

■ **PLAN09** FORTÆTNING OG KOLLEKTIV TRAFIK I ROSKILDE

BYARKITEKTONISK ANALYSE OG FORTÆTNINGSMULIGHEDER

Roskilde Kommunens Planstrategi 2008

“Roskilde midtby rummer flere steder og pladser, hvor en omdannelse og fortætning ville være en bymæssig og arkitektonisk gevinst. Det gælder især for de åbne sår og kar-réudhulninger fra 1960'erne-70'erne, for eksempel Schmeltz Plads. Hertil kommer det gamle skoleslagteri, som har mistet sin funktion, og som ligger meget centralt og stationært. Etableringen af parkeringskældre og p-huse, kan medvirke til at frigøre en række attraktive arealer i bymidten. Disse arealer kan herefter benyttes til torve og pladser til kulturelle aktiviteter og andre tiltag.”

“ I forbindelse med byomdannelsesprojekter er der ofte ønske om at fortætte bebyggelsen... En tættere by vil ofte være en mere levende by med basis for mange nye aktiviteter.”

Indholdsfortegnelse

Indledning	
Metode	2
Andre igangværende og nye fortætningsområder	5
Langs Køgevej	6
Industriområde langs Københavnsvej	7
Sammenfatning	
Forslag til rækkefølgeplanlægning	9
Volumenstudie - Analyse af 9 byrum	
1. Schmeltz Plads	12
2. Borchs gade	14
3. Læderstræde	16
4. Sankt Ols Stræde	18
5. Sortebrødre Plads	20
6. Skoleslagteriet	22
7. Bønnelyckes Plads	24
8. Ringstedgade	26
9. Stænder Torvet	28

Indledning

Denne byarkitektonisk analyse af fortætningsmulighederne i Roskilde midtby, er en del af Plan09 projektet om fortætning og kollektiv trafik i Roskilde. Analysen indeholder et volumenstudie af udvalgte pladser med parkering på terræn, der kan omdannes til bolig/erhvervsområder og på udvalgte steder langs Ring 0 til parkeringshuse og/eller underjordisk parkering. Formålet er at vise hvilke konsekvenser og muligheder der vil være ved omdannelse i forhold til antallet af parkeringspladser, etagekvadratmeter, antal boliger, arbejdspladser samt nye byrum. Hensigten er at omplacere parkeringen i midtbyen så en væsentlig del af parkeringspladserne fjernes nær bustraceet, for dels at lette adgangen for den kollektive trafik og dels for at gøre det mindre attraktivt at tage bilen ind til midtbyen. Som en konsekvens af fortætningen og omdannelsen i midtbyen vil der blive nedlagt et større antal p-pladser. En samlet plan og strategi for parkeringssafviklingen i Roskilde vil derfor være nødvendig.

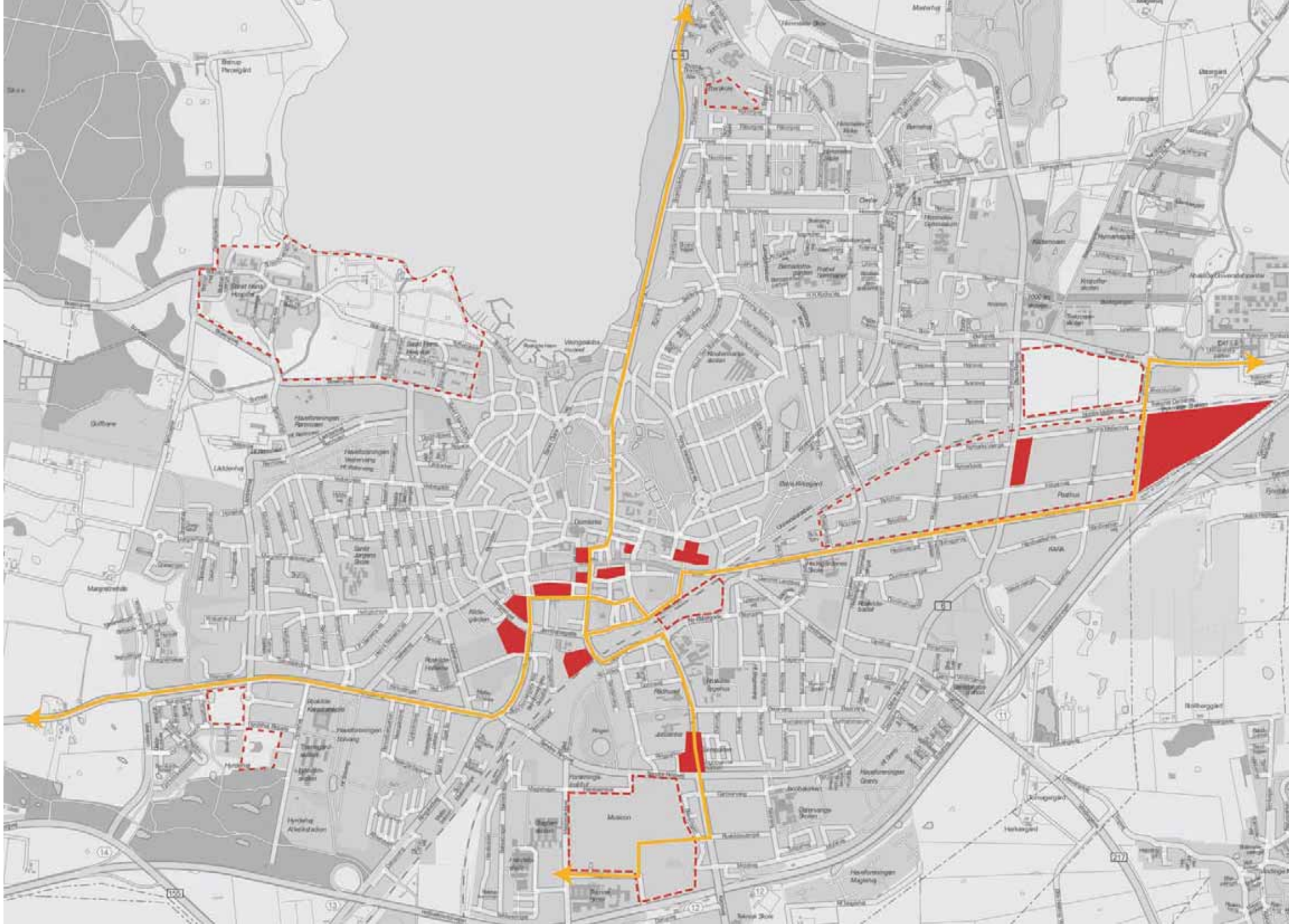
Metode

Den byarkitektoniske analyse og volumenstudie er udarbejdet som en gennemgang af de enkelte udvalgte områder hvor der kan ske en byfortætning. For hvert område er der indtegnet et bygningsvolumen som beregningsgrundlag for mange etagekvadratmeter, der potentielt er plads til. Der er hermed ikke tale om konkrete bebyggelsesplaner eller angivelser af en bestemt arkitektur. De viste bygningsvolumener er udelukkende beregningsgrundlag for analysen. Endvidere er der til hvert område indtænkt parkeringsmuligheder samt friarealer, der tilsammen skal kunne forbedre byens rum og skabe basis for en mere levende by.

De viste bygningsvolumener skal betragtes som et maksimum scenarie for,

hvor meget der kan bygges, hvis de omgivende bebyggelser samtidig skal respekteres. Roskilde

Oversigtskort over byfortætningsområder i Roskilde samt bustracé >>





midtby er en forholdsvis lav by med domkirken som altdominerende landemærke. Analysen har taget udgangspunkt i, at der ikke ændres på dette forhold. Dog er der i randen af midtbyen angivet bygningshøjder på mere end 3 etager, for eksempel ved Skoleslagteriet. Der er ikke udarbejdet et minimum scenarie, da fortætningen i midtbyen ikke er afgørende for passagergrundlaget til den kollektive trafik, og for gennemførelsen af nye bustraceer gennem byen. Det afgørende i denne sammenhæng er redueringen af antallet af parkeringspladser i midtbyen, for dermed at kunne lette fremkommeligheden for den kollektive trafik og gøre den mere attraktiv.

For hvert område er der udarbejdet beregninger af byggemuligheder, antal af boliger og arbejdspladser, afledt parkeringsbehov samt friareal. Beregningerne skal betragtes som cirka angivelser og hvor andet ikke er angivet er der brugt følgende metode:

- **Antallet af arbejdspladser er normeret som kontorarbejdspladser á 25 m2 pr stk.**
 - **Antallet af boliger er normeret med et gennemsnitligt etageareal på 100 m2 pr stk.**
 - **Parkering på terræn er fastsat til 25 m2 pr. plads**
 - **Parkering i p-hus/kælder er fastsat til 30 m2 pr. plads**
-
- **1½ p-plads pr. 100 m2 bolig**
 - **1 p-plads pr. 25 m2 detailhandel**
 - **1 p-plads pr 50 m2 kultur/erhverv**
- Friarealet er beregnet som det areal der er tilbage når bebygget areal samt parkering på terræn er trukket fra.**



Referencefotos: Byfortætning Medienhafen (Hamborg), Byrum City Lounge (St.Gallen, Schweiz), Letbane tracé (Barcelona)

Andre igangværende og nye fortætningsområder

Uden for bymidten er der aktuelle byomdannelse områder, der vil have indflydelse i forhold til de planlagte bustraceer. (se kortet på foregående side)

Musicon

Syd for bymidten er der på et større tidligere industriområde igangsat en byomdannelse til en kreativ musik bydel med en blanding af kultur, erhverv, boliger, uddannelsesinstitutioner, fritidsaktiviteter m.m. Der er i planlægningen gjort plads til ca. 2000 arbejdspladser, minimum 500 boliger samt flere ungdomsuddannelses institutioner. Samlet er der planlagt for op til 250.000 m² bruttoetageareal og en bebyggelses procent på mellem 50 og 100 %. Roskilde festivalen er en vigtig aktør i området og står blandt andet bag et initiativ til en højskole. Sigtet er en levende bydel med mange aktiviteter.

Røde Port

På arealerne syd for jernbanen, er der fra privat side stillet forslag om en kraftig byfortætning. Området forestilles primær anvendt til kontorerhverv med ca. 1.500 arbejdspladser, kongrescenter og et hotel med 270 værelser i 21 etager. Derudover er det ind tænkt areal til ca.100 boliger samt butikker og restauranter og service funktioner for Roskilde Station herunder ny gangforbindelse over banen. Endelig er der i forslaget plads til 2.500 parkeringspladser. Projektet skal fungere som bindeled mellem Ros Torv og bymidten.

Såfremt projektet realiseres i sin nuværende form, vil antallet af parkeringspladser i bymidte blive stærk forøget og projektet har dermed på flere måder indflydelse på bymidtens udvikling.

Hyrdehøj

Hyrdehøj ligger i den vestlige del af Roskilde by, hvor der i disse år opføres en helt ny, anderledes og spændende bydel med mange forskellige boligtyper og et grønt område med fælles aktiviteter. Der er plads til 2 bebyggelser á ca. 30 tæt/lav-boliger samt 12 seniorboliger inden for storparcellen. Udover butikscener, gravhøj og børneinstitutioner ligger Hyrdehøjskoven, folkeskole og gymnasium i nærheden af storparcel(lerne), så indkøbsmuligheder, gåture i naturen og børnepasning er lige om hjørnet.

Der er mindre end 5 km. til Domkirken, Algade og Ros Torv, til Boserup Skov og Roskilde Fjord samt Roskilde Station.

Den gl. Højskole

Området ved Den gl. Højskole ligger nord for Roskilde by, tæt Roskilde fjord. Et lokalplanforslag lægger op til muligheden for at kunne udstykke området til boliger i en blanding af terrassehuse, etagehuse og rækkehuse i op til 3 etager. Et af lokalplanens formål er at sikre, områdets rekreative kvaliteter bevares og at området fortsat har stor tilgængelighed for alle.

Trekroner - den sydlige del

Trekroner sydlige del omfatter området mellem Trekroner Allé og jernbanen. Området kan udbygges med boliger, erhverv, institutioner og butikscener. De første boliger og butikscener er under opførelse og står færdigt i 2008. Der er fortsat god plads til flere større byggerier til kontorformål. Arbejdspladserne vil ligge godt i forhold til togtransport og lokal busbetjening.

Skt. Hans området

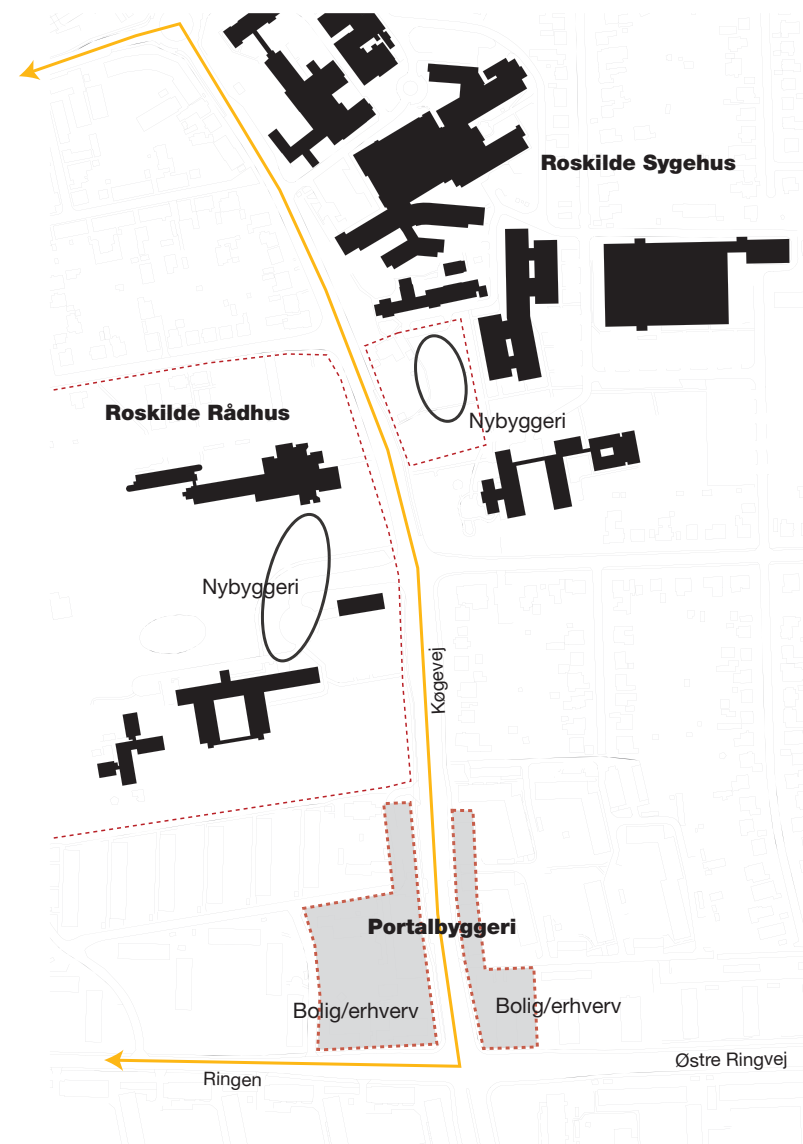
Området ved Skt. Hans hospital har på lang sigt et stort byomdannelse potentiale.

Langs Køgevej

Området langs Køgevej, nær Ringen/Østre Ringvej, kan med fordel fortættes. Køgevej er i dag en primær ankomstvej til Roskilde bymidte, og flere af byens større offentlige funktioner er placeret langs vejen. Blandt andet Roskilde Rådhus samt Roskilde Sygehus. To større byggeprojekter - det nye rådhus og højhusbyggeriet på sygehuset - er med til at intensivere bebyggelsen langs Køgevej. For at udnytte denne tendens kunne der med fordel dannes en form for portal bebyggelse, på begge sider af Køgevej fra krydset ved Østre Ringvej mod bymidten. Der kan med fordel bygges op i 3-6 etager. Området har i dag funktion som mindre bydelscenter med detailhandel, og denne funktion bør bibeholdes i stuetagen men suppleres med boliger og kontorerhverv på de øverste etager.

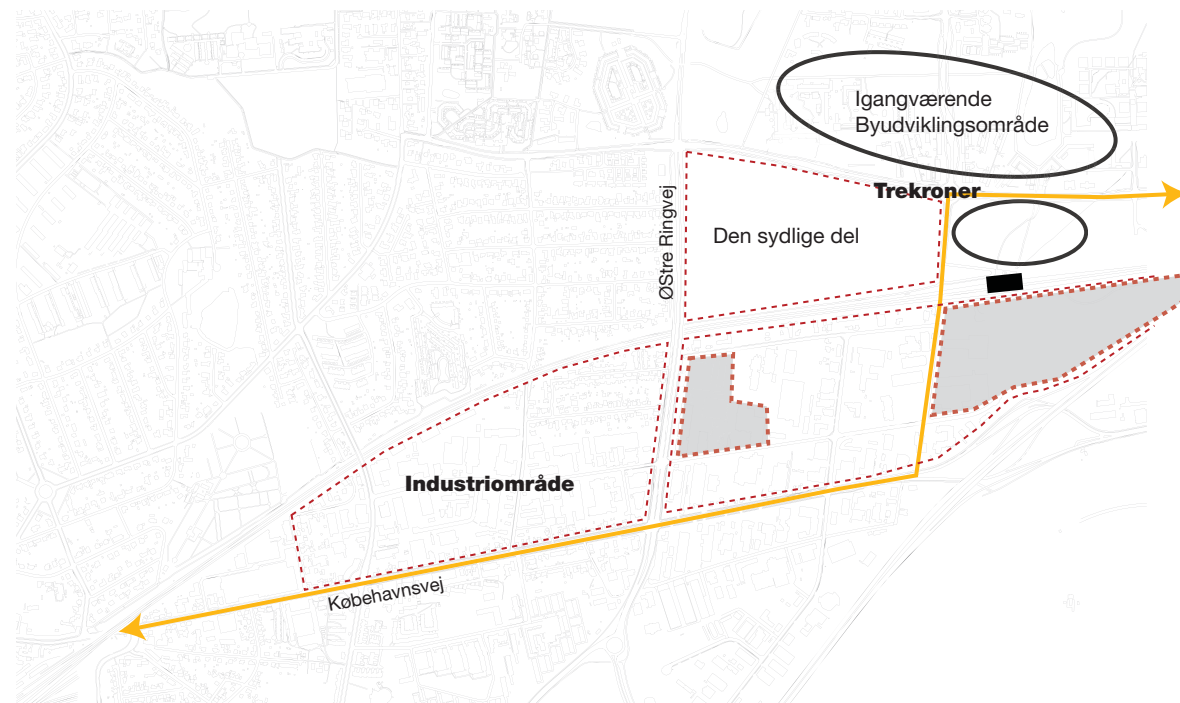
Der ville i området kunne opføres ca. 15.000 etagekvadratmeter fordelt med 90 boliger og 240 arbejdspladser.

Området vil ved en fortætning være afhængig af den kollektive trafik.



Rummelighed Københavnsvej

Grundareal	ca.	104500 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		25000 m ²
Etage antal:		2-8
Samlet etage areal:		75000 m ²
Bebyggelsesprocent:		72 %
Beboere og arbejdspladser:		
Boliger m ² :		0 m ²
Erhverv m ² :		75000 m ²
Antal boliger a 100 m ² :		0 stk.
Antal arbejdspladser:		3000 stk
Parkering:		
Nuværende kapacitet:	?	p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
Antal p-pladser på terræn:	?	p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m ² bolig:		0 stk
P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m ² erhverv:		1500 stk
Samlet behov:		1500 p-pladser
P-pladser der mangler for at opfylde behov:		0 p-pladser
Friareal:		76,1 %



Industriområdet langs Københavnsvej

Generelt gældende for Industriområdet langs Københavnsvej er, at der i de kommende år vil ske en større udvikling af området, blandt andet i form af udbygninger af eksisterende byggeri men også i form af fraflytninger. Herved åbnes muligheden for byomdannelse og fortætning på området.

En byggegrund langs Østre Ringvej ville kunne bebygges med højere bygninger. Primært med anvendelse til erhverv. Et højere byggeri på denne grund vil være med til visuelt at koble dette område sammen med den kommende bebyggelse på den sydlige del af Trekroner (se ovenstående).

På sigt kunne området langs banen indgå i om-dannelsen, det vil fra togets side styrke opfat-

telsen af portalbyggeri - ankomsten til Roskilde.

På det ubebyggede trekantede område længst mod øst, er der mulighed for at opføre erhverv og industri. Området ligger tæt på motorveje og tæt på Trekroner station.



Referencefoto: Toyota Tårn, Toyota / Lexus bilforhandler, Gelsenkirchen (Tyskland) - www.woehr.de

Sammenfatning

I denne analyse er Roskilde bymidte fortættet med ca. 203.094 etagekvadratmeter, hvilket svarer til ca. 6550 kontorarbejdspladser og ca. 394 boliger á 100 m². Set i forhold til byens størrelse er det ganske meget og det har i række konsekvenser. En tættere midtby med både en stor mængde arbejdspladser og boliger giver en mere levende by og et større kundegrundlag for både forretningslivet og den kollektive trafik.

I de mindre områder i bymidten indenfor Ring-1 er det ikke afgørende præcis hvor mange bruttoetagekvadratmeter, der bliver bygget. Det der kan styrke den kollektive trafik og bylivet, er at fjerne en stor mængde parkeringspladser og dermed en del af den biltrafik der er i bymidten i dag. Det vil lette adgangen for både busserne, fodgængerne og cyklisterne. Derudover vil bymidtens bymæssige karakter blive styrket ved at udbygge de "karrehuller" der opstod i 70'erne.

Udenfor Ring-1 på de større arealer er der angivet en bebyggelse der både er højere og tættere. Dertil er der angivet forholdsvis store parkeringshuse og parkeringskældre. Områderne ligger alle attraktivt i forhold til den kollektive trafik og er i analysen primært udlagt til kontor erhvervsområder.

Et af formålene med at lave en byfortætning i sammenspil med en udbygning af den kollektive trafik, er at kunne reducere antallet af parkeringspladser i bymidten. Der kan derfor argumenteres for en lavere parkeringsnorm nu hvor den kollektive trafik opgraderes. Fordi et stort antal af nye kontorarbejdspladserne ligger stationsnært, kan der også her argumenteres for en nedsat parkeringsnorm. Derudover har beboere i bymidten generelt ikke samme omfang bil som beboere i andre dele af byen. En endelig afgørelse af omfanget af et evt. "Røde Port" projekt på stationsarealerne, har også afgørende betydning for, i hvor høj grad der skal etableres parkeringspladser i bymidten. Endelig skal der indtænkes en rækkefølge for udviklingen af de forskellige områder. Eksempelvis er "Ringstedgade" ikke realiserbart inden for en overskuelig tidshorisont og er samtidig et af de steder, hvor der er et overskud af parkeringspladser. Det er derfor afgørende for en gennemførelse af en byfortætning, at der sideløbende udarbejdes en parkeringsstrategi for bymidten.

Byfortætning i bymidten skal ses i sammenhæng med andre byudviklingsprojekter som Musicon, Røde Port og Trekroner. Den kollektive trafik skal være med til at binde byudviklingsområderne sammen med den øvrige by og være medvirkende faktor for udpegning af nye udviklingsområder.

Det er endvidere vigtigt, at byfortætningen i bymidten skal være bæredygtig, og at der i den forbindelse er stort fokus på bevaring af byrum og grønne friarealer. En forbedring af byens rum, der danner ramme om forskellige aktiviteter, kan tilsammen skabe basis for en mere levende by. Ikke mindst en by der er tilgængelig for alle aldersgrupper.

Rækkefølgeplanlægningen

Det følgende er et forslag til i hvilken rækkefølge fortætningen af de udvalgte byudviklingsområder kan foregå. Der er i prioriteringen lagt vægt på områdernes nuværende funktioner, så en fortætningsproces kan foregå så hensigtsmæssigt som muligt.

1. Skoleslagteriet
2. Trekroner Syd samt Københavns vej
3. Køgevej
4. Schmeltz Plads
5. Stændertorvet
6. Borchsgade og Læderstræde
7. St. Ols stræde
8. Bønnelyckes Plads
9. Sortebrødre Plads
10. Ringstedgade

Volumenstudie

Analyse af 9 byrum med fortætningsmuligheder

Oversigtskort over byfortætningsområder i Roskilde bymidte samt bustracé >>



Stændertorvet

St. Olsstræde

Sortebrødre Plads

Schmeltz Plads

Borchsgade

Læderstræde

Bønnelyckes Plads

Ringstedgade

Skoleslagteriet

Schmeltz Plads

Forbindelse til kollektiv trafik

Såvel det NS-gående som det ØV-gående bustracé løber ikke langt fra Schmeltz Plads. Der vil fra denne forbindelse være let adgang til andre kollektive trafikruter.

Bygningsvolumen

Pladsen er opstået ved en karreudhuling og kan omdannes fra parkeringsplads med 313 pladser, til et boligområde med en mindre erhvervsdel. Bygningshøjden er angivet til 3 etager og bygningsvolumenerne er placeret som en åben struktur med passager fra gågaden til Bredgade. På arealet mellem det kommende boligområde og bagsiden af detailhandelsforretningerne i gågaden mod nord, er der angivet en pladsdannelse. Formålet er at åbne gaderummet op og etablere en "bufferzone" mellem den forholdsvis tætte boligbebyggelse og detailhandlens lave bygninger. En pladsdannelse her vil styrke tendensen hos detailhandelen til at åbne facaderne op mod syd, og pladsen vil blandt andet kunne anvendes til temporære by aktiviteter som markedsdage og lignende. Der er angivet et mindre bygningsvolumen i tilknytning til pladsen, der er beregnet som erhverv.

Parkering

Den eksisterende parkering er fjernet. Parkering til boligerne er muligt på halv-private p-arealer på terræn mellem boligkarreerne. For at opfylde parkeringsnormen mangler der 40 pladser.

Friareal

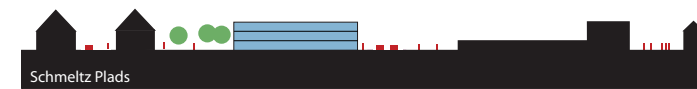
Der er i dette eksempel lagt op til, at der dannes et nyt torv/plads på stedet. Denne plads vil kunne danne rammen om alverdens offentlige by aktiviteter, marked, musik, teater osv. De grønne arealer imellem boligbebyggelsen er semiprivate rum. De kan anvendes som passager, men er primært



forbeholdt beboerne. Det beregnede friareal på 65 % er inklusiv pladsen. Private friarealer i form af altaner og tagterrasser er ikke medregnet.

Konsekvens

Ved at den eksisterende parkering fjernes, henvises de handlende til p-huse/kældre i midtbyens yderzoner og til den kollektive trafik. Derved fjernes også en del af den sive trafik af bilister der søger efter ledige pladser. Parkeringspladserne på terræn vil være forbeholdt beboerne i området men er ikke tilstrækkelige til at kunne overholde parkeringsnormen. Dette kan løses ved at bygge et underjordisk parkeringsanlæg eller ved at opføre færre m² end det forslåede.



A-A



B-B

Rummelighed Schmelzt Plads

Grundareal ca. 12118 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 2491 m²

Etage antal: 2-3

Samlet etage areal: 7193 m²

Bebyggelsesprocent: 59 %

Beboere og arbejdspladser:

Boliger m²: 6633 m²

Erhverv m²: 560 m²

Antal boliger a 100 m²: 66 stk.

Antal arbejdspladser: 22 stk

Parkering:

Nuværende kapacitet: 313 p-pladser

Fremtidig kapacitet:

Antal p-pladser på terræn: 70 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

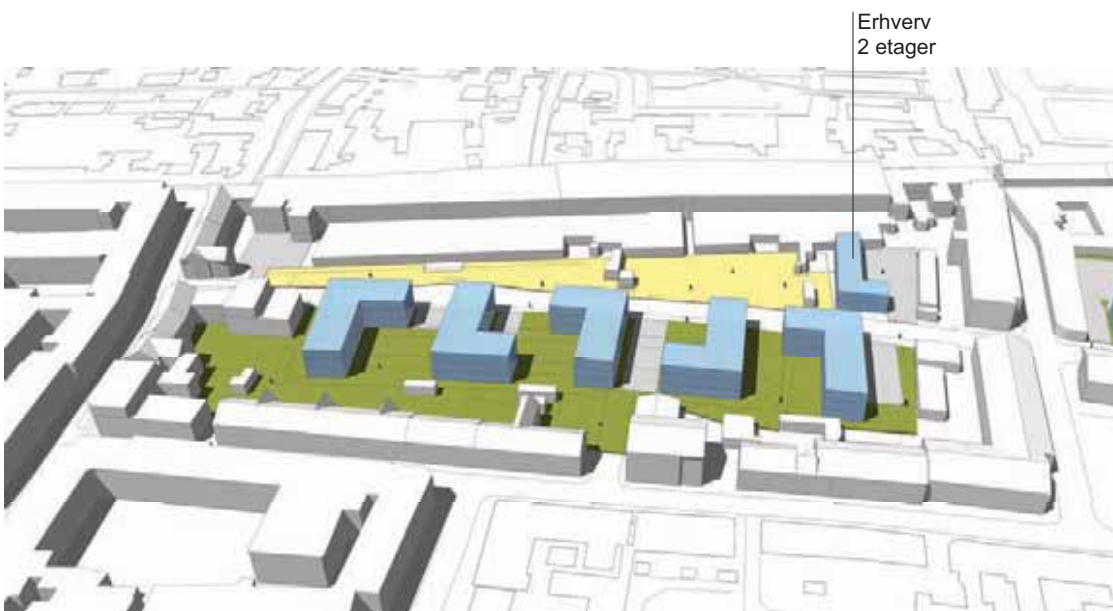
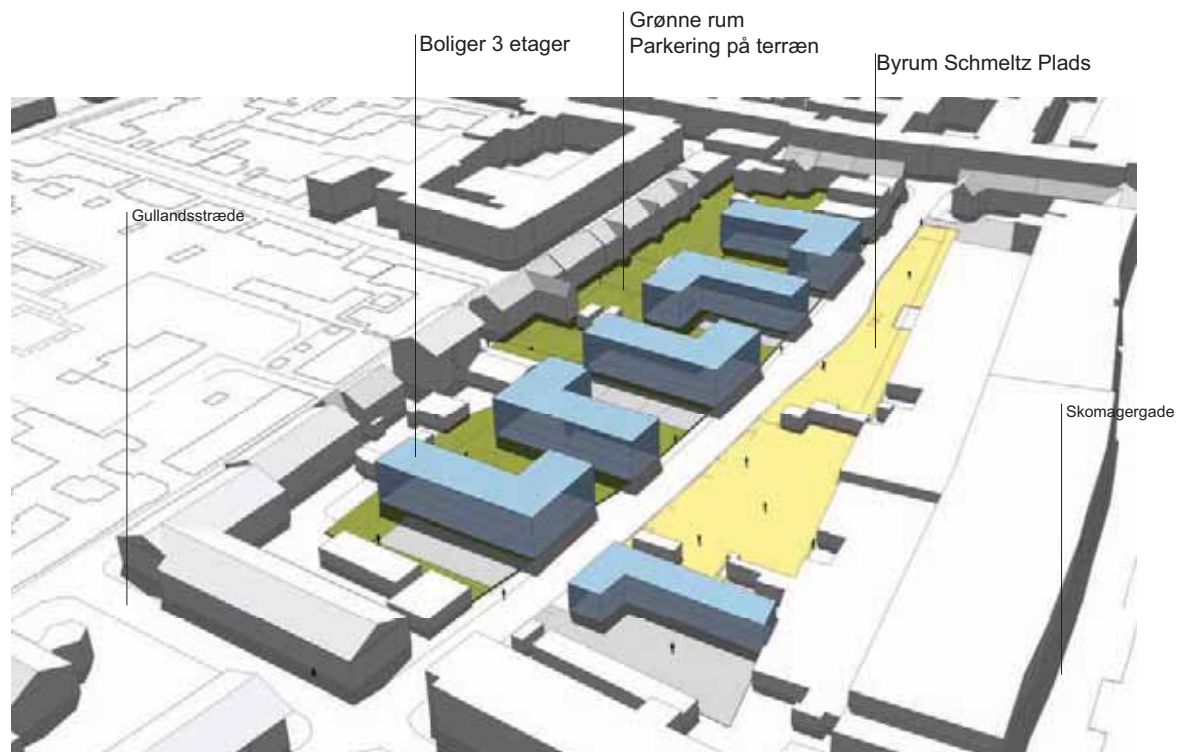
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m² bolig: 99 stk

P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m² erhverv: 11 stk

samlet behov: 110 p-pladser

P-pladser der mangler for at opfylde behov: 40 p-pladser

Friareal: 65,1 %



Borchsgade

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger direkte op til det nord/syd gående bus-tracé, der kører ad Allehelgensgade.

Bygningsvolumen

De tre områder langs Borchsgade og Læderstræde ligger meget centralt i Roskilde bymidte og skal ses i en sammenhæng. Områderne er opstået ved karreudhulinger og fungerer alle som parkeringspladser, primært for ansatte i området, men også for de handlende. Forretningerne vender deres bagside ud mod parkeringspladserne og områderne har karakter af flosset bagkant.

Borchsgadeområdet ligger lige over for plejehjemmet Margrethehjemmet. En evt. udvidelse af plejecenteret vil kunne ske inden for området. For at stramme gaderummet op og skjule gågadens bagside, er bygningsvolumenet placeret med facaden helt ud til fortovskant. Bygningshøjden er angivet til 3 etager svarende til plejecenteret på sydsiden af Borchsgade. I gådrummet, der opstår imellem den nye bebyggelse og det eksisterende byggeri, er der mulighed for opførelse af mindre og lavere tilbygninger. Det giver flere etagekvadratmeter og kan samtidig være med til at skærme parkeringen af og forme gårdmiljøet.

Friareal

Gårdrummene vil primært henvende sig til beboerne, men vil samtidig kunne anvendes som grønne passager til og fra Skomagergade/Algade.

Parkering

Den eksisterende parkering er fjernet. Der er angivet areal til 20 parkeringspladser inden for området. Det afhænger af områdets fremtidige funktion om hvorvidt dette er tilstrækkeligt.

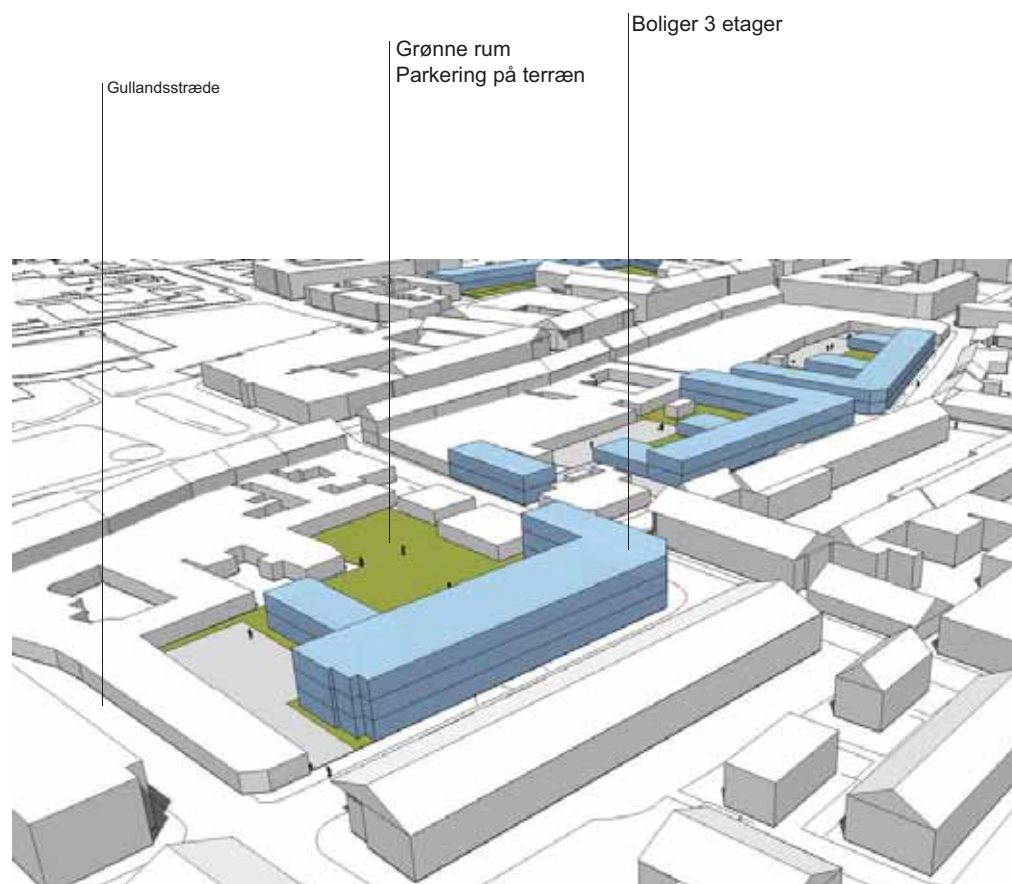
Konsekvens

Samme som ved Schmelz Plads



Rummelighed Borchsgade

Grundareal	ca.	2785 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		1260 m ²
Etage antal:		2-3
Samlet etage areal:		3580 m ²
Bebyggelsesprocent:		129 %
Beboere		
Boliger m ² :		3580 m ²
Antal boliger a 100 m ² :		36 stk.
Parkering:		
Nuværende kapacitet:		64 p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
Antal p-pladser på terræn:		20 p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m ² bolig:		54 stk
P-pladser der mangler for at opfylde behov:		34 p-pladser
Friareal:		36,8 %



Læderstræde

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger tæt op til den nord/syd gående bustracé, der kører ad Allehelgensgade.

Bygningsvolumen

Bebyggelsen på syd siden af Læderstræde er en etage lavere end bebyggelsen på Borchsgade. Arealerne omformes til erhvervsområde og placeres som en karrestruktur efter samme princip som i Borchsgade. Derved gendannes det reelle gaderum, der forsvandt med karreudhulningen. Der er yderligt angivet bygningsvolumener langs begge sider af Snæversti og ud mod Allehelgensgade. Bygningsvolumenerne er angivet i 2 etager, med lavere tilbygninger på bagsiden. De omkringliggende bygninger varierer mellem 1-2 etager.

Den nye bebyggelse ligger i tæt forbindelse med den kommende letbane, der vil køre af Allehelgensgade.

Parkering

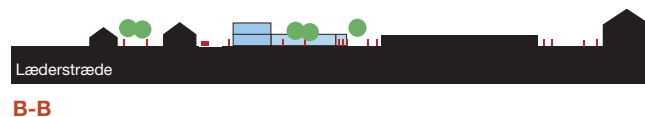
Den eksisterende parkering er fjernet. Det fremtidige parkeringsbehov kan i nogen grad dækkes inden for områderne, afhængigt af i hvor høj grad gårdarealerne udnyttes til parkeringsformål.

Friareal

Gårdrummene henvender sig primært til erhvervsjendommene, men kan ligesom ved Borchsgade have funktion som grønne passager i byen.

Konsekvens

Samme som ved Schmeltz Plads. Ved at den eksisterende parkering fjernes, henvises de handlende til p-huse/kældre i midtbyens ydrezoner og til den kollektive trafik. Derved fjernes også den del af den sive trafik af bilister, der søger efter ledige pladser. Parkeringspladserne på terræn vil være forbeholdt ansatte i området.



Rummelighed Læderstræde

Grundareal ca. 6230 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 2826 m²

Etage antal: 1-2

Samlet etage areal: 4996 m²

Bebyggelsesprocent: 80 %

Arbejdspladser:

Erhverv m²: 4996 m²

Antal arbejdspladser: 200 stk

Parkering:

Nuværende kapacitet: 117 p-pladser

Fremtidig kapacitet:

Antal p-pladser på terræn: 65 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m² erhverv: 100 stk

P-pladser der mangler for at opfylde behov: 35 p-pladser

Friareal: 28,4 %



Sankt Ols Stræde

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger cirka 150 meter fra den nord/syd gående bustracé, der kører af Sankt Ols Gade.

Bygningsvolumen

Området ligger på en hjørnegrund og er et mindre parkeringsareal med en meget grøn karakter. Kvarteret består primært af etageboliger i 3 etager. Bygningshøjden er derfor angivet til 2-3 etager og bygningsvolumenerne er placeret ud til fortovskant for at give området en mere urban karakter. Beregningerne tager udgangspunkt i, at området anvendes til boligformål, men det kan også omdannes til blandet bolig og erhvervsområde.

Parkering

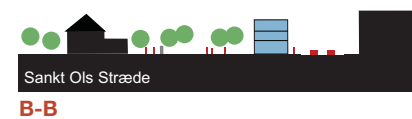
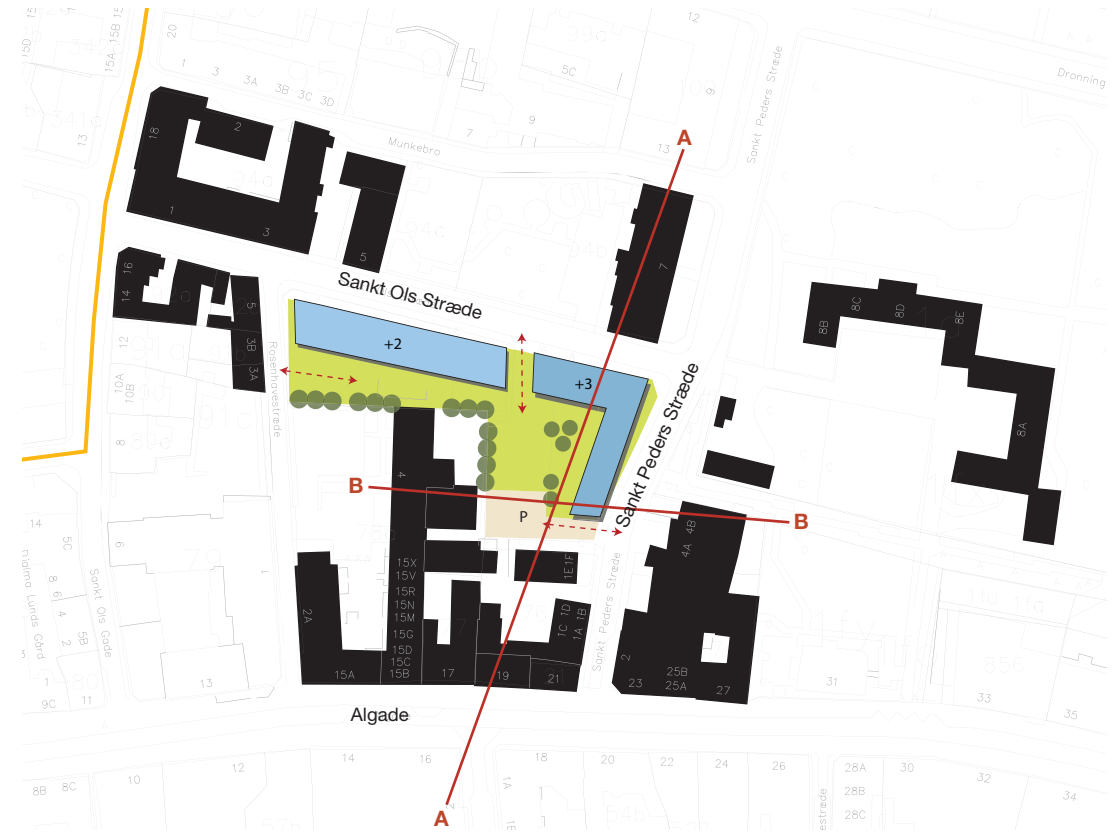
Den eksisterende parkering er fjernet. Det fremtidige parkeringsbehov kan i nogen grad dækkes inden for områderne, afhængigt af i hvor høj grad gårdarealerne udnyttes til parkeringsformål.

Friareal

Hvis der bygges boliger på området, vil friarealerne primært skulle anvendes til grønne områder for boligerne.

Konsekvens

Parkeringspladserne på terræn vil være forbeholdt beboerne i området men er ikke tilstrækkelige til at kunne overholde parkeringsnormen. Samtidig skal der være et fælles friareal til beboerne. Dette kan løses ved at bygge et underjordisk parkeringsanlæg, ved at opføre færre m² end det angivet eller ved at lave fælles og private friarealer som tagterrasse og altaner.



Rummelighed Sankt Ols Stræde

Grundareal ca. 3000 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 1155 m²

Etage antal: 3

Samlet etage areal: 2815 m²

Bebyggelsesprocent: 94 %

Beboere og arbejdspladser:

Boliger m²: 2815 m²

Antal boliger a 100 m²: 28 stk.

Parkering:

Nuværende kapacitet: 57 p-pladser

Fremtidig kapacitet:

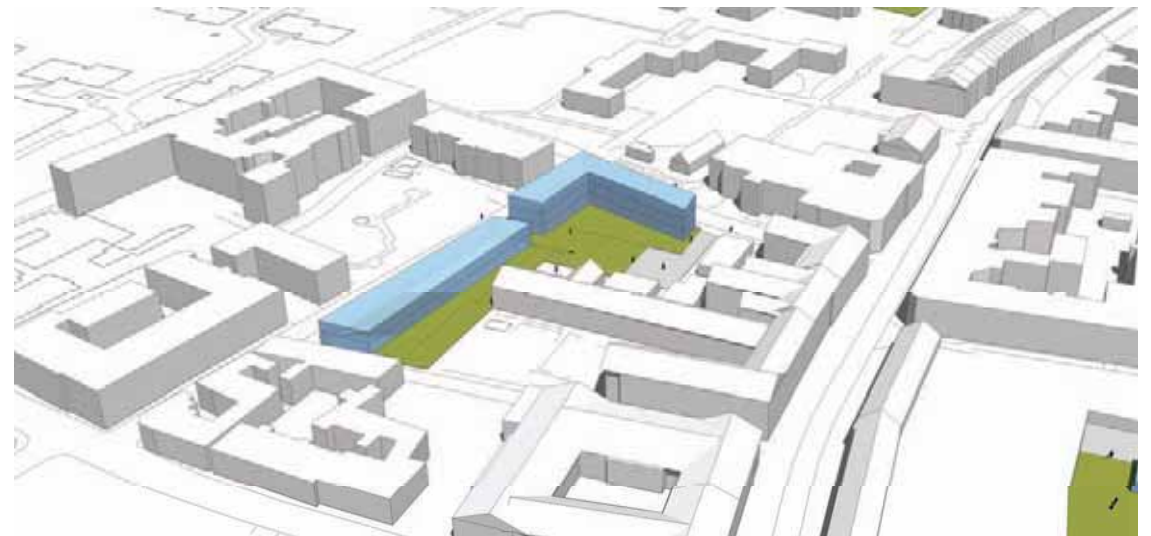
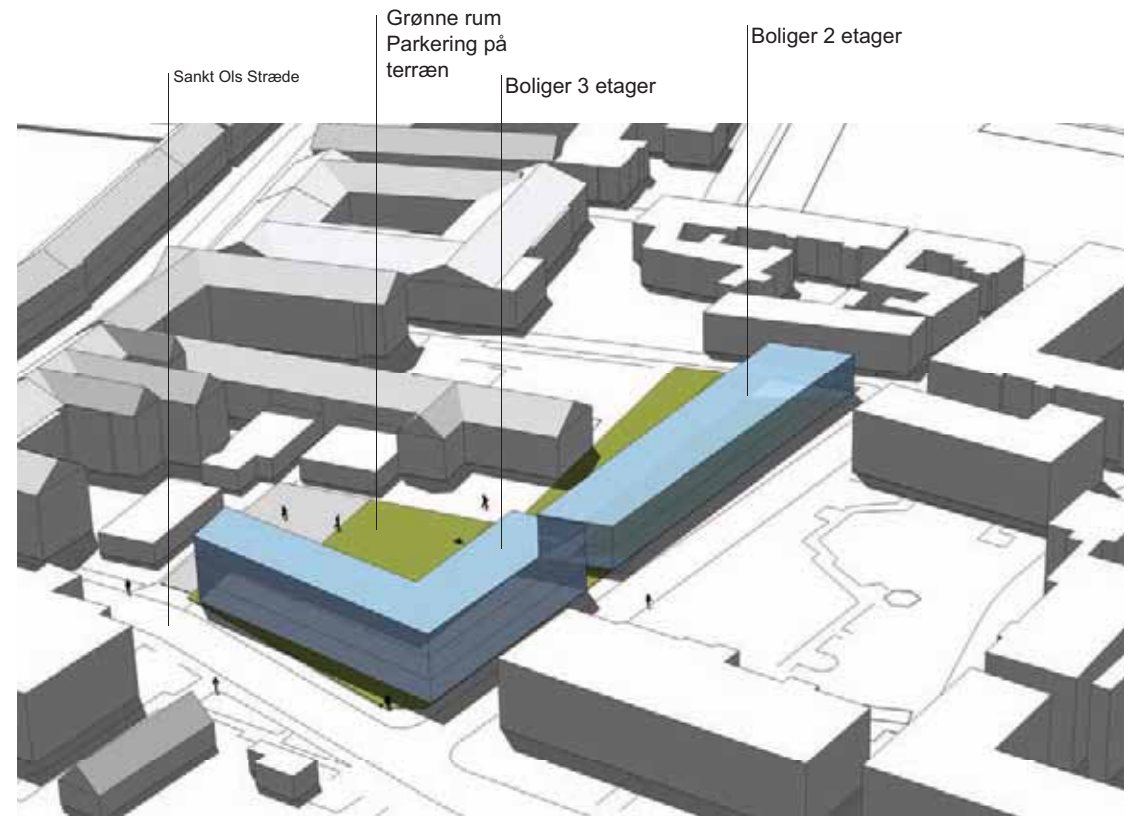
Antal p-pladser på terrænen: 12 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m² bolig: 42 stk

P-pladser der mangler for at opfylde behov: 30 p-pladser

Friareal: 51,8 %



Sortebrødre Plads

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger 2-300 meter fra stationen, hvor også den øst/vest gående bustracé passerer og vil derfor være velegnet til større kontorarbejdspladser.

Bygningsvolumen

Sortebrødre Plads er en af midtbyens primære parkeringspladser. Området fremstår som bagside areal til butikkerne på Algade og ligger i en overgangszone fra den høje bebyggelse mod syd til villakvarteret mod nord. Roskilde bibliotek ligger vest for området, og Kvickly har indgang og en vareindlevering, der vender ud mod parkeringsarealet. Der er i dag i alt 439 p-pladser på området. Samtidig skal der være mulighed for byfortætning. Langs Dr. Margrethes vej er der placeret en boligbebyggelse i en åben karrestruktur med et semiprivat gårdrum. Bygningsvolumenerne er angivet i forskellige højder afhængigt af, hvilken bebyggelse de ligger op til. Området til boligformål er angivet med en bygningshøjde på 2-3 etager for at tilpasse sig villa-bebyggelsen, ligesom bygningsvolumenet langs Sankt Peders Stræde er angivet som en 2-etagers bygning. De øvrige bygningsvolumener er 4-6 etager og kan anvendes til blandet bolig og erhverv.

Parkering

Store dele af den eksisterende parkering er fjernet. Området skal samtidig kunne optage en stor del af den parkering, som fjernes i den østlige del af midtbyen, og der placeres derfor et større parkeringshus med kælder. Adgangen til parkeringshuset sker fra Kong Valdemars Vej og er i 2 etager plus en kælder i 1 etage. Parkeringskælderens er på grund af terrænforskelle kun halvt nedgravet. Det fremtidige parkeringsbehov kan derved dækkes inden for området og der er 130 pladser i overskud.

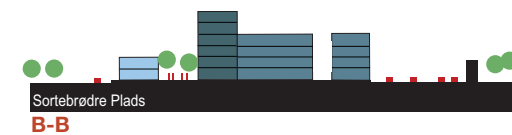
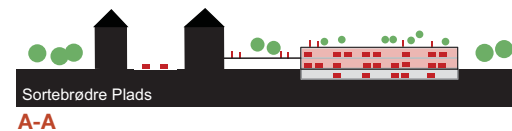
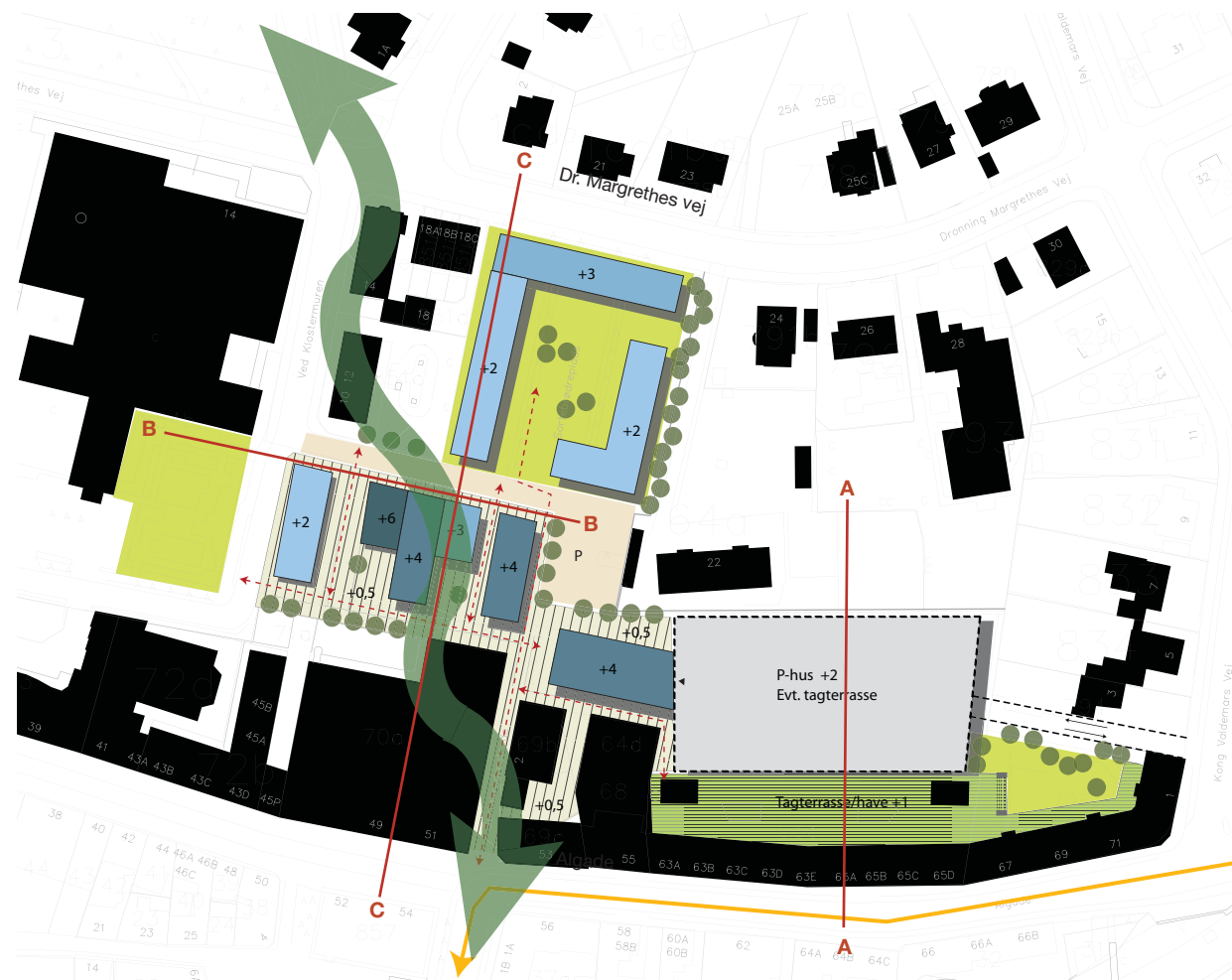
Friareal

For at afhjælpe den "bagside" effekt, området har, og forbedre passagen fra Algade gennem området mod

Folkeparken og Byparken, er der indarbejdet et mindre butikstov i form af en slags passage med detailhandel og eventuelt erhverv i stueetagen. En udnyttelse af taget på p-hus til tagterrasse eller offentligt uderum er en mulighed. Det kan være et alternativt tilbud i forhold til byens øvrige rum.

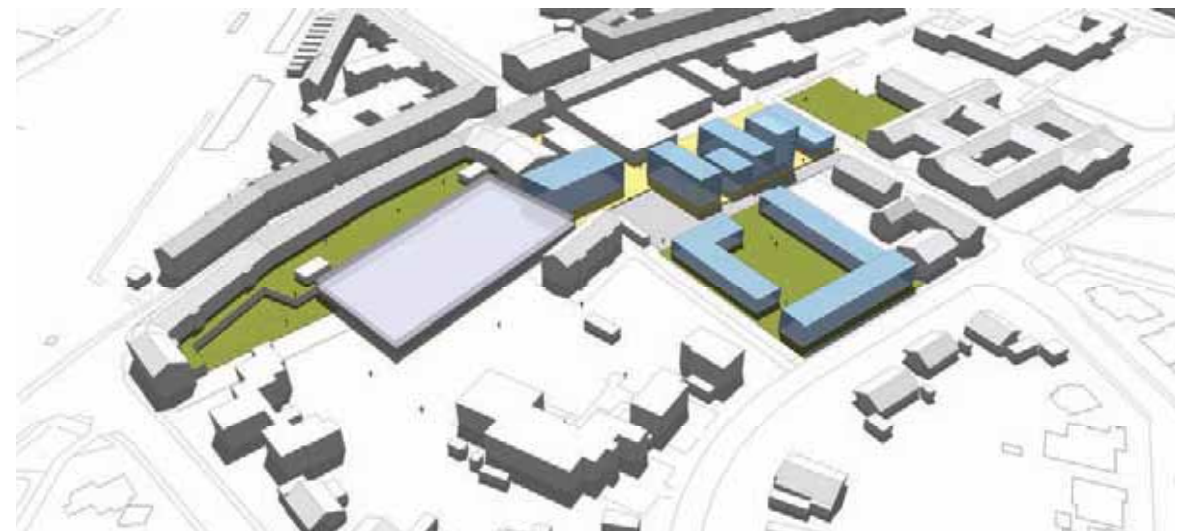
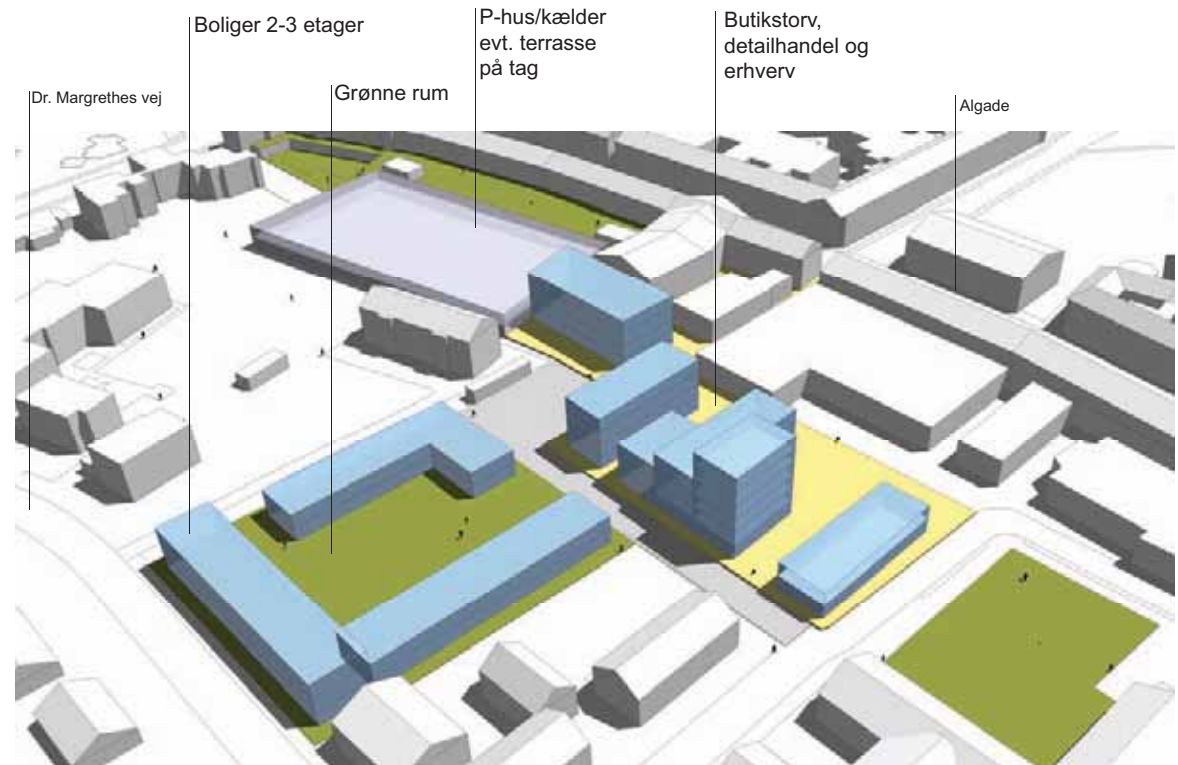
Konsekvens

Området vil få en massiv fortætning både i form af arealer til boliger og erhverv, men også i form af øget parkerings kapacitet.



Rummelighed Sortebrødre Plads

Grundareal	ca.	12690 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		6483 m ²
Etage antal:		1-6
Samlet etage areal:		9842 m ²
Bebyggelsesprocent: (Inkl. P-hus, ekskl. Kælderetage)		129 %
Beboere og arbejdspladser:		
Boliger m ² :		3560 m ²
Erhverv m ² :		6282 m ²
Antal boliger a 100 m ² :		36 stk.
Antal arbejdspladser:		251 stk
Parkering:		
Nuværende kapacitet:		439 p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
Antal p-pladser på terræn:		44 p-pladser
P-hus:		328 p-pladser
Samlet p-pladser:		372 p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m ² bolig:		53 stk
P-behov ved 1 p-plads pr. 25 m ² detail:		126
P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m ² erhverv:		63 stk
Samlet behov:		242 p-pladser
P-pladser i overskud:		130 p-pladser
Friareal:		40,2 %



Skoleslagteriet

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger centralt i forhold til stationen, og i både den øst/vest gående og den nord/syd gående buslinje der krydser hinanden tæt ved Skoleslagteriet. Området der derfor særdeles velegnet til personaletunge virksomheder.

Bygningsvolumen

De eksisterende bygninger kan med en enkel undtagelse ikke genanvendes. Den omkringliggende bebyggelse er primært erhverv og etageboliger, og området ligger direkte op til jernbanen. Der kan derfor mere frit gives en større bygningshøjde end i de øvrige områder. Bygningsvolumenerne er placeret langs banen og ud til Køgevej. Der er indtegnet to høje bygninger på henholdsvis 16 og 8 etager, de øvrige bygninger er på mellem 2-4 etager.

Parkering

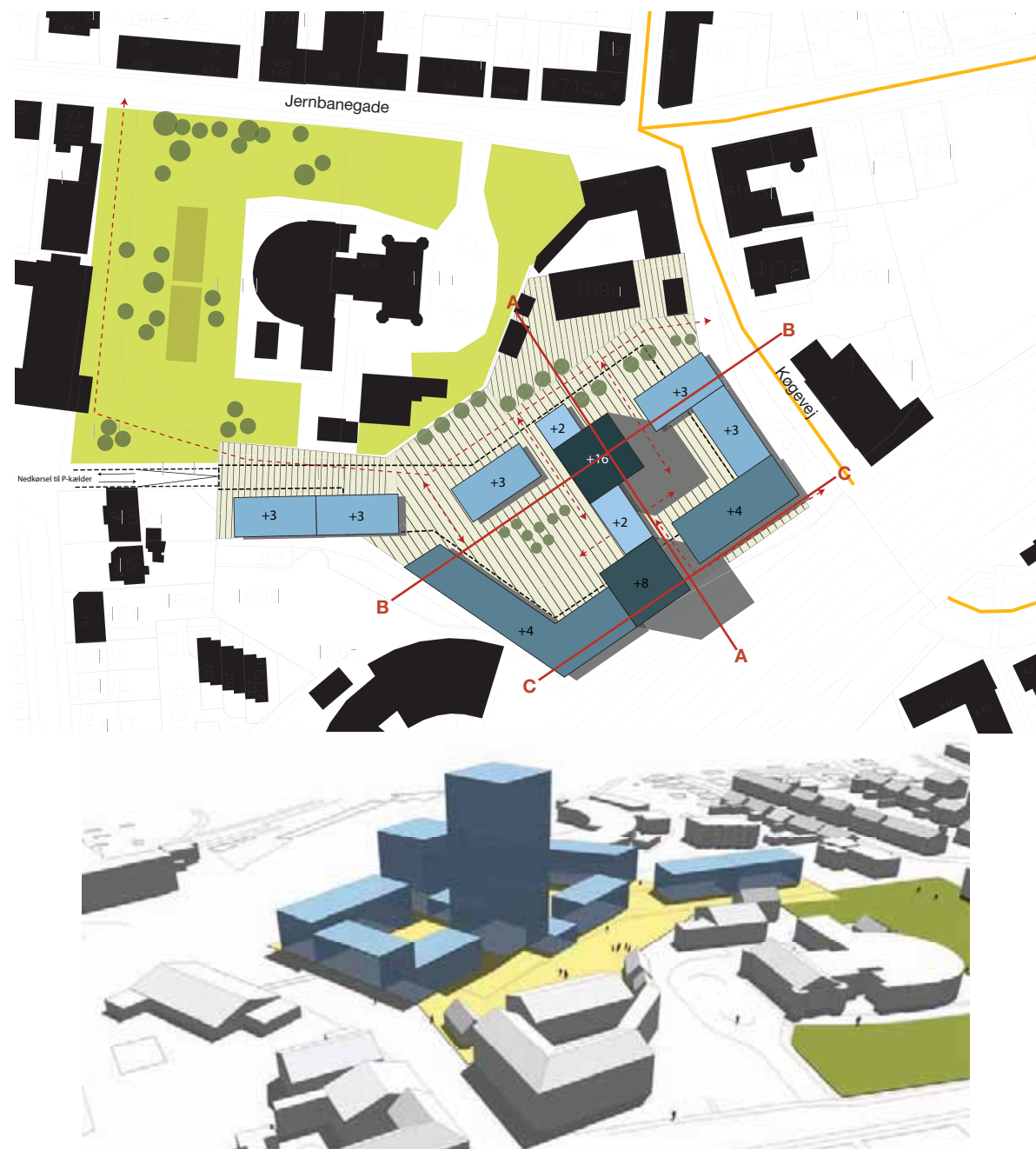
Den eksisterende parkering er fjernet. 85 % af det fremtidige parkeringsbehov kan dækkes indenfor områderne, med en toetagers parkeringskælder. Der kan argumenteres for, at området ligger så godt i forhold til den kollektive trafik, at dette er tilstrækkeligt.

Friareal

Friarealerne imellem de nye bygninger på Skoleslagteriet foreslås som urbane byrum. Pga. den omkringliggende høje bebyggelse kan rummene blive vindturbulente. Dette kan til dels afhjælpes ved plantering af træer. På arealet mellem den nye bebyggelse og den bevaringsværdige bygning fra Skoleslagteriet kan der dannes en plads, blandt andet med Roskilde arresthus som kulisse.

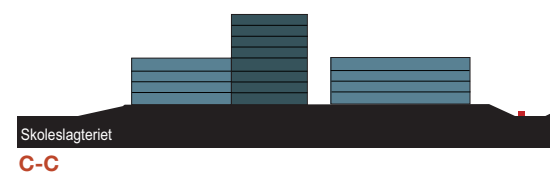
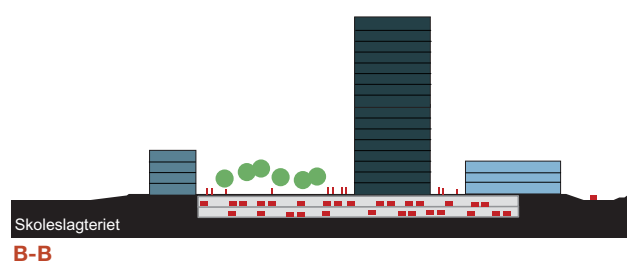
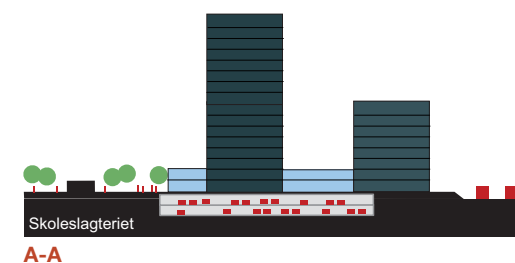
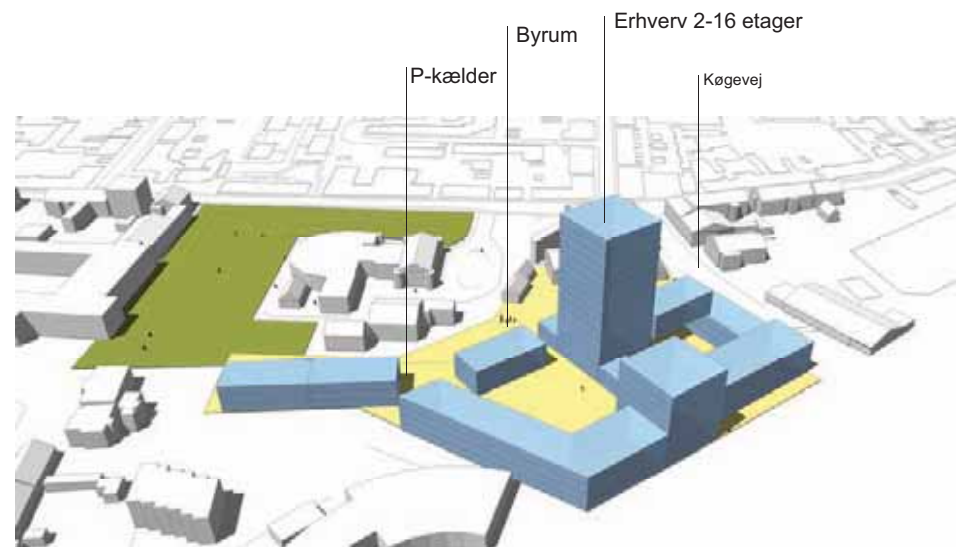
Konsekvens

Området kan blive et centralt erhvervsområde i Roskilde og være med til at understøtte den kollektive trafik.



Rummelighed Skoleslagteriet

Grundareal	ca.	11108 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		9355 m ²
Etage antal:		2-16
Samlet etage areal:		20600 m ²
Bebyggelsesprocent:		185 %
Beboere og arbejdspladser:		
Erhverv m ² :		20600 m ²
Antal arbejdspladser:		824 stk
Parkering:		
Nuværende kapacitet:		? p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
P-kælder:		351 p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m ² erhverv:		412 stk
P-pladser der mangler for at opfylde behov:		61 p-pladser
Friareal:		15,8 %



Bønnelyckes Plads

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger direkte op til den øst/vest gående linje og kan anvendes til erhvervsområde.

Bygningsvolumen

Bønnelyckes Plads ligger i yderkanten af bymidten og er i dag en grusbelagt parkeringsplads. Nord for området ligger der er skole, og pladsen anvendes derfor også som smutvej for eleverne. Pladsen kan omdannes til erhvervsformål med ca. 112 arbejdspladser med bygningsvolumener i 3 etager. Bygningsvolumenerne er placeret ud til fortovskant i en åben karrestruktur. På hjørnet kan der være en pladsdannelse.

Parkering

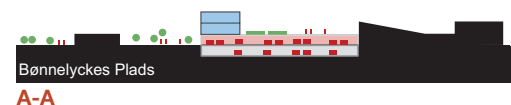
Området skal kunne optage noget af den parkering, der fjernes fra blandt andet Schmeltz Plads. Den eksisterende parkering fjernes og erstattes af et parkeringshus i 2 etager, hvor af den ene er underjordisk. Det fremtidige parkeringsbehov kan hermed dækkes inden for området og der vil derudover være et overskud på 115 p-pladser.

Friareal

Der er her forslået et alternativt byrum der placeres delvist på taget af parkeringshuset. Byrummet vil kunne fungere som passage for de skolebørn der skal fra krydset ved Ringstedgade til Absalonskolen. Dette byrum vil hænge sammen med skolegården.

Konsekvens

Området skal først og fremmest optage parkering til midtbyen og dernæst fungere som erhvervsområde. Pladsen ud til Ringstedgade kan tilføje kvarteret nye kvaliteter. Smutvejen til skolen vil fremover foregå hen over parkeringshuset, hvis tag altså vil være et offentligt rekreativt rum.



Rummelighed Bønnelyckes Plads

Grundareal ca. 3820 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 1283 m²

Etage antal: 2-3

Samlet etage areal: 2788 m²

Bebyggelsesprocent:

(Inkl. P-hus, ekskl. Kælderetage) 140 %

Beboere og arbejdspladser:

Erhverv m²: 2788 m²

Antal arbejdspladser: 112 stk

Parkering:

Nuværende kapacitet: ? p-pladser

Fremtidig kapacitet:

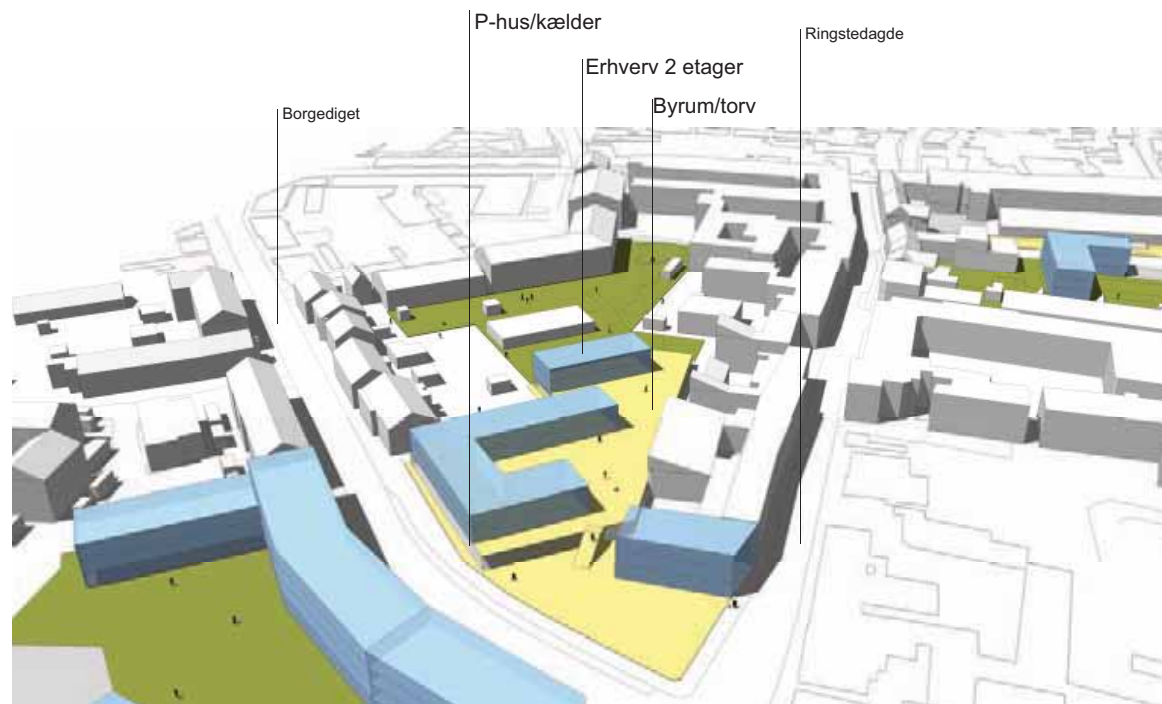
P-hus: 171 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m² erhverv: 56 stk

P-pladser i overskud: 115 p-pladser

Friareal: 66,4 %



Ringstedgade

Forbindelse til kollektiv trafik

Arealet ligger direkte ud til den øst/vest gående buslinje og op til Roskilde Idrætspark. I forbindelse med større idrætsbegivenheder kan buslinjen afhjælpe en del af det trafikale pres i området.

Bygningsvolumen

Området ligger i yderkanten af bymidten, og størstedelen anvendes og ejes NESA. Langs Ringstedgade og Borgerdiget ligger en række mindre bygninger i varierende højder, hvoraf en del har erhverv og detailhandel i stueetagen. På længere sigt og under forudsætning af at NESA flytter, vil området kunne omdannes til et blandet bolig- og erhvervsområde med et større parkeringsanlæg. Bygningsvolumenerne er placeret langs gaderne med facade ud til fortovs kant og med en bygningshøjde på 4 etager. Bagvedliggende bygningsvolumener er givet bygningshøjde på 3 etager. Erhvervsdelen kan med fordel placeres i stueetagen og på første sal ud mod gaden.

Parkering

Der er ingen offentlige parkeringspladser på nuværende tidspunkt. Det fremtidige parkeringsbehov kan dækkes inden for området med en blanding af parkering på terræn og et parkeringshus. Med et parkeringshus på 3 etager, vil der være et overskud på 208 pladser, og derved kan der optages en del af den parkering, der fjernes fra bymidten. Yderligere vil der være gode parkeringsmuligheder i området ved større idrætsbegivenheder.

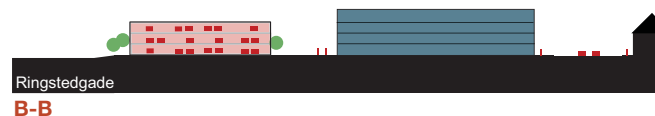
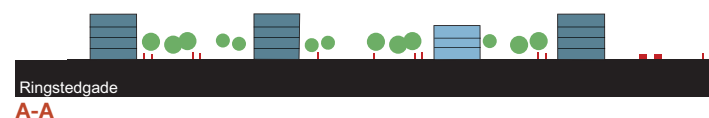
Friareal

Der er mulighed for at etablerer et større grønt friareal mellem bygningerne, primært til beboerne i området.

Det foreslåede parkeringshus kan eventuelt sammentænkes med et tribuneanlæg på taget, til gavn for idrætsparken, eller til andre større publikumsorienterede by aktiviteter som f.eks. open-air biograf.

Konsekvens

Området har gode fortætningsmuligheder og et stort potentiale til at optage parkering.



Rummelighed Ringstedgade

Grundareal ca. 15650 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 8050 m²

Etage antal: 3-4

Samlet etage areal: 16280 m²

Bebyggelsesprocent:

(Inkl. P-hus, ekskl. Kælderetage) 152 %

Beboere og arbejdspladser:

Boliger m²: 13755 m²

Erhverv m²: 2525 m²

Antal boliger a 100 m²: 138 stk.

Antal arbejdspladser: 101 stk

Parkering:

Nuværende kapacitet: 0 p-pladser

Fremtidig kapacitet:

Antal p-pladser på terræn: 92 p-pladser

P-hus: 373 p-pladser

Samlet p-pladser: 465 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

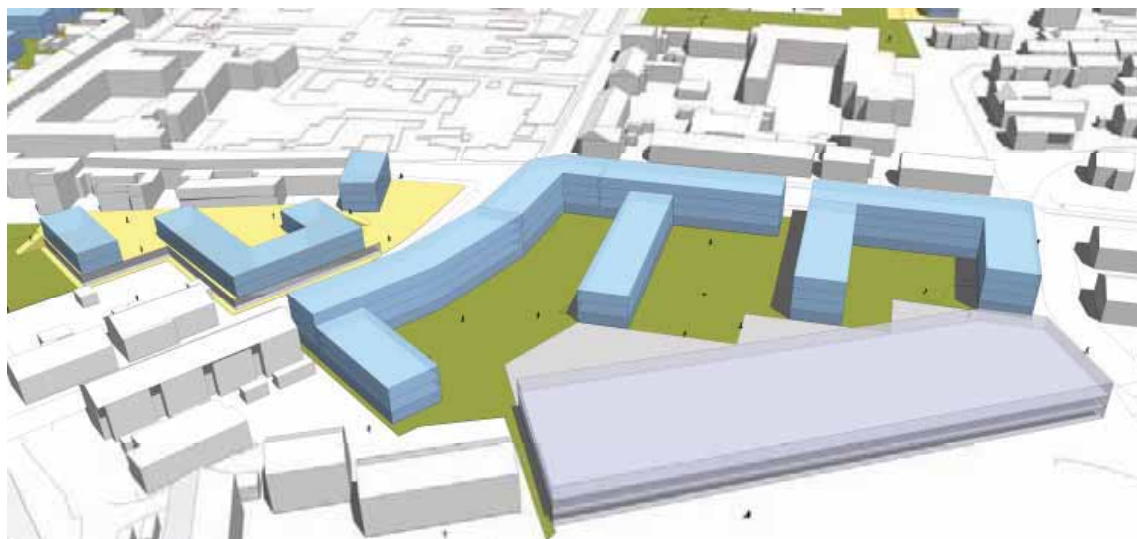
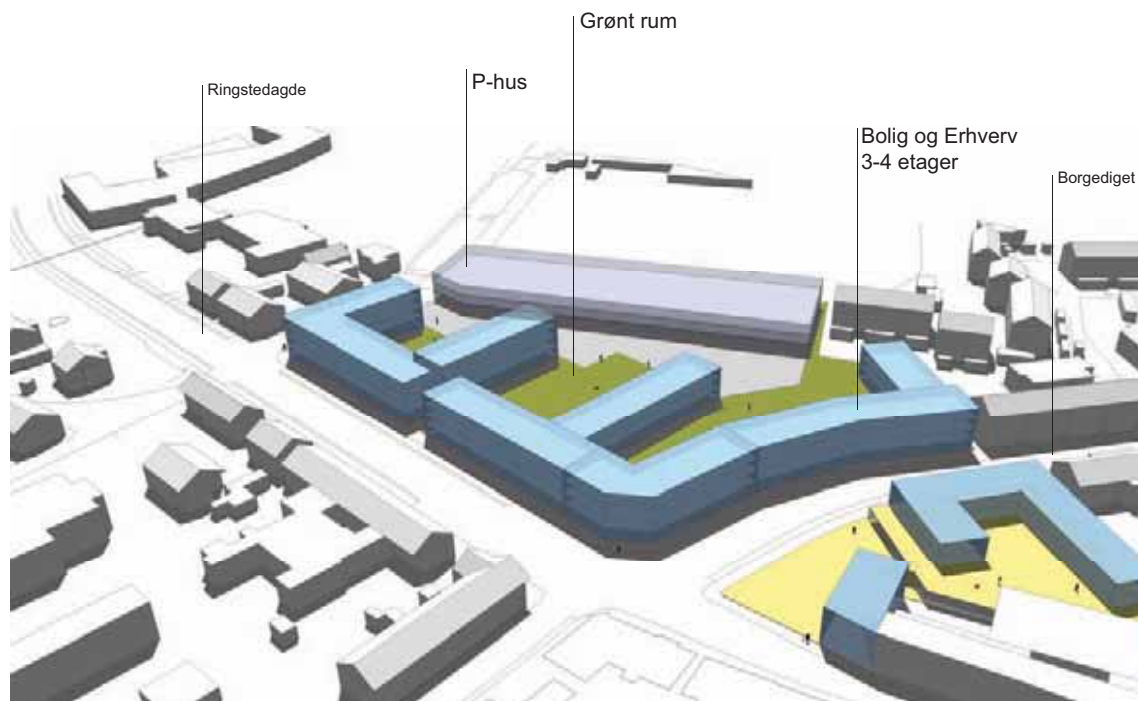
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m² bolig: 206 stk

P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m² erhverv: 51 stk

samlet behov: 257 p-pladser

P-pladser i overskud: 208 p-pladser

Friareal: 33,9 %



Stænder Torvet

Forbindelse til kollektiv trafik

Torvet ligger ud til den nord/syd gående linje og anvendes på nuværende tidspunkt også af senior og handicap busser.

Bygningsvolumen

Torvet ligger centralt i bymidten mellem gågaden og Domkirken og har ikke fortætningspotentiale.

Parkering

Den eksisterende parkering fjernes stort set og arealet omdannes til et bytorv.

Friareal

Stænder Torvet er Roskildes hovedtorv. Torvet bør renoveres og de omkringliggende gamle bygninger bør knyttes bedre til byrummet. Adgangen til Domkirken og Museumshaven kan forstærkes. Torvet har potentiale til at kunne rumme alle former for by aktiviteter og ophold i kortere eller længere varighed.

Konsekvens

Arealet har et stort potentiale til at blive et attraktivt byrum og vil i sammenspil med en kollektiv trafikløsning kunne være et aktiv i forhold til både detailhandel, borger og turismen.



Rummelighed Stændertorvet

Grundareal ca. 7050 m²

Byggemulighed:

Bebygget areal: 0 m²

Etage antal: 0

Samlet etage areal: 0 m²

Bebyggelsesprocent: 0 %

Parkering:

Nuværende kapacitet: 72 p-pladser

Fremtidig kapacitet:

Antal p-pladser på terræn: 0 p-pladser

P-behov til nybyggeriet:

P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m² bolig: 0 stk

P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m² erhverv: 0 stk

samlet behov: 0 p-pladser

P-pladser der mangler for at opfylde behov: 0 p-pladser

Friareal: 100,0 %

