

FRA RINGPARKEN TIL NY RINGBY 2025 INFRASTRUKTURANSØGNING

- vejen til et trygt og levende byområde

Oktober 2018



INDLEDNING

FOB og SAB sender her samlet en infrastrukturansøgning for Ringparken i Slagelse. Det er ønsket med ansøgningen at komme i betragtning til tilskud til infrastrukturmidler fra Landsbyggefonden, jf. paragraf 92b.

Denne ansøgning er den første konkrete udmøntning af visionsplanen for Ringparken, "Ny Ringby 2025 - vejen til et trygt og levende byområde". I visionsplanen er en infrastrukturel omdannelse af Ringparken et nøglegreb, som skal ændre bebyggelsens bystruktur og skabe såvel bedre intern sammenhæng og flow som naturlig forbindelse med den omkringliggende by.

Visionsplanen rummer desuden ambitioner om at omdanne Ringparken til tre mindre kvarterer, der på forskellig vis bygger bro til og skaber sammenhæng med nabobebyggelser. De tre kvarterer har forskellige identiteter og grader af tætheder og kvartersdannelserne opnås gennem fortætning og omdannelse.

Det kommende vej- og stisystem, som denne ansøgning omhandler, er et helt afgørende fysisk greb, som baner vejen for de øvrige.

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

Flemming Stenhøj Andersen, FOB og
Lars Frank Jensen, DAB/SAB

Kolofon:

*Ansøgning til Landsbyggefondens infrastrukturpulje
Udarbejdet for boligorganisationerne FOB og DAB af Bureauet Niels Bjørn og
KANT Arkitekter.
© 2018 FOB og DAB*

Kontakt:

*Direktør i FOB Flemming Stenhøj Andersen, fsa@fob.dk
Bestyrelseskonsulent i DAB Lars Frank Jensen, lfj@dabbolig.dk*



INDHOLD

Indledning	side 2
Visionsplan	side 4
Analyse	side 6
Løsning 1:2	side 8
Løsning 2:2	side 10
Vejprofiler	side 14
Budget	side 18
Perspektiv	side 20

"Ringparken folder sig ud"



1: VISIONSPLAN

Forandring der gør en forskel -byudvikling fra Visionsplan

Forandring der gør forskel

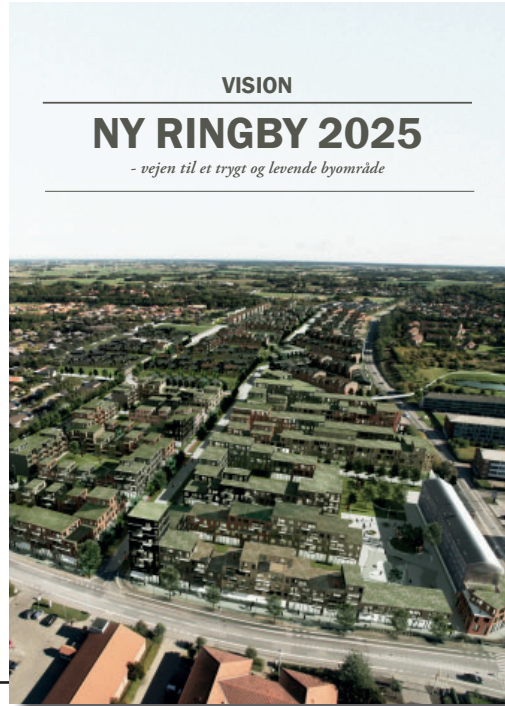
I 2016 udarbejdede vi visionsplanen "Ny Ringby 2025", som er vores overordnede plan for, hvordan vi over de kommende år vil udvikle Ringparken, så området ændres fra at være et socialt udsat og ensartet boligområde, der opleves isoleret og adskilt fra den omkringliggende by, til at blive et forskelligartet,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

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

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

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

Illustration fra Visionsplanen Ny Ringby 2025



B - KANT / arkitekt - Bureauet Niels Bjørn

FORANDRING DER GØR FORSKEL

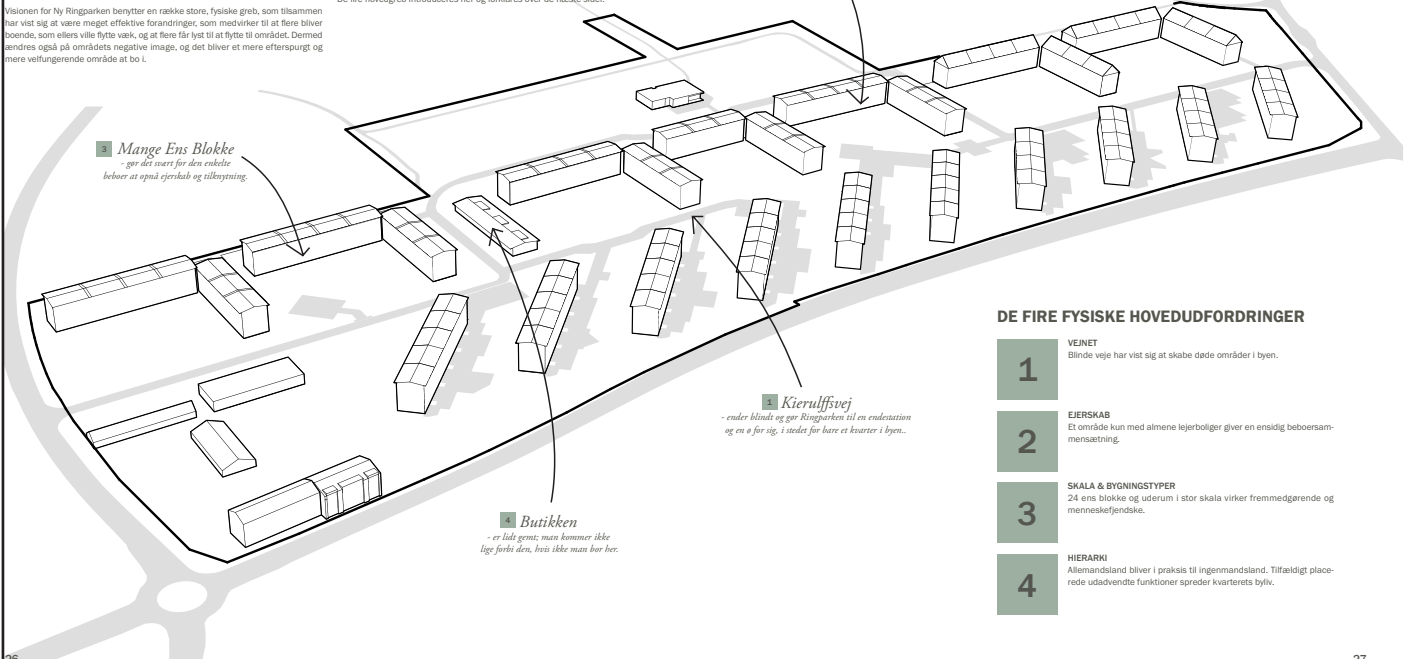
Visionen for Ny Ringby 2025 bygger på den nyeste forskning i, hvordan et socialt udsat boligområde udvikles til et socialt balanceret, attraktivt og trygt byområde. At fysiske indsatser kan gøre en forskel skyldes, at menneskers adfærd påvirkes af de fysiske rammer.

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

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

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

De fire hovedgreb introduceres her og forklares over de næste sider



DE FIRE FYSISKE HOVEDUDFORDRINGER

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

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

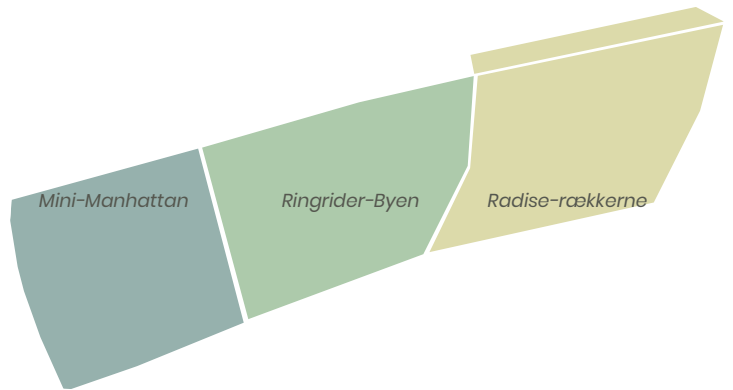
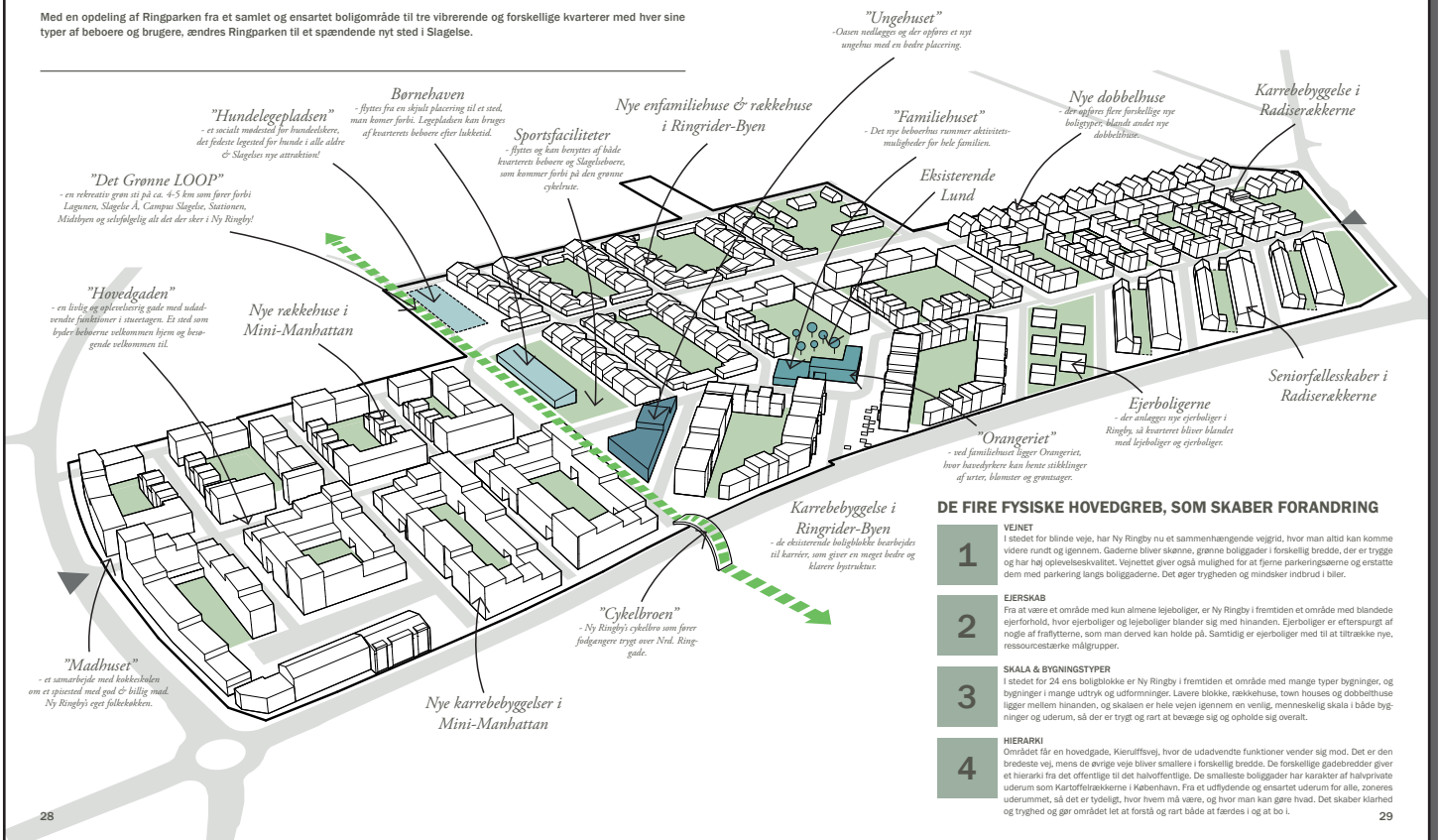


Illustration fra Visionsplanen Ny Ringby 2025

VISION NY RINGBY 2025

- fra vision til virkelighed

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



DE FIRE FYSISKE HOVEDGREB, SOM SKABER FORANDRING

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

2. ANALYSE

Hvad det nuværende vejsystem giver af udfordringer

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

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

Gode intentioner med uheldige resultater

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

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

Den nuværende vejstruktur giver problemer

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

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

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

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

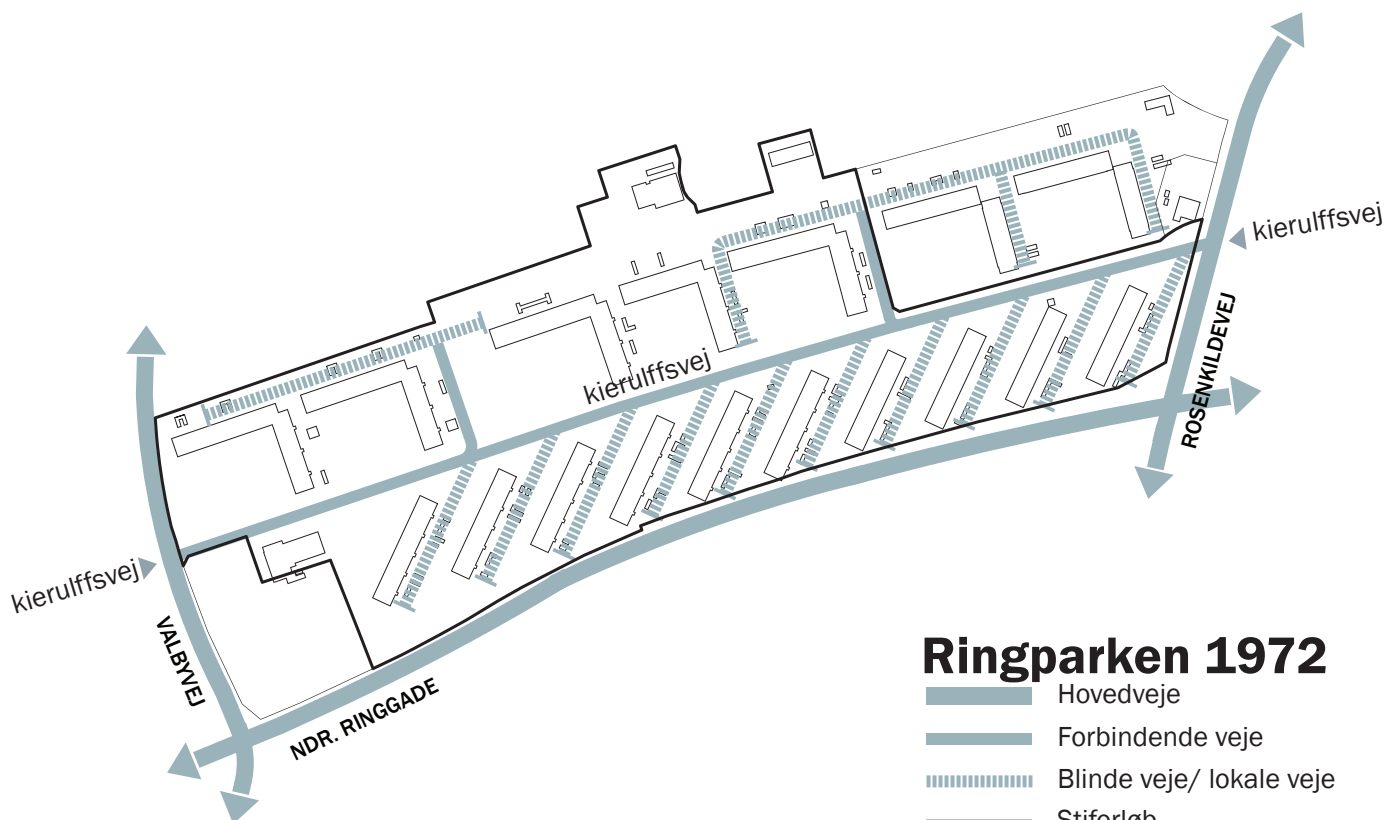
Alt det har at gøre ikke alene med vejstrukturen men også med den ensartede natur af bygninger og uderum. Mens de bygningsmæssige og landskabelige forhold adresseres i andre projekter, er det her i denne ansøgning vejnettet og byrummene, som udfordres og nydesignes.

Mangel på liv giver utryghed

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

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

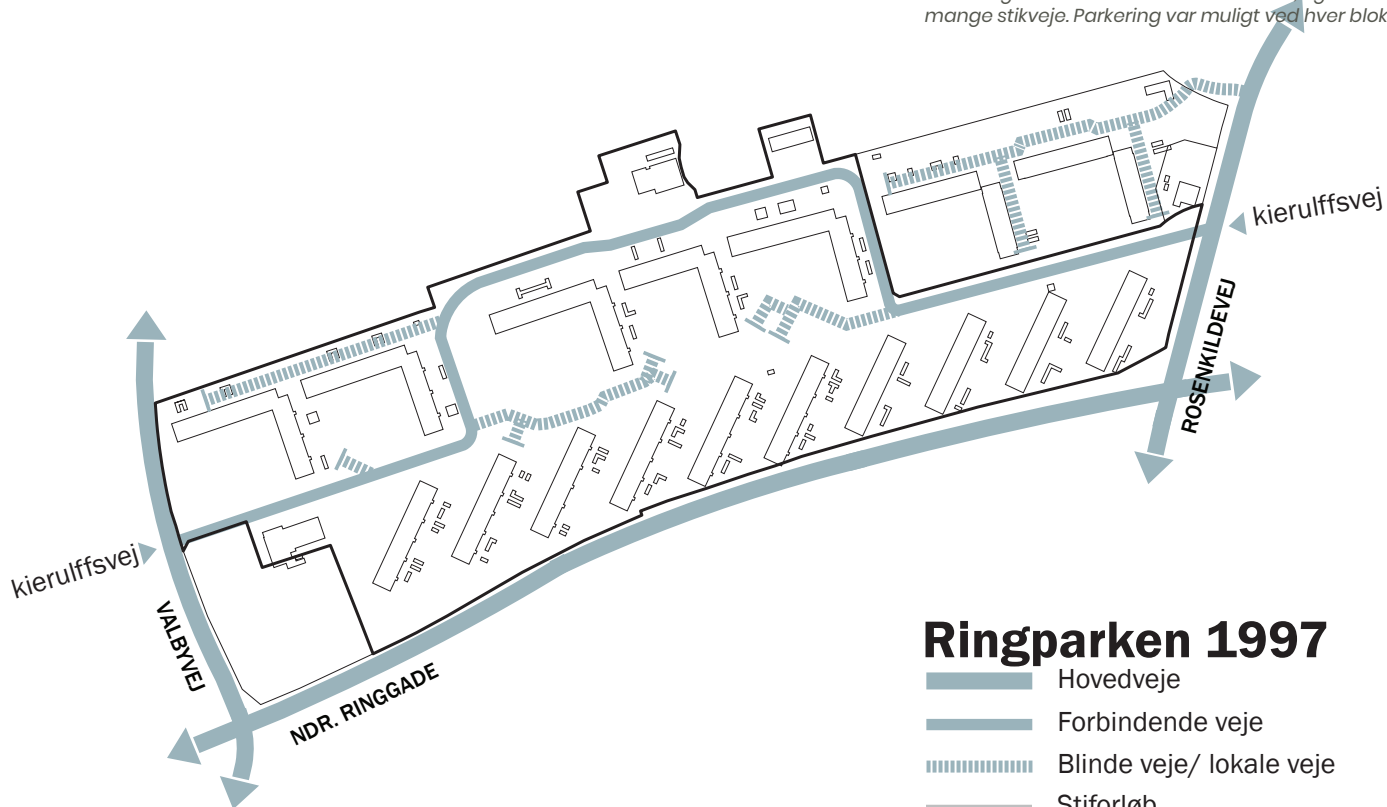
Derfor kan veje gennem et område, som medfører naturlig trafik, øge trygheden. Og farten kan styres ved at sørge for at vejene tilføres fartdæmpende elementer.



Ringparken 1972

- Hovedveje
- Forbindende veje
- Blinde veje/ lokale veje
- Stiforløb

Da Ringparken blev anlagt, var der mulighed for at komme gennem området fra øst til vest, og med mange stikveje. Parkering var muligt ved hver blok.



Ringparken 1997

- Hovedveje
- Forbindende veje
- Blinde veje/ lokale veje
- Stiforløb

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

Den nuværende vej- og parkeringsstruktur giver følgende udfordringer:

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

3. LØSNING 1:2

Sådan løser et nyt vej- og parkeringssystem udfordringerne

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

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

Vejgrid

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

Barrieren mellem boligområdet og byen mod syd ønsker vi at ophæve og i stedet skabe en række vejforbindelser mellem Nordre Ringgade og Ringparken. I alt tilføjer vi 6 nye adgangsveje til Ringparken, som "højre ind og højre ud-adgange". Det sikrer, at vi ikke påvirker ringgadens trafikrytme u hensigtsmæssigt i spidsbelastningsperioder.

Vejgrid muliggør ny bebyggelsesstruktur

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

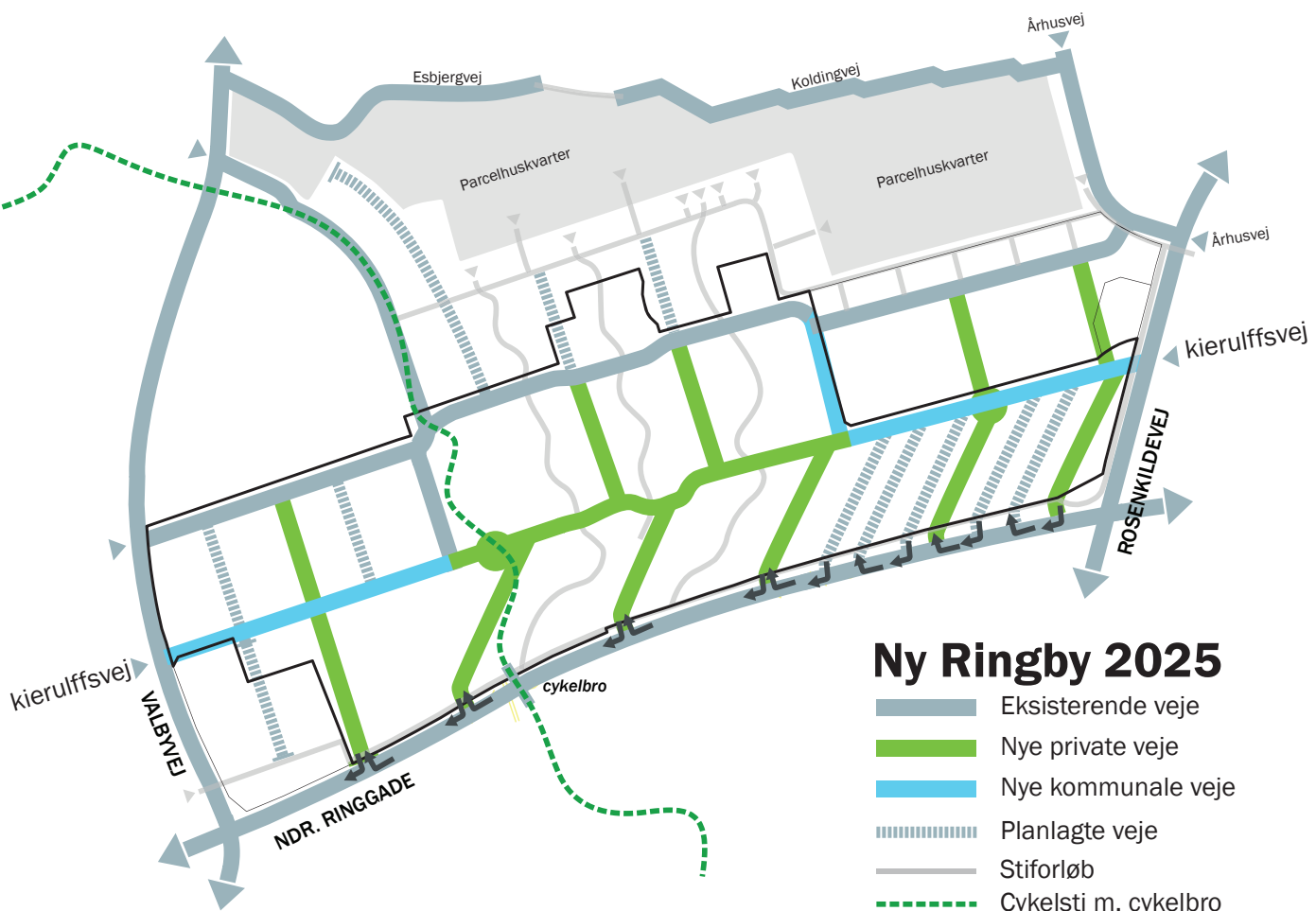
udearealerne opdelt på en helt naturlig måde mellem arealer, som kun er beboernes og derfor halvprivate fællesskabsrum, og gaderummene, som er klart offentlige. Det giver tydelighed og klarhed, og dermed tryghed. Samtidig giver gårdrummene det bedst mulige udgangspunkt for trygge fællesskaber og godt naboskab. I et gårdrum kommer kun de, som bor der. Derfor er der større tendens til at hilse og begynde en snak med naboerne, man møder her, frem for nogen man møder på gaden.

Parkering

At indføre et sammenhængende vejgrid betyder, at der anlægges ganske meget mere vejareal. Det giver en mulighed for at ændre parkeringssystemet, dvs gøre op med de centrale parkeringspladser, der udgør utrygge steder, og i stedet distribuere parkering langs vejene. Ud fra en parkeringsnorm med en parkeringsplads pr. 100 m² og med en beregning om tilførsel af nye ejerboliger (Ringparken er en af de såkaldt "hårde ghettoer", hvor nye krav anviser, at der skal laves en plan for, hvordan området kommer ned på maksimalt 40% almene familieboliger. Sådan en udviklingsplan arbejder vi på sideløbende med denne infrastrukturplan, og vi tænker dem naturligvis sammenhængende) kan der anlægges parkeringspladser nok langs vejene til at vi kan undgå større parkeringspladser. Det vil fremme såvel trygheden som mindske mulighederne for at begå kriminalitet.

Slagelse Kommunes trafikplaner

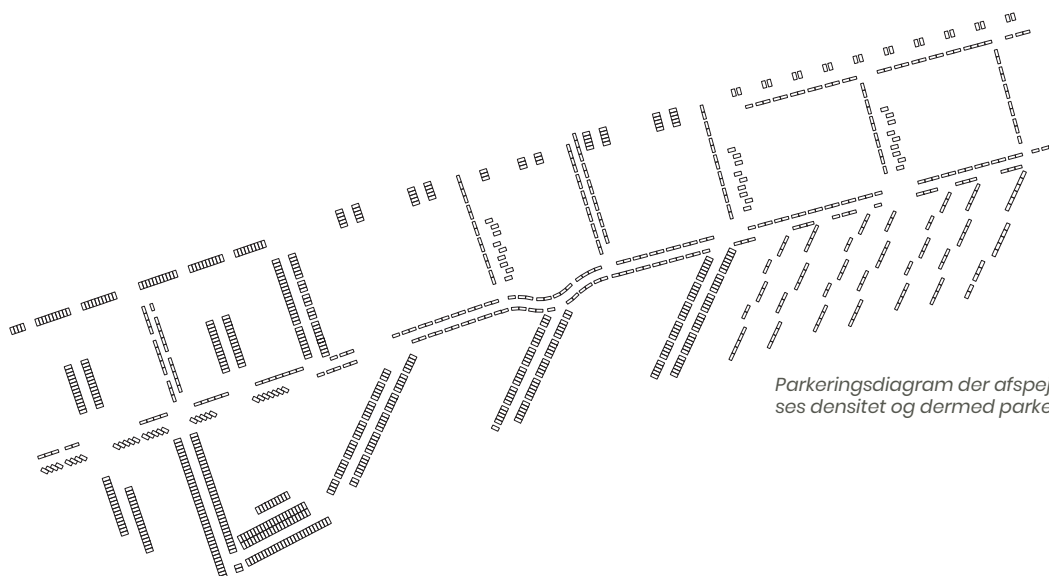
Siden offentliggørelsen af visionsplanen i 2016 har Slagelse Kommune været en tæt dialogpartner omkring udviklingen af Ringparken. Politikerne har udvist stor interesse for visionen, og der har været en række møder med embedsfolk omkring flere af de store elementer i visionen, herunder om infrastruktur. I budgettet for 2019 har Slagelse Kommune afsat nye midler til cykelforbindelser, og der er tanker (men ikke konkrete planer endnu) om at nedbringe den tunge trafik på ringgaden og ændre den til en bygade, hvilket - hvis det gennemføres - vil få stor betydning for Ringparkens kobling mod syd.



Ny Ringby 2025

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

I visionen Ny Ringby 2025 anlægges et gennemgående og sammenhængende vejgrid, hvor man som regel kan komme videre frem og kun de mindste bolig-gader ender blindt. Forskningen fra bl.a. Aarhus Arkitektskole viser, at vejgrid er den bedste vejstruktur for byen, også for boligområder, fordi de er logiske og letforståelige, selv for besøgende udefra. Vi designer både små, hyggelige bolig-gader og Kierulffsvej som et aktivt, skønt hovedstrøg.



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

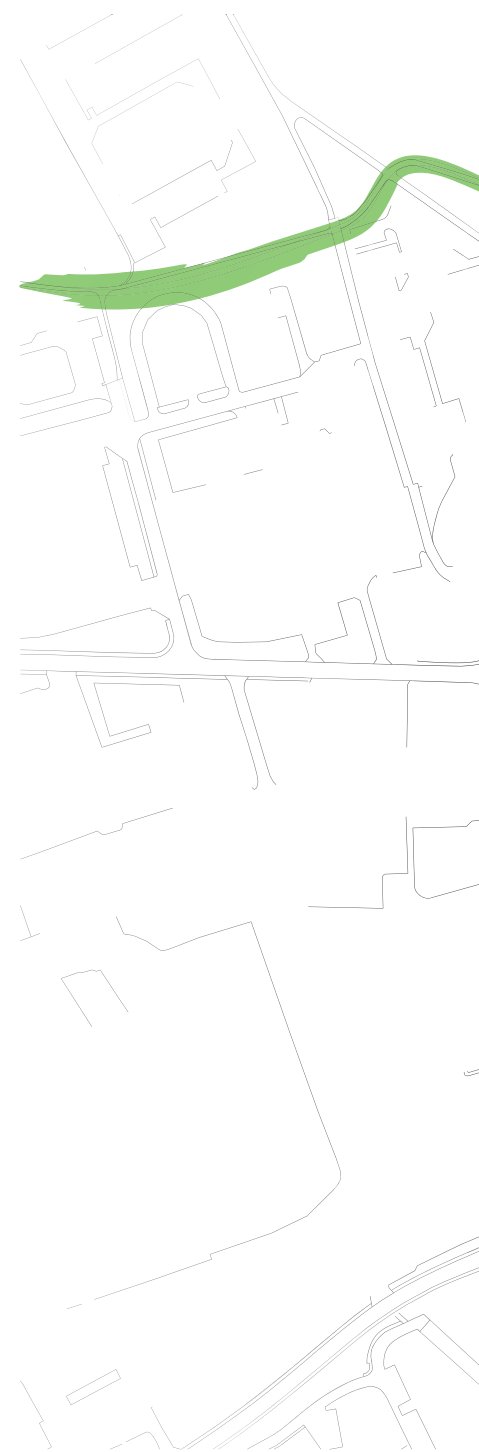
4. LØSNING 2:2

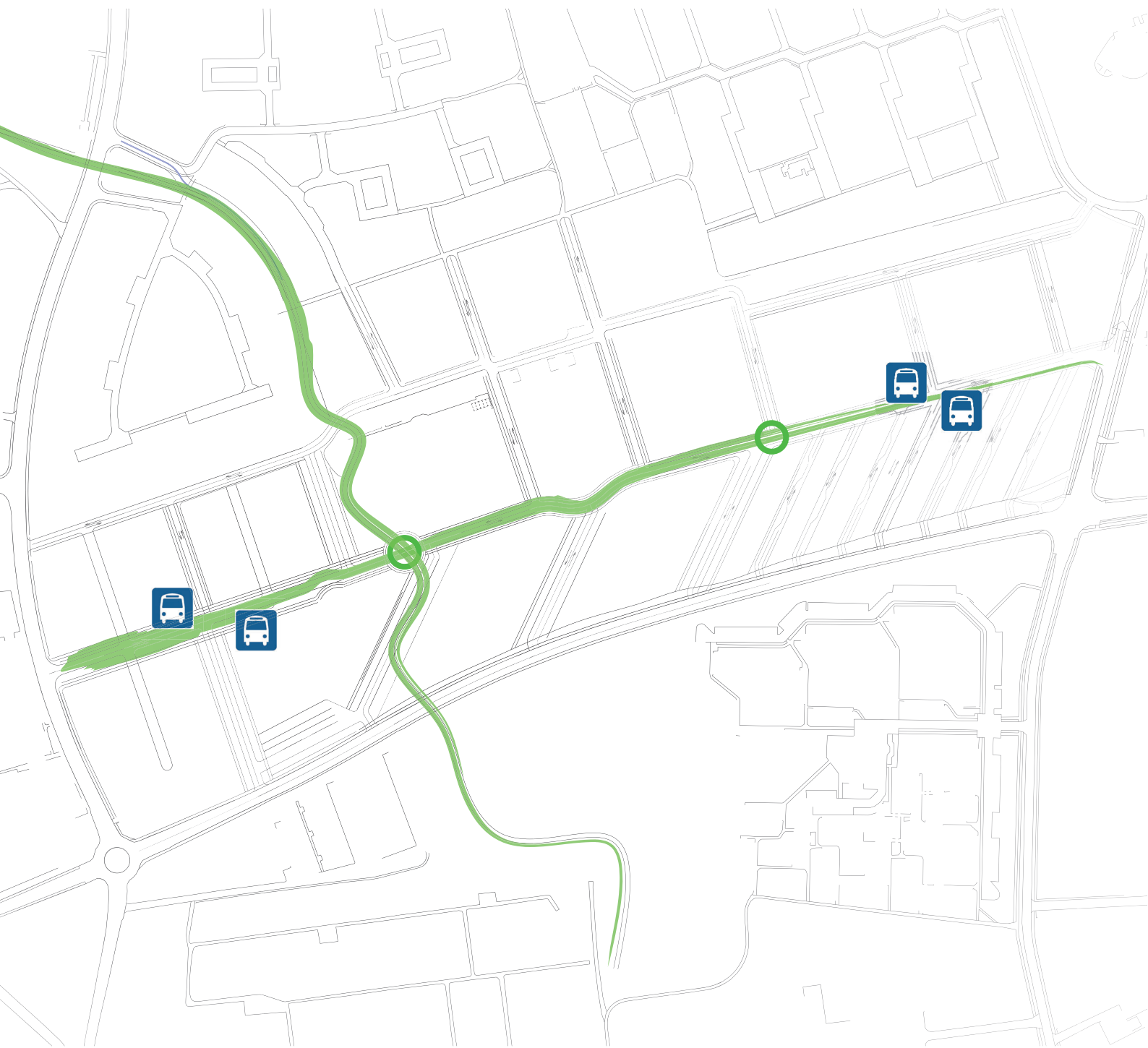
Nyt flow, overskuelighed og sammenhæng

Ved at etablere to stærke nye hovedforbindelser og lade dem krydse hinanden i et spændende byrum, opnår vi at skabe et bymæssigt tyngdepunkt, som vi ved også at tilføre funktioner kan udnytte bystrategisk til at give Ringparken hierarki, klarhed, byliv og attraktivitet.

Nyfortolket Kierulffsvej

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





Kierulffsvej, som skal genetableres som hovedforbindelse gennem Ringparken, skal anlægges i et slynget forløb samt med to busstoppesteder samt to rundkørsler. Altsammen er med til på naturlig måde at sikre lav trafikshastighed. Den nord-syd-gående cykelforbindelse kobler sig på Slagelse Kommunes "Grønt gennembrud"-strategi og kan blive en vigtig ny forbindelse for de bløde trafikanter gennem Ringparken. Hvor Kierulffsvej og cykelforbindelsen møder hinanden, etableres en rundkørsel på cyklisternes betingelser og med en fartdæmpende belægning for biler.

Cykelforbindelse kobler på Slagelse Kommunes cykelstrategi

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

Cykelforbindelsen bliver set som et positivt, trafikalt element af Slagelse Kommune, fordi der i dag opleves trivsel nordfra ind mod bymidten, hvor trafik i nogle perioder sander til på Valbyvej. Med en ny forbindelse for bløde trafikanter åbnes mulighed for at skabe en alternativ og skøn rute, der kan aflaste de aktuelle trafikudfordringer.

Byrum med inspiration fra Superkilen

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

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

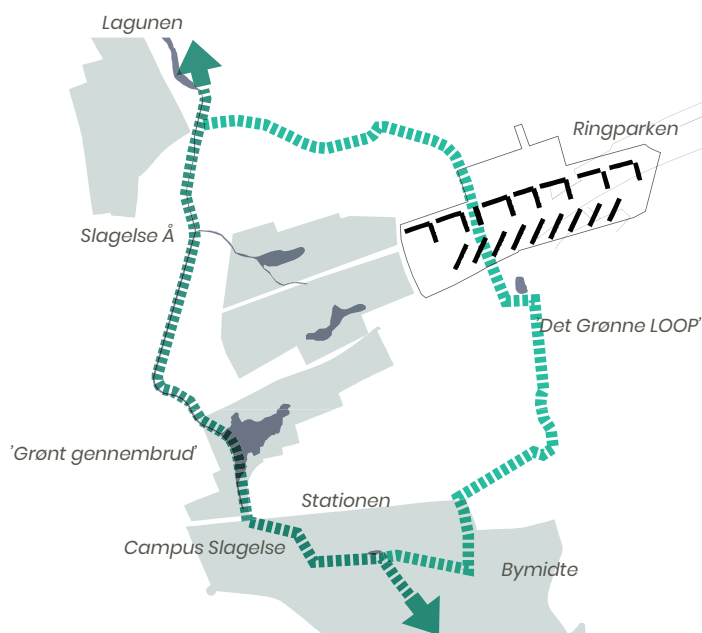
"DET GRØNNE LOOP"
Slagelse Kommune fik i 2016 en ny plan, Grønt Gennembrud, hvis hovedgreb er en ny, gennemgående cykelforbindelse, der forbinder byen fra nord til syd. I visionsplanen for Ringparken har vi lagt et Grønt Loop ind på Grønt Gennembrud, så vi fortsætter kommunens ønsker om at højne cykelforbindelserne i byen. Slagelse Kommune ser positivt på Det Grønne Loop, idet en ny forbindelse for bløde trafikanter kan aflaste den trafiktunge Valbyvej og skabe et alternativ for nogle af de tragteudfordringer, som opleves i bymidten ved baneoverskæringen.

Funktioner i byrummet

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

Byrummet får naturligt ejerskab fra såvel den nye daginstitution, som placeres ud til byrummet, som fra den nye ungdomsklub. Aktuelt er der en ganske nedslidt daginstitution i den vestlige ende af Ringparken, som FOB ejer og Slagelse Kommune lejer. Planen er at nedrive den og erstatte den med en ny og attraktiv daginstitution, som ligger centralt, hvor Kierulffsvej krydses af den kommende cykelforbindelse/byrum. Klubben Oasen ligger i dag gemt væk nord for Ringparken. Ved at nedrive den, frigives en grund til nyt byggeri, og ved at opføre en ny klub ved den nye cykelforbindelse, skabes synergi, hvor de forskellige funktioner tilfører liv til hinanden. Klubben har brug for mindre sportsbaner, som udenfor klubbens åbningstid kan benyttes frit af beboere og andre.

Ud over kommunale og almene funktioner, er det planen at tiltrække private investorer og andre aktører, som finansierer eksempelvis en biograf, sportsfaciliteter, cafeer og spisesteder.





Hvor Kierulffsvej krydser cykelforbindelsen etablerer vi et nyt, bymæssigt tyngdepunkt, som gør det attraktivt også for udefrakommende at komme igennem og gøre ophold i Ringparken. Cykelforbindelsen udvides til et blødt byrum med en række aktiviteter som hundelegeplads og boldbane og adgang til daginstitution og klub, mens Kierulffsvejs vestlige del rummer en række udadvendte og delvist private/kommercielle funktioner.

Nyt tyngdepunkt hvor cykelforbindelsen krydser Kierulffsvej

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

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



Hundelegeplads



Børnehave



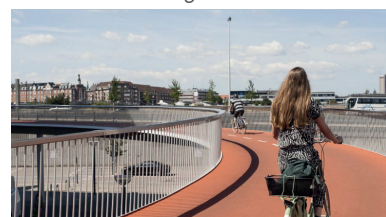
Boldbane bane



Cykelring i Ringparken



Ungdomsklubben Oasen



Cykelbro over Ndr. Ringgade

5. VEJPROFILER

Vejprofiler og identitet i gaderum i tre forskellige kvarterer

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

De tre kvarterer er i visionsplanen navngivet:

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

1. Veje og byrum i Mini-Manhattan

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

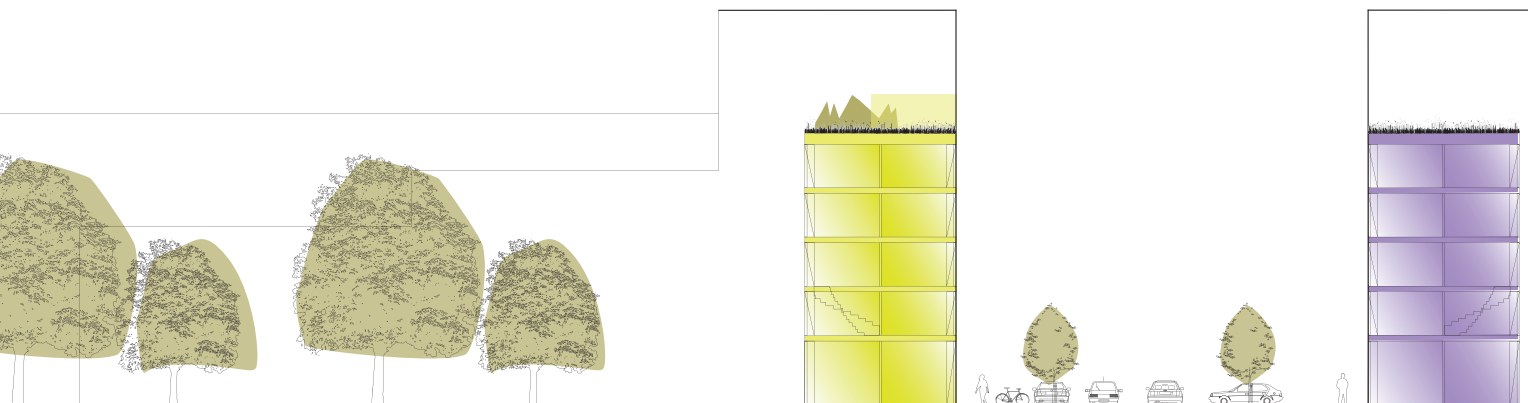
Da det skal være det mest udadvendte kvarter, er det vigtigt at resten af Slagelse oplever, at det er et naturligt sted at komme, og ikke et sted adskilt fra resten af byen. Derfor anlægges den vestlige del af Kierulffsvej med bilvej, cykelsti og fortov, samt parkering i begge sider (hhv fortovsparkering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



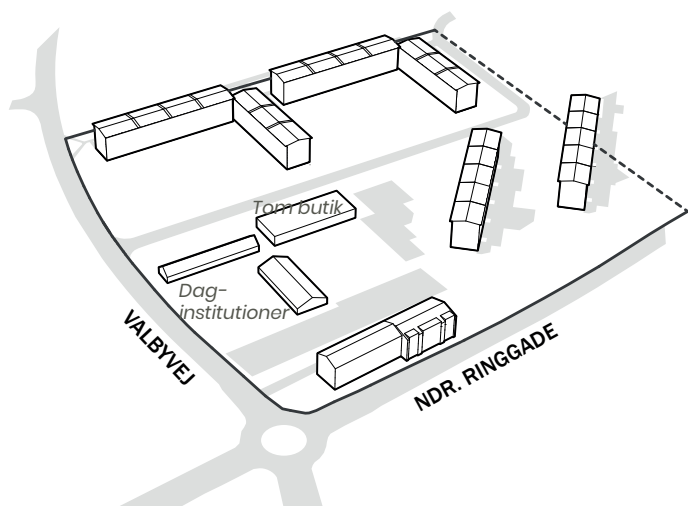
Illustration af Kierulffsvejs udtryk i kvarteret Mini-Manhattan, hvor vi har den højeste bebyggelsesprocent, et bredt vejprofil med cykelsti og fortov i begge retninger og en række udadvendte funktioner, som giver byliv og aktivitet.

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

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



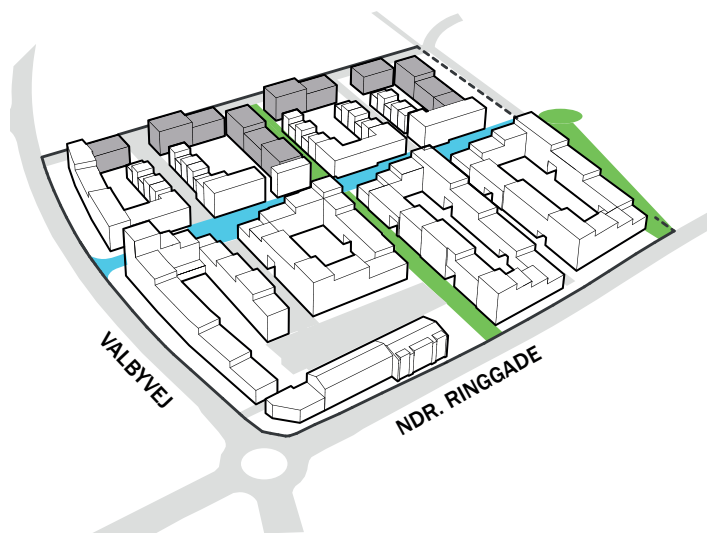
Ringparken i dag



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

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

Ringparken 2025



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

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

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



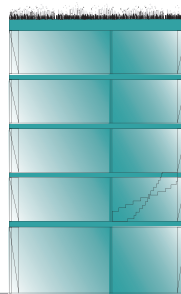
Eksempel på nye facader i Kierulffsvej



Fælles



Privat haverum



Eksempel på tætte byrum i Mini Manhattan

2. Veje og byrum i Ringriderbyen

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

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

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

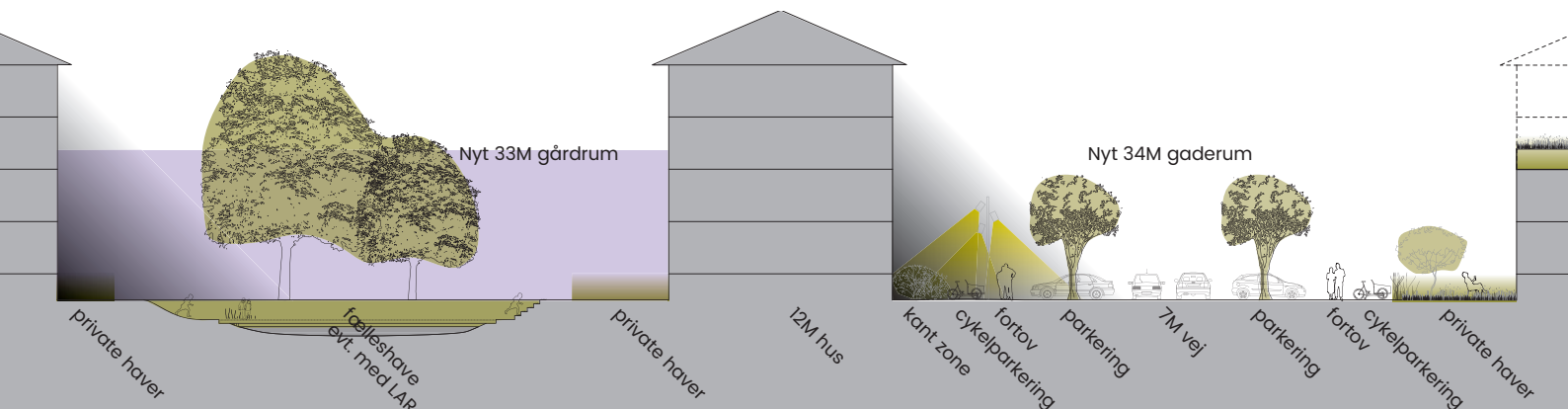
De øvrige veje i Ringriderbyen har karakter af fredelige bolig-gader med parkering langs vejene.

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



Eksempel på gaderum i Ringrider-byen

Eksempel på 33 meter gårdrum og gaderum i Ringrider-byen



3. Veje og byrum i Radiserækkerne

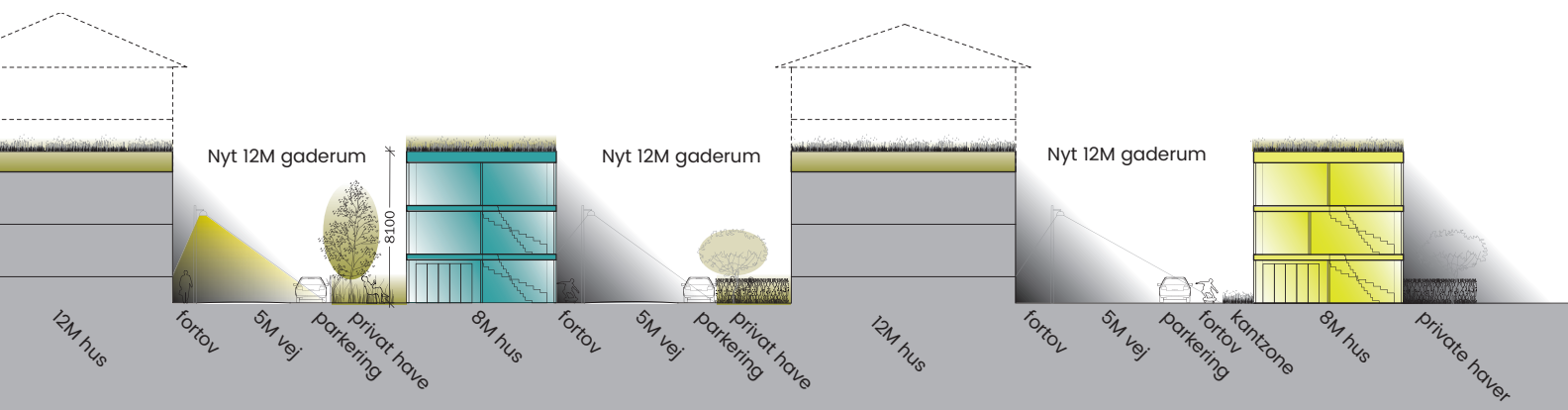
I den østlige del af Ringparken bugter Kierulffsvej sig igennem med stor klarhed men på en måde, der naturligt dæmper farten.

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



Eksempel på gaderum i Radise-rækkerne

Eksempel på 12 meter stræder i Radise-rækkerne



6. BUDGET

-og tidsplan

Budgettet er opdelt i FOB og SAB's fordelt efter placering af vejprofil.

FOB råder over 110.000 m²

DAB råder over 22.000 m²

Matrikel 21Y som indgår i visionsplanen ejes af Slagelse Kommune og indgår ikke i ansøgningen.

Alle priser er inkl. moms i 1000 DKr.

Position	FOB sum	FOB 23	FOB 24	FOB 26	FOB 32	SAB
<u>Pladssannelse/cykelsti</u>	<u>37.800K</u>					
<u>Kierulffsvej, vest</u>						
<u>Kierulffsvej, midt</u>	<u>6.114K</u>					
<u>Kierulffsvej, øst</u>						
<u>Mini Manhatten 12,2M</u>	<u>1.686K</u>					
<u>Mini Manhatten 21M</u>	<u>3.171K</u>					
<u>Ringridder Nord 11.1M</u>	<u>1.861K</u>					
<u>Ringridder Nord 12M</u>	<u>1.174K</u>					
<u>Ringridder Nord 12M</u>						
<u>Ringridder Nord 12M</u>						<u>1.864K</u>
<u>Ringridder Nord 11.1M</u>						<u>1.592K</u>
<u>Ringridder Syd 21M</u>	<u>3.699K</u>					
<u>Ringridder Syd 21M</u>	<u>3.143K</u>					
<u>Ringridder Syd 21M</u>	<u>3.087K</u>					
<u>Radiserækker 8.3M</u>	<u>1.564K</u>					
<u>Radiserækker 8.3M</u>	<u>1.593K</u>					
<u>Information, beboer</u>	<u>130K</u>					<u>45K</u>
<u>Showroom, drift</u>	<u>75K</u>					<u>25K</u>
<u>Projektledelse</u>	<u>1.318K</u>					<u>69K</u>
<u>Rådgiverer, proces</u>	<u>6.589K</u>					<u>346K</u>
<u>Sum Slagelse Kommune</u>						
Sum inkl. moms	74.003K					3.941K

Der søges samlet om 77.944.000,00 Kr

Tidsplan:

Realisering af infrastrukturplan hænger nøje sammen med den "Udviklingsplan" boligselskaberne skal udvikle som følge af det politiske indgreb der kom forsommer 2018.

Slagelse Kommune

6.795K

5.429K

2.063K

14.387K

7. PERSPEKTIV

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

Med den politiske aftale om de socialt udsatte områder indgået i maj 2018 mellem regeringen og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti, er der kommet et krav om, at de 16 såkaldt “hårde ghettoområder” skal nedbringe andelen af almene familieboliger til max 40% inden år 2030. Ringparken er et af de hårde ghettoområder. Det betyder at Ringparken underlægges en række nye krav. Af de nye krav er især andelen af almene familieboliger relevant for denne infrastrukturansøgning. Det er relevant, fordi ændring af vejstruktur åbner mulighed for også at gribe ind i og ændre bebyggelsesstrukturen. Og dermed mulighed for at ændre på boligudbudet.

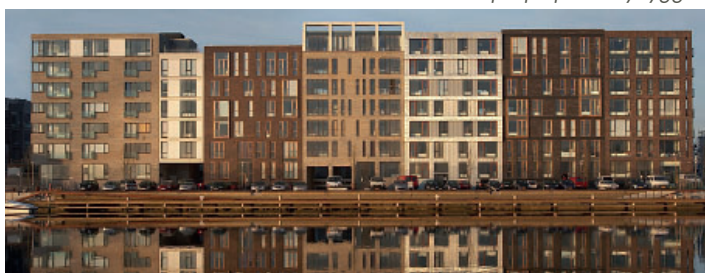
40%-målet kan nås ad forskellige veje

Den politiske aftale om de hårde ghettoområder pålægger områderne i 2030 højst at have en andel på 40% almene familieboliger. Boligorganisationerne, som har de hårde ghettoområder er pålagt at udarbejde en udviklingsplan, som viser, hvordan målet om maksimalt 40% almene familieboliger kan nås. Den udviklingsplan er vi ved at udarbejde, og vi sikrer naturligvis, at den arbejder sammen med denne infrastrukturplan, så de to planer tilsammen er med til at realisere visionen fra visionsplanen Ny Ringby 2025.

Målet om 40% almene familieboliger kan nås med en række forskellige greb:

- Ommærkning af boliger fra familieboliger til ungdomsboliger eller ældreboliger
- Omdannelse (eksempelvis sammenlægning)
- Nyt privat boligbyggeri
- Nybyggeri af almene ungdoms- og ældreboliger
- Frasalg af eksisterende boliger
- Nedrivning
- Etablering af erhverv (75 m² erhverv opgøres som en bolig)

Eksempel på privat nybyggeri

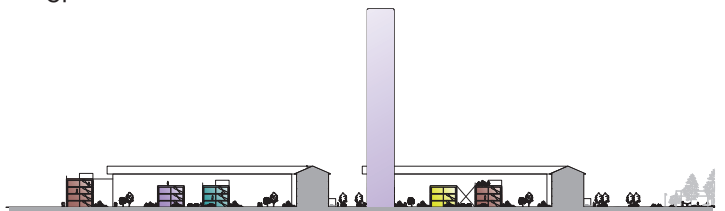


Sandsynligvis vil FOB og SAB benytte en kombination af flere af de greb i udviklingsplanen for Ringparken.

Snitflade mellem udviklingsplan og infrastrukturansøgning

FOB og SAB er så småt ved at opstarte arbejdet med en udviklingsplan. Derfor kan det allerede ses, at der er nogle snitflader til denne infrastrukturansøgning. Snitfladerne handler om, hvordan infrastrukturen angiver nogle oplagte byggefelt, som eventuelt kan føre til fortætning med andre boligformer end almene familieboliger og med erhverv. Begge dele vil nedbringe andelen af almene familieboliger. Og snitfladerne handler om, hvordan infrastrukturen muliggør ændringer i det eksisterende byggeri, som også nedsætter antallet af almene familieboliger.

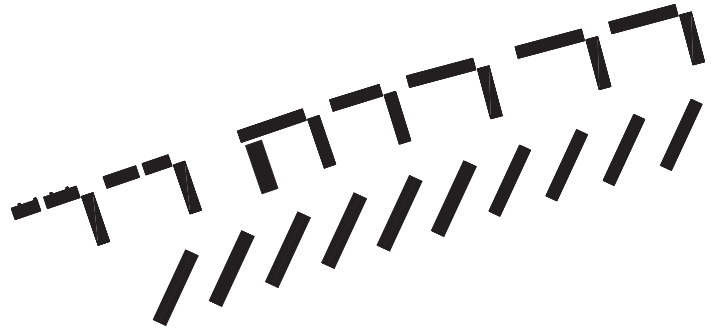
Selv om infrastrukturen ikke kan svare på alle de spørgsmål, som den nye politiske aftale stiller, kan infrastrukturansøgningen ved at blive tænkt sammen med udviklingsplanen give nogle af de første vigtige skridt. Det er det, vi vil sikre, ved at udarbejde begge planer samtidig. Infrastrukturmidlerne skal også bruges til at ændre Ringparken fra socialt udsat til socialt balanceret.



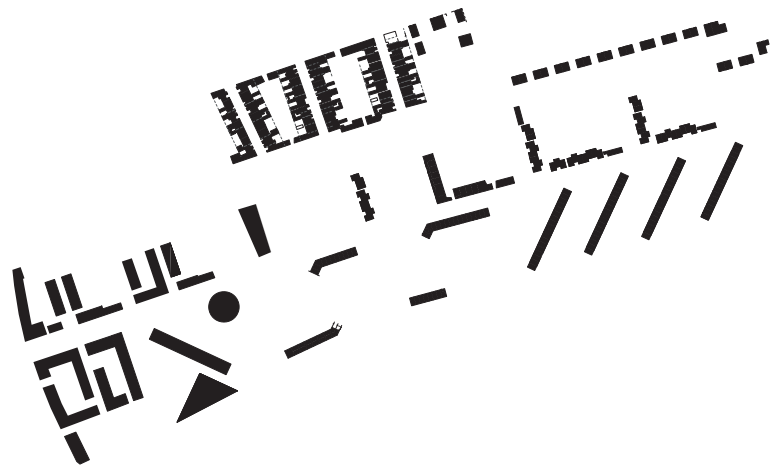
Eksempel på nybyggeri i højden i Mini-Manhattan

Eksempel på supplerende byggeri

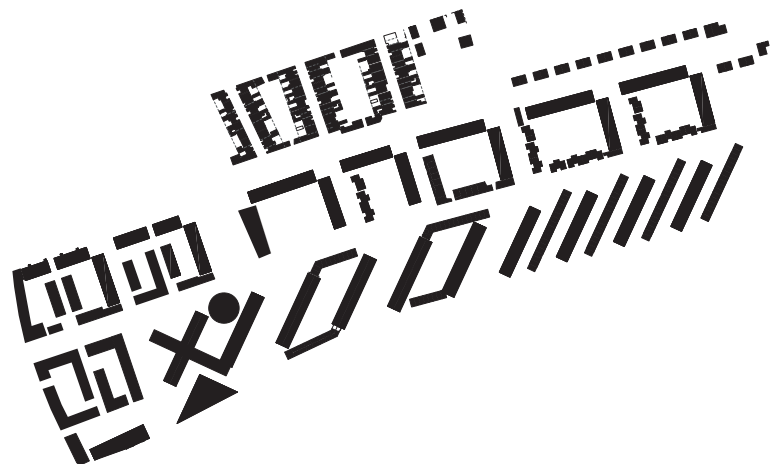




Ringparkens bebyggelsesstruktur består i dag af L-formede og skråstillede boligblokke i et ensartet mønster.



Vi foreslår at tilføje en hel del nyt byggeri til Ringparken, så området fortættes med boliger i bl.a. andre ejerformer (hvilket understøtter kravene fra den nye politiske aftale vedrørende de såkaldt "hårde ghettoområder".)



Tilsammen vil det eksisterende byggeri og tilføjelserne skabe en tryk og klar bebyggelsesstruktur og højne oplevelsesværdien med forskellige bygningstyper og forskelligartet arkitektur.

Fordeling af boligtyper i afdelingerne:
FOB

	Familieboliger ialt	1 rums	2 rums	3 rums	4 rums	Areal	Erhverv	Areal	Institutioner	Areal
Afd. 23	240 stk			240 stk		19.680m ²				
Afd. 24	160 stk	32 stk	32 stk	32 stk	64 stk	11.792m ²				
Afd. 26	136 stk	24 stk	24 stk	24 stk	64 stk	10.326m ²	1 stk	628m ²	2 stk	1.100m ²
Afd. 32	196 stk	20 stk	68 stk	20 stk	88 stk	15.368m ²	6 stk	739m ²		

DAB/SAB
Schackenborgvænge

136 stk



DAB/SAB



Niels Bjørn

KANT/arkitekter