område B og C er bebyggelsesprocenten 110. Den bør være mindre i område D under hensyntagen til, at bebyggelse i dette område opleves som en overgang til/fra nabobebyggelsen mod øst. Også tallet for boligantal og parkering vil øges, ved en øget bebyggelsesprocent.

OFFENTLIGE UDVIKLINGSPROJEKTER

PROJEKTOVERSIGT



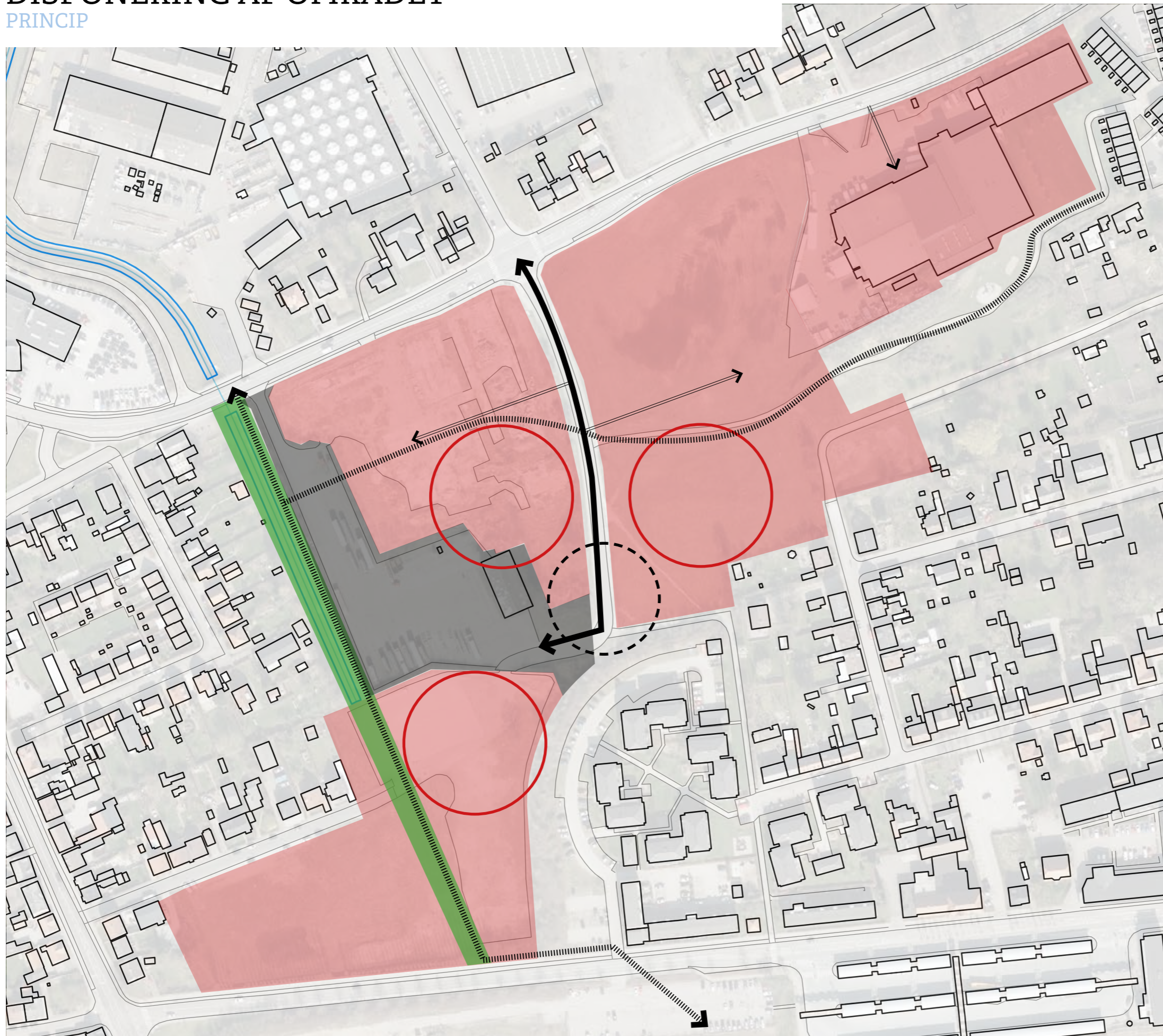
E **AKTØR:** SK FORSYNING/SLAGELSE KOMMUNE
I DAG: ÅBEN RENDE (REGNVAND) TIL RENSEANLÆG
I FREMTIDEN: MULIG DEL AF GRØN KILE MED STI-FORBINDELSE MELLEM DEN NORDLIGE BYDEL OG CAMPUSOMRÅDET TVÆRS GEMMEN KVÆGTORVSKVARTERET ('GRØNT GENNEMBRUD')
HANDLING: DIALOG MELLEM SK FORSYNING OG SLAGELSE KOMMUNE FOR AFKLARING AF MULIGHED FOR AT FORSKØNNE KANTEN AF RENDEN, HERUNDER AT ANLÆGGE EN STI ØST FOR RENDEN

F **AKTØR:** SLAGELSE KOMMUNE
I DAG: GL. GASVÆRKSGRUND. KAN IKKE BEBYGGES GRUNDET STÆRK FORURENING. BRUGT TIL SPEJLRETNINGSPLADS OG LASTBILPARKERING
I FREMTIDEN: GASVÆRKS-PARKERINGEN - OFFENTLIG PARKERING MED MIN. 300 PLADSER, FØRST OG FREMMEST SOM AFLASTNINGSPARKERING FOR HHV. PENDLERE OG STUDERENDE. DESUDEN MULIGHED FOR AT LADE PLADSERNE INDGÅ SOM AFLASTNINGSPARKERING FOR NYE BOLIGBEBYGGELSER I OMRÅDET - BASERET PÅ EN PARKERINGSFOND. BEBYGGELSE I OMRÅDE C HAR VIA GÆLDENDE LOKALPLAN EN OPTION PÅ KØB AF OP TIL 148 PLADSER
HANDLING: SLAGELSE KOMMUNE IGANGSÆTTER PLANLÆGNING FOR ETABLERING AF PARKERINGSFOND OG DERNÆST EN PLANLÆGNING AF OMRÅDET MED HENBLIK PÅ BEREKNING AF ANLÆGSUDGIFT.
ANDET: OMRÅDET ANVENDES I 2021 AF BANEDANMARK IFM. SPORARBEJDER PÅ SLAGELSE STATION. BYRÅDET SKAL FORVENTE PROJEKTET GENNEMFØRT I 2022, HVORFOR DET SKAL INDGÅ I KOMMENDE BUDGETFORHANDLING

G **AKTØR:** SLAGELSE KOMMUNE
I DAG: KVÆGTORVSVej, STAMVEJ TIL OMRÅDET
I FREMTIDEN: DET SAMME - MEN DET SKAL OVERVEJES, OM VEJPROFIL OG -UDTRYK MATCHER OMRÅDETS FREMTIDIGE BEHOV, HERUNDER OM DER SKAL ETABLERES EN KVARTERSTORV SOM FORAREAL TIL EVT. OFFENTLIGE/HALVOFFENTLIGE FUNKTIONER
HANDLING: SLAGELSE KOMMUNE AFKLARER SPØRGSMÅLET MED HENBLIK PÅ EVENTUEL REALISERING - FORMODENTLIG I 2023.

DISPONERING AF OMRÅDET

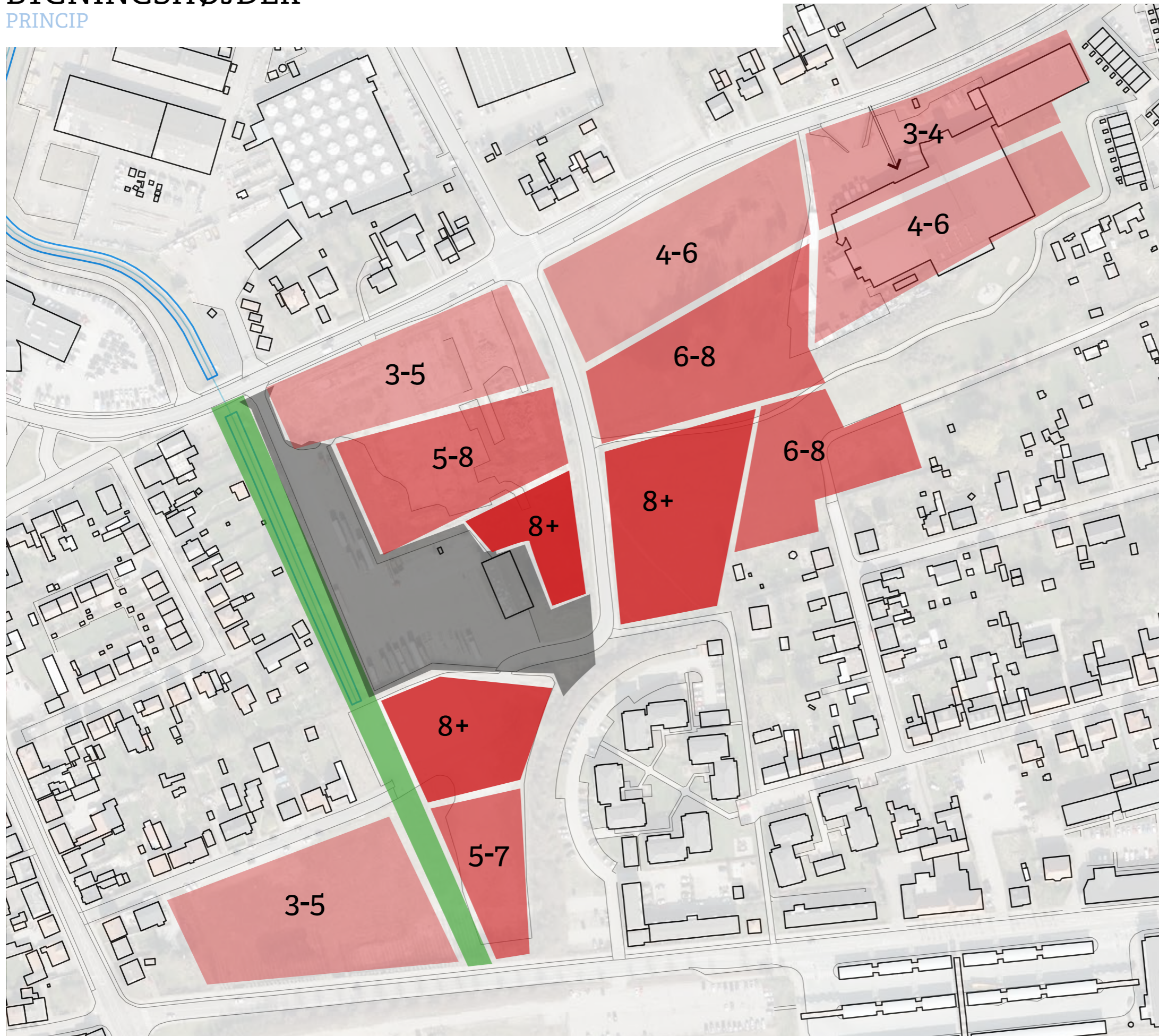
PRINCIP



- BLANDET BOLIGOMRÅDE:**
DET ANBEFALES, AT DER PLANLÆGGES FOR ET BREDT UDVALG AF BOLIGTYPER FOR AT UNDGÅ UNIFORMITET I BEFOLKNINGSSAMMENSÆTNINGEN.
- PARKERING:**
300-325 PLADSER (EST.), OFFENTLIGE, INDGÅR SOM PULJE FOR PARKERINGSFOND.
- GRØN KILE:**
STIFORBINDELSE Gennem OMRÅDET. MOD SYD ETABLERES GRØN KILE OVEN PÅ REGNVANDSKLOAK, DER IKKE KAN BEBYGGES.
- OFFENTLIGE/HALVOFFENTLIGE FUNKTIONER:**
DET ANBEFALES AT SAMLE FUNKTIONER, DER IKKE ER ALMINDELIGE BOLIGER, I MIDTEN AF OMRÅDET, HVOR DER OGSÅ KAN FORVENTES EN STØRRE BYGNINGSHØJDE.
- KVARTERSTORV:**
DET KAN OVERVEJES AT ETABLERE ET MINDRE KVARTERSTORV, DER KAN BIDRAGE TIL OMRÅDETS IDENTITET. DET VIL KUNNE FUNKERE SOM OVERGANG TIL EVENTUELLE OFFENTLIGE/HALVOFFENTLIGE FUNKTIONER.
- STAMVEJ/ADGANGSVEJ:**
KVÆGTORVSVEJ.
- FORDELINGSVEJE:**
INDKØRSEL TIL BOLIGOMRÅDERNE.
- HOVEDSTIFORBINDELSER:**
DER BØR ETABLERES EN SAMMENHÆNGENDE STIFORBINDELSE BÅDE PÅ LANGS OG TVÆRS Gennem OMRÅDET.

BYGNINGSHØJDER

PRINCIP



PRINCIP FOR BYGNINGSHØJDER

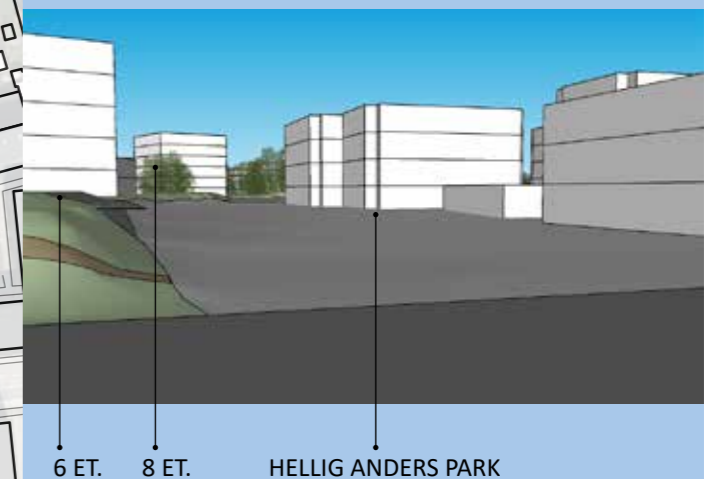
ILLUSTRATIONEN VISER PRINCIPPERNE FOR MULIGHEDEN FOR AT BYGGE MED VARIERENDE ETAGEANTAL.

LANGS NDR. RINGGADE OG VED DANASVEJ KAN BYGGES LAVERE END INDERST PÅ GRUNDEN. DETTE PRINCIP ER I TRÅD MED GÆLDENDE LOKALPLAN 1145.

HELE KVÆGTORVSKVARTERET LIGGER RELATIVT LAVT - MEN ISÆR ER BEBYGGERNE TÆTTEST PÅ NDR. STATIONSVEJ HØJERE BELIGGENDE. PÅ DEN BAGGRUND VURDERES DET, AT EN BEBYGGELSE PÅ MERE END 8 ETAGER, VIL VÆRE MULIGT, HVIS BEBYGGELSEN PLANLÆGGES MED TANKE PÅ AT REDUCERE GENEVIRKNINGER FOR NABOEJENDOMME MEST MULIGT. DEN NØJAGTIGE HØJDE AFHÆNGER AF DET KONKRETE PROJEKT OG DETS ARKITEKTUR - OG AF HELT LOKALE FORHOLD I FORHOLD TIL GENEVIRKNINGER FOR NABOERNE. DET SKAL NØDVENDIGVIS UNDERSØGES I HVERT ENKELT TILFÆLDE.

DER ER UDARBEJDET ET SIMPELT VOLUMENSTUDIE, DER BESKRIVER F.EKS. HVORDAN EN BYGNING PÅ 8 ETAGER VIL SE UD FRA NDR. STATIONSVEJ (SE NEDENFOR).

DET SKAL UNDERSTREGES, AT ILLUSTRATIONEN ER ET UDTRYK FOR EN FORVENTET MAKSIMAL RAMME FOR DE ENKELTE OMRÅDER. DEN ER IKKE I SIG SELV STYRENDE OG EN REALISERING VIL KRÆVE NÆRMERE PLANLÆGNING AF DET ENKELTE OMRÅDE.



TILLÆG TIL HELHEDSPLAN
FEBRUAR 2021

BEBYGGELSESPROCENT

- OG FRIAREAL

BEBYGGELSESPROCENTEN

Bebyggelsesprocenten fastlægger byggeretten på grunden. Den defineres normalt af den byk kontekst, den indgår i, og den fastsættes i kommune- og lokalplaner.

Vi føler os ganske trygge ved den typiske angivelse af bebyggelsesprocenter for forskellige boligtyper, f.eks. sommerhuse på 15%, parcelhuse (åben/lav) på 25-30%, rækkehuse (tæt/lav) på 30-40% og etageboliger på 50-60%. Det fungerer fint og indeholder god logik, når der er tale om en ukompliceret bebyggelsesstruktur, som man overvejende finder uden for bykerne.

Men i de mest centrale dele af byerne er bygningsmassen oftest væsentligt mere kompleks – med et virvar af bygningstyper, bygningshøjder og tæthed, der er historisk betinget eller givet af tætbyens multifunktionalitet. Her kan bebyggelsesprocenten let bevæge sig op i et helt andet niveau, f.eks. 200-300%, som visse gamle brokvarterer men også nyere bydele som Ørestaden og Aarhus Ø er udtryk for.

Man kan dermed sige, at bebyggelsesprocenten er et matematisk udtryk for tætheden i et område men ikke nødvendigvis et udtryk for, om det er et godt eller dårligt sted at bo. Mange af 60'ernes boligområder er bygget ud fra kongstanken om en større åbenhed og mere grønt – og selv om bebyggelsesprocenten sjældent er over 60%, er det ikke automatisk synonymt med at være gode boligkvarterer. Omvendt finder mange en attraktivitet i at bo i en udsigtslejlighed på Aarhus Ø – godt nok i en bebyggelse med en høj bebyggelsesprocent men til gengæld med egen altan, bilen i kælder og kort afstand til bymidten.

Man kan godt have et meget stort friareal, der ikke tilfører kvalitet til bebyggelsen, fordi det er uhensigtsmæssigt placeret, dårligt eller slet ikke indrettet eller ikke vedligeholdt. Sådanne steder bidrager mere til utryghed og irritation end til glæde og gavn. Derfor er det ikke nok at tale om størrelser men også om kvalitet! Den skal sikres, når bygherren tegner, og kommunen planlægger og byggesagsbehandler. Men helt grundlæggende kommer det an på, hvilke beboertyper der forventes - og hvad deres behov er.

Hvis vi ser på Kvægtorvskvarteret i dag, så giver den gældende planlægning mulighed for at bygge med en tæthed på op til 110%. Det skønnes at være en rimelig bebyggelsesprocent for et nyt, centralt beliggende boligområde.

HVAD DEFINERER ET FRIAREAL

En stor del af det areal, der ikke bebygges, bruges - i et etagebyggeri - til parkeringsplads (med mindre den placeres inde i konstruktionen). Arealkravet er givet af parkeringsnormen for bebyggelsen og betragtes som en konstant faktor (se fig.).

En anden væsentlig del bruges til distributions- og serviceareal (veje, stier, skure og renovation). Her er det en række tekniske krav f.eks. til vejbredder, redningsveje og renovationsanlæg, der define-

rer arealkravet. Her er der tale om en overvejende konstant faktor. Og så - til sidst - er der et restareal, der kan bruges til leg og ophold. Da det ikke på samme måde er underlagt grundlæggende, lovbestemte krav, er det oftest bygherrens 'elastik', når disponeringen af arealet gøres op. Opholdsarealet kan derfor betragtes som en variabel faktor (se fig.).

Det er helt enkelt: Jo færre etager en given byggeret skal fordeles på, og jo flere parkeringspladser, der kræves anlagt, desto mindre bliver det areal, der kan anlægges som et grønt opholdsareal - med mindre kommunen har fastsat et krav i form af en norm for opholdsareal.

En meget grøn og åben bebyggelse opnås primært ved at begrænse bebyggelsesprocenten - og dermed byggeretten. Det har den sideeffekt, at der ikke er mulighed for lige så mange boliger. Det har den følgevirkning, at nogle byggegrunde i praksis ikke udvikles, fordi der så ikke er mulighed for at bygge med en tilstrækkelig stor volumen. Og volumen kan være relativt afgørende, fordi afkastgraden i Slagelse fortsat er begrænset - og lavere end i flere andre, sammenlignelige byer, f.eks. Næstved, Holbæk og Roskilde. Dermed er bebyggelsesprocenten og byggeretten altså en konkurrenceparameter.

Dermed antydes, at meget grønne bebyggelser som følge af lave bebyggelsesprocenter kan være særdeles svære at opnå i Slagelse. For Kvægtorvets vedkommende er der med en bebyggelsesprocent omkring 100 og en mulighed for at bygge relativt højt samt mulighed for at reducere p-areal på egen grund (se side 15) skabt et godt grundlag for bebyggelser med rimelige friarealstørrelser. Det er op til bygherrene at bevise, at de også får en udformning, der bidrager til områdets samlede kvaliteter - og det er op til Slagelse Kommune at sikre, at det sker.

HØJERE BEBYGGELSE GIVER MERE FRIAREAL

En anden vej til at opnå grønne bebyggelsesstrukturer med tilstrækkelige opholdsarealer er at ændre på etageantallet.

Den grundlæggende logik foreskriver, at desto højere en bygning er, desto mere friareal frigøres mellem husene - hvis vi forudsætter, at bebyggelsen rummer samme byggeret. Man siger, at bygningen har et mindre fodaftryk.

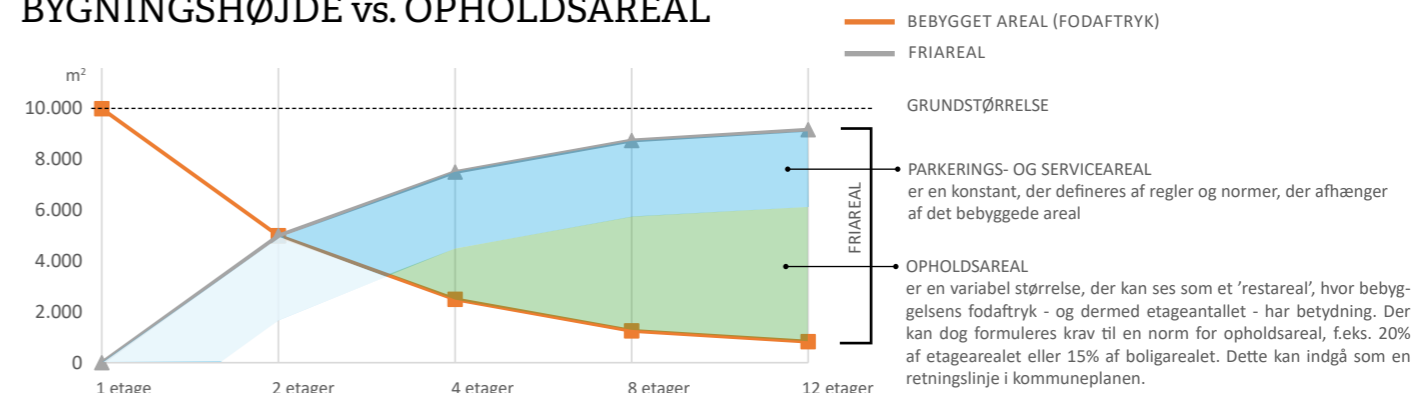
Hvis en tilladt bebyggelsesprocent på 100 på en grund på 10.000 m² må opføres i 1 etage, udnyttes hele grunden, og der er ikke noget friareal tilbage. Hvis den må opføres i 2 etager, kan der afgives 5.000 m² til friareal. Ved 5 etager kan 8.000 m² betragtes som friareal, mens man ved 10 etager kan udlægge 9.000 m² som friareal. Parkering- og serviceareal defineres af etagearealet og er omtrent konstant, uanset bygningshøjden.

I tabellen til højre vises, ud fra nævnte eksempel, forhold mellem etageantal og friareal i diagrammatisk form. Som det ses, er der god mulighed for at opnå mere friareal og forholdsmæssigt mere opholdsareal, når der bygges højere.



Illustration fra mulig ny bebyggelse på Kvægtorvet viser, at på trods af større tæthed, er der god mulighed for åbne, grønne områder og gode forbindelser mellem bygningerne (Erik Arkitekter).

DIAGRAM BYGNINGSHØJDE vs. OPHOLDSAREAL



BYGNINGSHØJDE

- OG SAMMENHÆNG

BYGNINGSHØJDER I DEN STORE SKALA

Bygningshøjden i den nuværende planlægning for Kvægtorvs-kvarteret beskriver muligheder for at bygge op til mellem 4 og 7 etager.

Det svarer til, at bebyggelser kan være op til ca. 24 m høje - i forhold til bygningens grundkote. Det skal ses i forhold til, at området ligger relativt lavt, med en gennemsnitskote for området på ca. 27 (meter over havet). Bygninger i 7 etager og en højde på 21-24 meter vil således stikke ca. 50 meter op over havet. Det er nødvendigt at regne i cirkatal, da etagehøjder og tagkonstruktioner kan varirere.

Til sammenligning stikker tårnet på Sct. Mikkel Kirke hele ca. 115 meter op. Sagt på en anden måde: Hvis en bygning på Kvægtorvet skal være højere end Sct. Mikkel Kirke, så skal den være omkring 27 etager høj!

Bebyggelse på Kvægtorvet vil være særlig synlig, når man kommer til byen fra nord og nordvest. I dag er det udelukkende boligerne i Hellig Anders Park, der markerer sig - og så i øvrigt den kommende bro over banen (pylon-top beregnet ca. 56 m.o.h.), det nye campusbyggeri (beregnet ca. 52 m.o.h.), Kløverhuset ved Stormbroen (beregnet ca. 65 m.o.h.) og Rådhuset (beregnet ca. 68 m.o.h.). Nå ja, og længst væk og højest oppe, Sct. Mikkel Kirke som nævnt (beregnet ca. 115 m.o.h.).

Det er naturligt, at nye bebyggelser på både Kalundborgvej (evt. fremtidigt omdannelsesområde) og på Kvægtorvet ses i denne samlede kontekst. Det vil være naturligt, at bygningerne centralt i bymidten, hvor terrænet er højest, også synes højest. Men det vil være lige så rimeligt at vurdere, at der rundt om bymidten godt kan være bebyggelser, der fanger øjet på afstand og danner en skalamæssig overgang til den højere bymidte.

En byarkitektonisk vurdering kan være, at ny bebyggelse på Kvægtorvet ikke bør være højere end de nærmeste førnævnte bygninger, altså campusbyggeriet og Kløverhuset - der som gennemsnit betragtet har en beregnet højde på ca. 63 m.o.h. Ud fra den teoretiske betragtning, er det realistisk at bygge op til 10-11 etager, uden at det fjerner fokus fra de højere bebyggelser i bymidten. Afhængig af bygningernes udformning kan der måske endda bygges en smule højere, uden at ødelægge byens skyline i den store skala. Længere ude, f.eks. i førnævnte mulige byomdannelsesområde på Kalundborgvej, bør bebyggelserne være lavere, f.eks. maksimalt 6-8 etager.

DEN LILLE SKALA

Ser vi på Kvægtorvet i forhold til de allernærmeste nabokvarterer, er det åbenlyst, at der vil være en forskel på de ældre villakvarterer med 1- og 2-plansvillaer og en ny, tættere bebyggelse på Kvægtorvet.

Den nærmeste større nabo, Hellig Anders Park, er på 4 etager plus en lav tagkonstruktion, beregnet til ca. 50 m.o.h., da ter-

rænet stiger markant op imod Ndr. Stationsvej. Det betyder, at bygninger på Kvægtorvet på 7 etager, som er maksimum på nuværende tidspunkt, kun vil være marginalt højere - og visuelt, på grund af afstanden, reelt ikke opfattes som højere.

Man kan anlægge den byarkitektoniske betragtning, at det vil være en gevinst for området som helhed, hvis der er variation i bygningshøjderne. Det skaber mere dynamik i den visuelle oplevelse af et område, når alt ikke fremstår fladt. I den sammenhæng er det ikke givet, at bebyggelsen i Hellig Anders Park har patent på at være højest.

I øvrigt har området også i et historisk perspektiv i en periode huset ganske høje bygninger, primært langs Ndr. Stationsvej, hvor en række større industribygninger markerede sig (se f.eks. foto på side 3, nederst tv.).

HØJDER ER IKKE KUN PRINCIPPER

Man kan anlægge mange forskellige teorier om bygningshøjder, fastsætte normer, højdegrænseplaner og mange andre tekniske betragtninger. I virkeligheden er det vigtigste at se på, hvordan den enkelte bygning er udformet, og hvordan udformningen påvirker nærmiljøet.

Desto højere en bygning er, desto mere skygge kaster den - og desto mere vind skaber den. Desuden vil antallet af beboere typisk øges med en højere bygning - og det medfører oftest indbliksgener for de nærmeste omkringboende.

Er der tale om en smal, tårnlignende bygningskrop eller en mere bastant volumen - eller er der tale om, at en mindre del af bygningen får lov at rejse sig højere som et spir? Hvordan vil naboerne opleve skyggevandringen - et smalt tårn kaster selvfølgelig mindre skygge, der vil være hurtigt væk, sammenlignet med den store bygningskrop, der henlægger naboterrassen i skygge i længere tid. Placeres bygningerne, så de skærmer hinanden for vinden - eller så de skaber et øget gennemtræk gennem bebyggelsen. Alt dette og mere til har indvirkning på fastsættelsen af bygningshøjden. Derfor er det ikke rimeligt at fastsætte absolutte normer i en generel helhedsplan som denne. Det vil afhænge af det konkrete projekt, dens bebyggelsesplan og ikke mindst arkitekturen. Det skal undersøges nærmere i hvert enkelt tilfælde i den indledende dialog med bygherre.

Økonomi er også en parameter: De tekniske krav til bygningen, bl.a. i forhold til sikkerhed, øges, når bygningens gulvkote i øverste etage er mere end 22 m over terræn. Det betyder typisk, at den 8. etage gør bebyggelsen forholdsmeæssigt dyrere - og at det derfor sjældent kan betale sig at bygge 8 etager, men at der vil være brug for lidt mere for at udligne meromkostningen.

Det sammenfattes i helhedsplanen, at der i den centrale del af området åbnes op for, at bygninger kan være højere end de nuværende 7 etager - og i princippet også højere end 8 etager, afhængig af det konkrete projekt. Dette er tilrettet på side 11.



Illustration fra mulig ny bebyggelse på Kvægtorvet viser en bebyggelse med varierede bygningshøjder, fra 3 til 6 etager (Erik Arkitekter).

GODT AT VIDE!

Ud over den subjektive vurdering af hvornår et hus opfattes som højt, er det også relevant med en objektiv definition. Højhusdatabasen emporis.com fastslår, at et højhus er på mere end 12 etager eller mindst 35 m højt.

I Slagelse Kommune bruger vi samme tekniske definition. Derfor er det korrekt at fastslå, at vi i dag ikke har højhuse i Slagelse. Og næppe heller forkert at antage, at vi heller ikke lige er på vej til at få det!

PARKERING

- NYE NORMER

PARKERINGSPLADSER

Nye bebyggelser på Kvægtorvet estimeres til at medføre et behov for ca. 750 parkeringspladser, jf. s. 8. Disse pladser skal som udgangspunkt etableres på egen grund. I projektområde C (se side 8) gælder dog ifølge lokalplan 1145, at 148 pladser kan etableres på offentlig parkeringsplads, Gasværksgrunden.

Gasværksgrunden skal anlægges af Slagelse Kommune som aflastningsparkeringsplads for campus og station - men vil teoretisk set også kunne fungere som aflastning for boligbebyggelsen i området. Der er endnu ikke udarbejdet detaljerede tegninger for etablering af parkeringspladser, men på illustrationen til højre ses en mulig disponering med plads til ca. 342 pladser.

PARKERINGSNORM

Kravene til parkering defineres af de gældende lokalplaner i området. Med de nye parkeringsnormer, der forventes vedtaget som fremtidigt administrationsgrundlag, åbnes op for en alternativ fastsættelse af parkeringskravet. Hvis man allerede er underlagt parkeringskrav i lokalplanen for sin ejendom, kan man - hvis det er muligt i forhold til planlovens bestemmelser om dispensation - søge om en sådan, for i stedet at være reguleret af de nye parkeringsnormer.

Essensen af de nye parkeringsnormer, der blev vedtaget af byrådet den 14. december 2020, er, at der for etageboliger gælder et krav på 1,2 pr. bolig, uagtet boligstørrelse og om det er privat eller alment byggeri. Heraf skal anlægges 0,8 plads og udlægges 0,4 plads pr. bolig. Anlægget skal ske, før boligerne tages i brug, mens udlægget skal ses som en reservation, som kommunen senere kan kræve anlagt, hvis der skønnes at blive behov for det. Udlægget skal indgå som (måske midlertidigt) grønt område. For ungdomsboliger gælder et krav på 0,7, hvoraf 0,4 skal anlægges fra byggeriets start, og 0,3 i så fald skal udlægges og anvendes som grønt område. Man kan som bygherre selvfølgelig vælge at opfylde hele parkeringskravet fra start.

Der er endnu ikke vedtaget et administrationsgrundlag for de nye parkeringsnormer. Men hvis man antager, at de tages i anvendelse på Kvægtorvet, reduceres antallet af anlagte parkeringspladser i området med ca. 200 pladser, der i stedet kan indgå som en del af de grønne fri- og opholdsarealer. Det svarer til anslået mindst 3.000 m² grønt område ud over det oprindeligt planlagte - for hele Kvægtorvet. Dette areal skal ses som en tilføjelse til de fri- og opholdsarealer, der allerede kræves og kan således ikke erstatte disse. Det er for at sikre, at opholdsarealerne ikke forsvinder, hvis Slagelse Kommune senere kræver de udlagte arealer omdannet til anlagte parkeringspladser. Tallet er et estimat med afsæt i de oprindelige forventninger til boligantal og -areal og tager ikke højde for senere ændringer af bebyggelsesprocenten i dele af området.

PARKERINGSFOND

Slagelse Kommune ejer som nævnt Gasværksgrunden. Den anvendes i 2021 af BaneDanmark i forbindelse med de omfat-

tende sporarbejder og renovering på Slagelse Station. Men fra 2022 kan den omdannes til mindst 300 offentlige parkeringspladser (se tekst under illustrationen til højre).

Alle grundejere i området skal skabe det antal parkeringspladser på egen grund, som parkeringsnormen beskriver for den enkelte ejendom. Undtaget herfra er, som før nævnt, projektområde C, der kan overføre 148 pladser til Gasværksgrunden.

Andre grundejere inden for helhedsplanens afgrænsning kan stilles samme mulighed i udsigt, hvis de kan påvise, at det ikke er muligt at opfylde kravet til parkering på egen grund.

For at sikre en ensartet administration af denne mulighed for at anvende pladserne på Gasværksparkeringen etableres i løbet af 2021 en parkeringsfond.

Parkeringsfonden fungerer således, at grundejere/bygherrer, der ønsker en reduktion af antallet af pladser på egen grund, kan indbetale et fast gebyr til parkeringsfonden for hver plads, der ikke anlægges på egen grund.

Dermed pålægges Slagelse Kommune inden for en fast defineret årrække (typisk 5 år) at sikre, at der kan henvises til et tilsvarende antal pladser på en offentlig parkeringsplads i nærområdet - i dette tilfælde altså Gasværksparkeringen.

Gebyret, der indbetales til parkeringsfonden, svarer normalt til halvdelen af den estimerede anlægsspris for en parkeringsplads - kommunen betaler den anden halvdel. Det betyder, at man har en brugsret til privat parkering på offentlig grund, men man har ikke ejendomsret. Det vil sige, at der ikke kan forhåndsreserveres pladser og skiltes med 'privat parkering'. Dette sikrer, at pladser, der alligevel ikke er optaget (f.eks. i dagtimerne, hvor mange i et boligområde er kørt på arbejde) kan anvendes af andre. I dette tilfælde f.eks. pendlere og studerende, der til gengæld kun i mindre grad har brug for at anvende pladserne om aftenen og natten.

Detaljer omkring betingelserne for parkeringsfonden, herunder fastsættelse af gebyr og det maksimale antal pladser, der kan 'afstås' via fonden, defineres i en særskilt sag, der skal godkendes af byrådet.

GASVÆRKSPARKERINGEN



Arealstudie for parkering på Gasværksparkeringen. Dette er ikke et nøjagtigt forslag til indretning men blot en beskrivelse af en mulig disponering af p-pladser på grunden. Der er indtegnet 342 pladser på planen, men det vil kunne variere i forhold til bl.a. tilslutninger til de omkringliggende grunde og til detailindretning, f.eks. etablering af plantekummer mv. (der bør/må ikke graves i jorden på grund af jordforurening, så beplantning, byinventar, el-ladestander og belysning skal tænkes alternativt). Indtil indretningen er nærmere undersøgt, fastsættes parkeringsrummeligheden i området konservativt til 300.