



Helhedsplan for nyt boligområde syd for Ringe

Marts 2025



Læsevejledning

Nærværende dokument udgør en helhedsplan for en ny bydel syd for Ringe, og er endeligt vedtaget af Kommunalbestyrelsen 5. marts 2025.

Dokumentet beskriver indledningsvist en konklusion på de analyser af landskabet og de planmæssige forudsætninger, som har betydning for områdets udviklingspotentiale.

Dernæst beskrives et hovedgreb, som skal sikre sammenhæng og kontinuitet i den etapevise udvikling af planområdet.

Selve planen viser forslag til udformningen af bebyggelse, vejforløb, regnvandshåndtering og grønne strukturer. Hvert emne uddybes med beskrivelser af hhv. eksisterende og fremtidige forhold.

For hvert delområde i planen beskrives de landskabelige kvaliteter samt de overordnede retningslinjer, som skal sikres i den videre lokalplanproces.

Endeligt går planen tæt på ét af delområderne og giver eksempler på, hvordan de beskrevne retningslinjer kan udfolde sig indenfor delområdet.

Helhedsplanen er udarbejdet for Faaborg Midtfyn Kommune af Lytt Architecture, EKJ Rådgivende Ingeniører og Trafikplan.

Eksterne henvisninger

Nærværende plandokument tager afsæt i en række plandokumenter som tidligere er udarbejdet for- og af Faaborg-Midtfyn Kommune:

- "Ringe - en by i bevægelse" - Masterplan for Ringe 2011
- Boligstrategi 2018
- Kommuneplan 2019
- "Sammen skaber vi det gode liv" - Udviklingsstrategi 2023-2024

Der henvises desuden til en række rapporter og notater, som er udarbejdet sideløbende med helhedsplanen:

- "Ringe Syd - Trafikale forhold" - trafiknotat, udarbejdet af Trafikplan d. 24. maj 2024.
- "Miljørapport for helhedsplan for Ringe syd", udarbejdet af EKJ d. 14. juni 2024 med flg. bilag:
 - "Afgrænsningsnotat", udarbejdet af EKJ d. 4. juni 2024
 - "Væsentlighedsvurdering", udarbejdet af EKJ d. 14. juni 2024
 - "Vandhåndteringsanalyse", udarbejdet af EKJ d. 14. juni 2024
 - "Robusthedsanalyse for Sallinge Å", udarbejdet af EKJ d. 14. juni 2024
- "Undersøgelse af togstøj og togvibrationer i planlagt boligområde, Ringe Syd", udarbejdet af BP Støjmåling d. 27. maj 2024

Dette dokument er sat op i A3 format. Hvis det printes i A4 format må det forventes at læsbarheden påvirkes.

Digitalt kortmateriale som danner grundlag for helhedsplanen er udarbejdet koordinatsystemet DKTM2.



Indholdsfortegnelse

Indledning	4
Forudsætninger	7
Konklusion på de indledende analyser	8
Helhedsplan	11
Hovedgreb - sammenhæng i flere skalaer	12
Helhedsplan - en overordnet beskrivelse	14
Infrastruktur - de nuværende forbindelser	16
Infrastruktur - udbygning af veje og stier	17
Infrastruktur - opgradering af Boltinggårdvej	20
Infrastruktur - fordelings-og boligveje	21
Regnvandshåndtering - eksisterende forhold	22
Regnvandshåndtering - fremtidige løsninger	23
Principper for regnvandshåndtering	24
Eksisterende naturforhold	26
Fremtidige grønne strukturer	27
Eksisterende bebyggelse	28
Bebyggelse - udformning, karakter og materialitet	30
Beskrivelse af delområderne	33
Delområde 1A	34
Delområde 1B og 2A	35
Delområde 1C	36
Delområde 2B	37
Delområde 2C	38
Delområde 2D	39
Eksempel på en bebyggelsesplan - delområde 1B	41
Bebyggelsesplan - delområde 1B	42
Zoom in - gårdbebyggelser	44
Zoom in - enfamilieshuse	46
Zoom in - rækkehusbebyggelse 1:1000	48
Etapeplan, forsyning og økonomi	53
Etapeinddeling	54
Boligantal og fordeling	54
Skole- og dagtilbud	54
Forsyning	56
Nøgletal for regnvandshåndtering	56
Anlægsøkonomi	56

Indledning

Faaborg-Midtfyn Kommune har en vision: Sammen om det bedste sted.

Det, der binder os sammen på tværs af Fyns største geografiske kommune og tre egnes forskelligheder, er vores vilje til at udvikle vores sted og livet, der leves her. Det er nødvendigt, for udviklingen kommer ikke af sig selv, og ingen kan skabe den alene. Sammen ønsker vi at skabe et sted hvor alle er en del af et fællesskab, og hvor man kan leve sin egen version af det gode liv. Et sted, hvor vi kerer os om hinanden, passer på naturen og bidrager til at skabe bæredygtige lokalsamfund. Vi møder hinanden med ligeværd og respekt og finder vejen sammen. Vi er sammen om at skabe det gode liv: Et sted hvor naturen bidrager til, at vi har det godt. Hvor kommuner, frivillige og erhvervsliv medvirker til at skabe rammer for det gode liv. Et sted, hvor mange engagerer sig i foreningsliv og fællesskaber. Fællesskaberne og det iboende engagement, er vores DNA – dem gøder og værner vi om (Udviklingsstrategi 2022, Faaborg-Midtfyn Kommune).

Ringe udgør én af kommunens fire udviklingsbyer og indgår i udviklingsstrategiens udviklingsspor: Attraktive byer og lokalsamfund:

Investering og udvikling er nødvendigt for at sikre, at de fire udviklingsbyer Nr. Lyndelse, Årslev, Ringe og Faaborg er attraktive i konkurrence med andre kommu-

ner og hovedbyer, når potentielle tilflyttere kigger efter nyt sted at bo. De fire dynamoer skal bidrage til vækst og fremdrift i alle tre egne (Udviklingsstrategi 2022, Faaborg-Midtfyn Kommune).

Udviklingen af Ringe

Ringe er en by med ca. 6.500 indbyggere og som igenem en årrække har oplevet øget bosætning. Byens beliggenhed midt imellem Odense og Svendborg, en god infrastruktur (motorvej og jernbane), nærhed til både handel og natur, et rigt handels- og foreningsliv, er bl.a. årsag til, at mange finder Ringe attraktiv at bosætte sig i.

Ringe har igennem de senere år haft en stabil udvikling med nye parcelhuse i den nordvestlige del af byen og har i flere år været den stærkest voksende by i kommunen både procentuelt og målt i antal.

I forbindelse med udarbejdelsen af en Masterplan for Ringe (2011), blev det på baggrund af borger- og interessedialog, besluttet at yderligere boligudvikling i Ringe skal ske syd for Ringe by, syd for Sallinge Å. Masterplanen udpeger nye arealer til boligudbygning, hvoraf dele af dette areal er rammelagt i forbindelse med Kommuneplan 2013.

Udviklingsområdet indeholder store landskabelige kvaliteter, og målet er, at den fremtidige bebyggelse udvikles til nye attraktive og bæredygtige boligområder med

afsæt i områdets eksisterende kvaliteter og udviklingspotentialer til forskellige målgrupper. Udviklingen af nye boligområder syd for Ringe skal bidrage til Ringes videre udvikling og attraktivitet og sikre den fortsatte tiltrækning af nye borgere.

Helhedsplanen er kommunens redskab

Teknik- og Miljøudvalget besluttede i foråret 2023 at igangsætte udarbejdelsen af en helhedsplan for et nyt boligområde syd for Ringe. Helhedsplanen danner grundlaget for, at der kan udvikles en ny bydel mod syd, der tager hensyn til og udnytter områdets mange landskabelige kvaliteter. Samtidig sætter helhedsplanen de overordnede rammer for områdets udvikling og viser, hvordan der kan skabes en helhed på tværs af området og med en sammenhæng til Ringe by. Helhedsplanen er udarbejdet med væsentlig inddragelse af beboere og interessenter i området. Helhedsplanen er et redskab for Faaborg-Midtfyn Kommune til at sikre sammenhæng og identitet i den kommende udvikling af et nyt boligområde syd for Ringe og Sallinge Å.

God læselyst.



Planområdet i det kuperede landskab syd for Sallinge Å



Udsyn til Ringe, set fra Goe Bakke

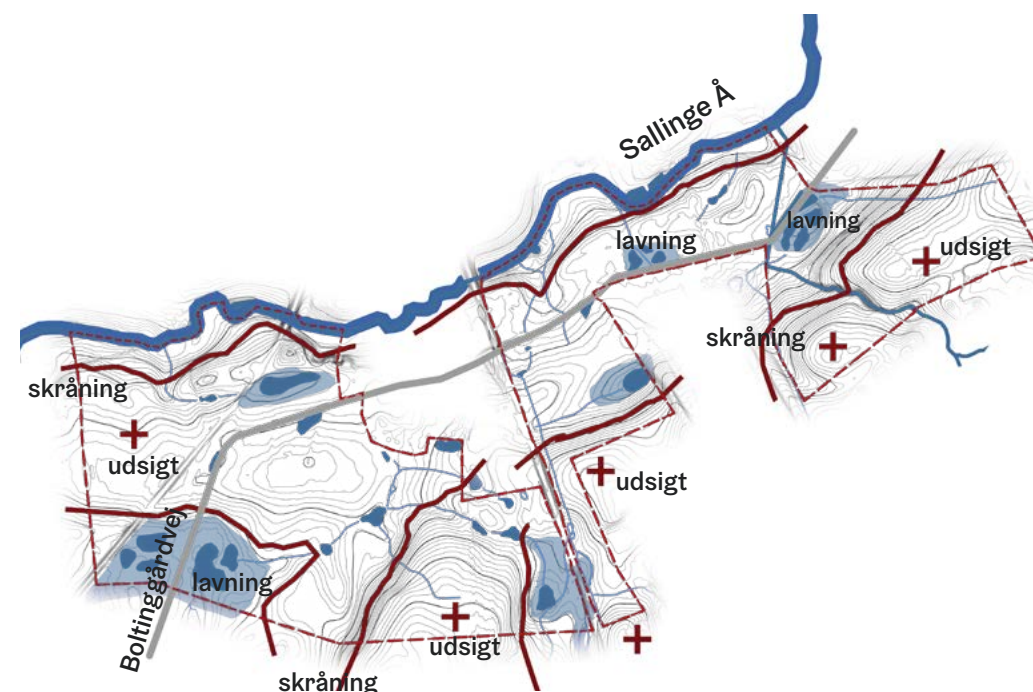
Forudsætninger

Konklusion på de indledende analyser

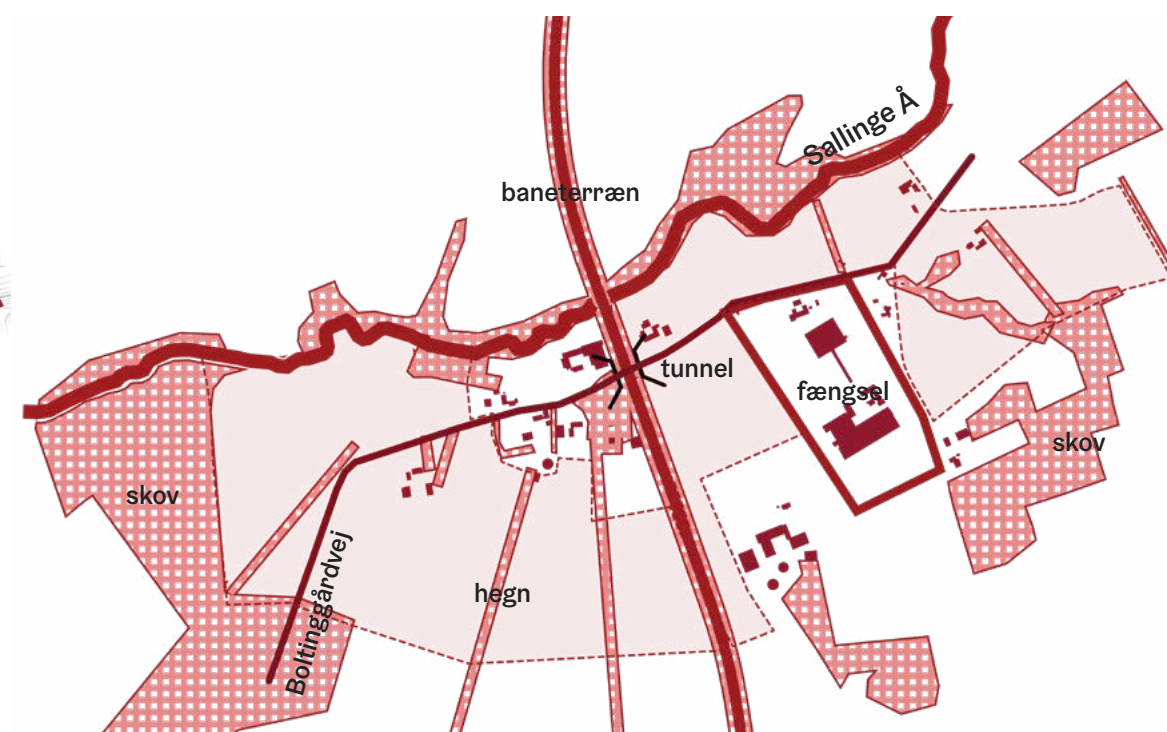
Planområdet syd for Sallinge Å har potentiale til at blive et sted, hvor spændende og karakterfulde bebyggelser med store rumlige variationer kan udvikles i tæt samhørighed med landskabet. Et særligt kendetegn ved området er de mange synlige - og usynlige opdelinger:

- Sallinge Ådal danner en naturlig afgrænsning af den eksisterende bykant nord for området.
- Svendborgbanen deler området op i en østlig og en vestlig del med forbindelse via Boltinggårdvej.
- Ringe Fængsel ligger som en ø afgrænset mellem Svendborgbanen og Volstrupvej
- En naturgasledning krydser området fra øst mod vest, hvorpå der ikke kan bygges boliger.
- Der er flere beskyttede sten- og jorddiger samt beskyttelseslinjer omkring gravhøje og en fredet bro over Sallinge Å.
- Det kuperede terræn skaber smukke landskabsrum men betyder samtidig, at der samles regnvand forskellige steder i området.
- De nuværende bebyggelser omkring Kellerup, de mange levende hegn og store gamle træer giver området en særlig landsbykarakter med en lille skala og tydelige naturpræg.

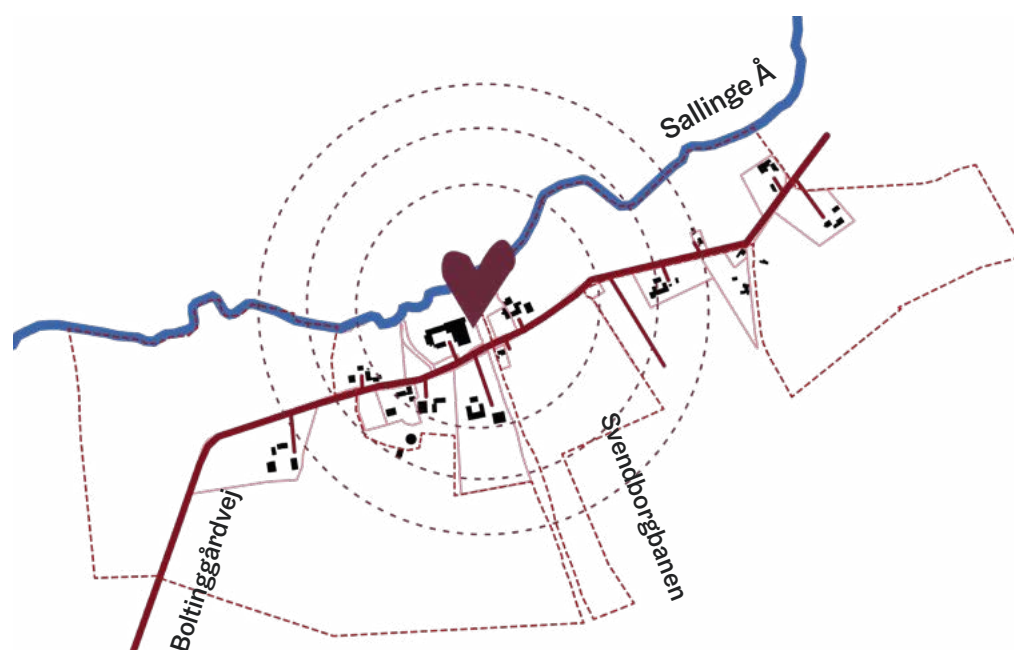
Ovenstående forhold betyder, at området opdeles i mindre delområder, og dermed mindre boligområder, end i en traditionel udstykning. Det ligger således indlejret i områdets forudsætninger, at der i fremtiden skabes boligbebyggelser med tæt kontakt til områdets store kvaliteter; naturen og landskabet.



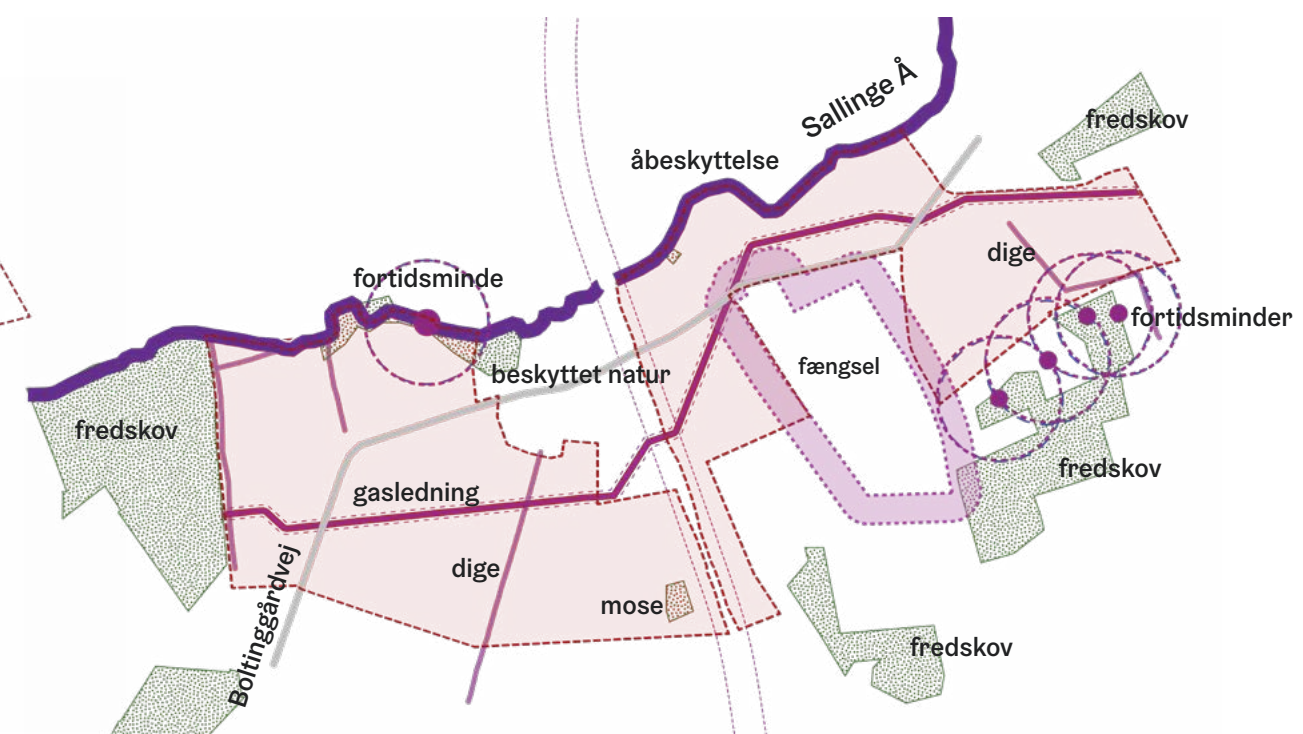
Et kuperet terræn med lavninger, skrånninger og højedrag med udsyn



Fysiske barrierer i form af infrastruktur, indhegninger, læhegn, beplantninger og skov



Boltinggårdvej udgør en fysisk sammenhæng på tværs af alle områdets barrierer.



Respektafstand omkring fængslet, beskyttelseslinjer omkring fortidsminder, beskyttede naturtyper, beskyttede sten- og jorddiger samt en naturgasledning, skaber en række usynlige grænser i området.



Området opdeles i mindre byggefelter der indpasses i landskabets kuperede terræn og tager hensyn til de mange synlige og usynlige grænser i området.

Helhedsplan

Hovedgreb - sammenhæng i flere skalaer

Den fremtidige byudvikling syd for Sallinge Å er visionen om en by, som er tæt forbundet til landskabet. Visionen tegner det helt store billede for området og er på denne måde udgangspunktet for de mere konkrete planmæssige elementer, som uddybes i de følgende afsnit.

Boltinggårdvej som ryggrad

Boltinggårdvej er i dag den primære sammenhæng på tværs af områdets barrierer. Således vil vejen også i fremtiden udgøre en ryggrad i byudviklingen, hvor de spredte landskabsbebyggelser alle samles omkring Boltinggårdvej, hvorfra man ankommer til sit eget område. Derfor er det også vigtigt at vejen får en samlende ud-

formning og et samlende udtryk, herunder hvordan der bygges langs vejen.

Byen omkring åen

Oplevelsen af by er i høj grad bestemt af de veje man færdes på. En fortsættelse af Svendborgvej med fortove, cykelsti, gadelamper og omgivende bebyggelse vil styrke oplevelsen af en by der fortsætter på den anden side af Sallinge Å. Samtidig vil man i fremtiden kunne opleve nye bebyggelser på de højereliggende områder syd for byen hvor der i dag er åbent land, og hvorfra man i dag kan se ind over Ringe. Den fremtidige by vil således være forbundet på to måder: den fysiske forbindelse, skabt af en

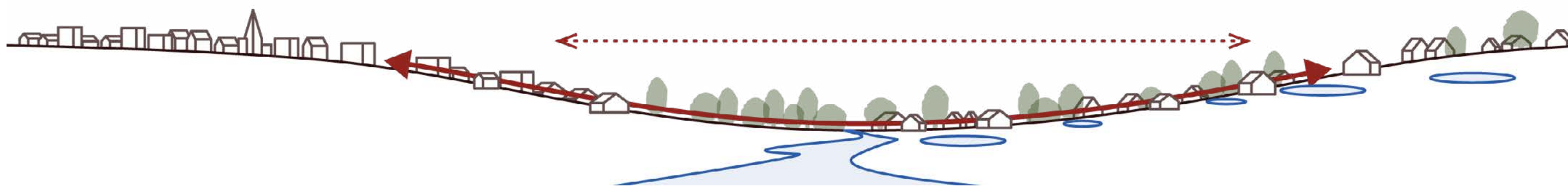
bygade langs med ådalen, og den visuelle forbindelse skabt af landskabets form på tværs af ådalen.

Landsbyen i byen

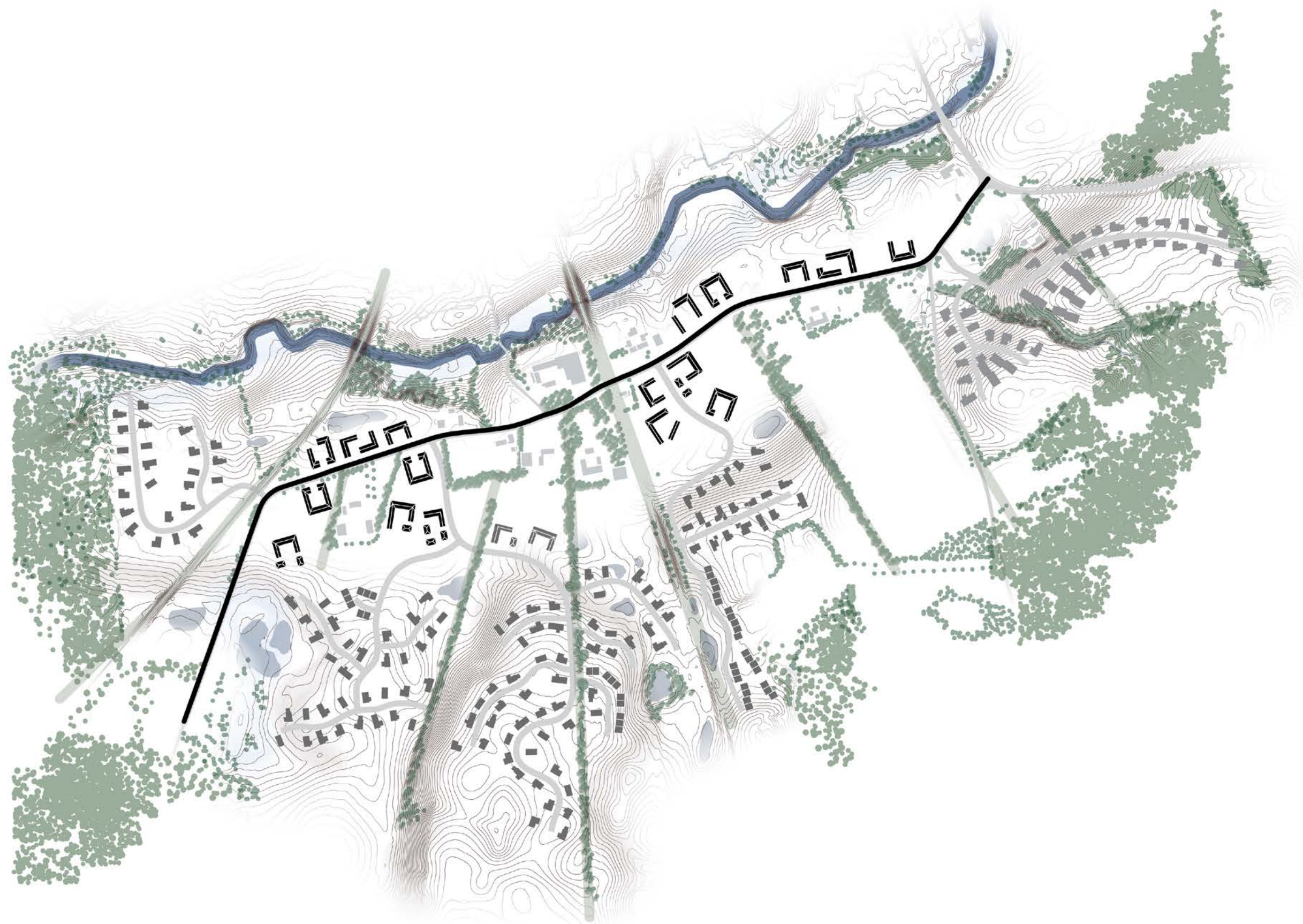
Landsbyen Kellerup ligger midt i planområdet og tegner en væsentlig del af områdets karakter. Blandt de væsentligste kendetegn ved landsbyen er de tætte og bugtede vejforløb, den store variation i bygningsstørrelser og placering, samt den typiske høje tagrejsning på alle bygninger. Disse kendetegn genfinder man i de fleste velbevarede danske landsbymiljøer som en del af den danske kulturarv. Visionen for den fremtidige byudvikling syd for Sallinge Å er at strække Kellerups eksisterende

kvaliteter ud langs Boltinggårdvej i en moderne genfortolkning af den traditionelle landsby. Kendte elementer som gårdens længer, høje tagrejsning eller materialsammensætning danner det arkitektoniske udgangspunkt for nye bebyggelser i området.

På denne måde kan byudviklingen betragtes som en for- ening af stationsbyen Ringe og Landsbyen Kellerup, hvor de bedste og mest ønskelige karaktertræk fra begge bytyper mødes og skaber et helt særligt bymiljø: De gode sammenhængende færdselsforbindelser er Ringes bidrag, mens skalaen, udformningen, variationen og nærheden til naturen er Kellerups bidrag.



Diagrammet viser, hvordan Ringe i fremtiden vil være forbundet: den fysiske forbindelse, skabt af en bygade langs med ådalen, og den visuelle forbindelse skabt af landskabets form på tværs af ådalen.



*Hovedgreb: Boltinggårdvej danner rygraden i det nye udviklingsområde. Gårdbebyggelser ligger sig som perler på en snor omkring landsbygaden og understøtter det eksisterende landsbymiljø.
I det kuperede terræn omkring Kellerup og Boltinggårdvej ligger bebyggelserne som øer, der indpasser sig smukt i landskabet mellem bakker, dale, skove, enge, læhegn og åløb.*

Helhedsplan - en overordnet beskrivelse

En gennemgående ryggrad

Langs Boltinggårdvej opføres tæt-lave bebyggelser i 1-2 etager. Boligerne tager deres inspiration fra eksisterende gårdbebyggelser og kan enten mime den flerlængede gårds udformning, den høje tagrejsning eller materialsammensætning.

Boltinggårdvej opgraderes med fortov og cykelstier, som videreføres til Svendborgvej og de eksisterende stiforbindelser. Vejen bliver således den ryggrad, hvorfra et sammenhængende og levende bymiljø kan udvikle sig.

Bebyggelser i landskabet

Fra Boltinggårdvej føres boligvejene ud i det kuperede terræn, hvor bebyggelserne indpasser sig smukt i landskabet mellem bakker, dale, skove, enge, læhegn og åløb.

Bebyggelserne består af et varieret udbud af åben-lave og tæt-lave boliger. De højereliggende bebyggelser mod syd har vid udsigt til Ringe mod nord, mens de lavereliggende bebyggelser er tæt forbundet med områdets mange forskellige natur- og vandelementer.

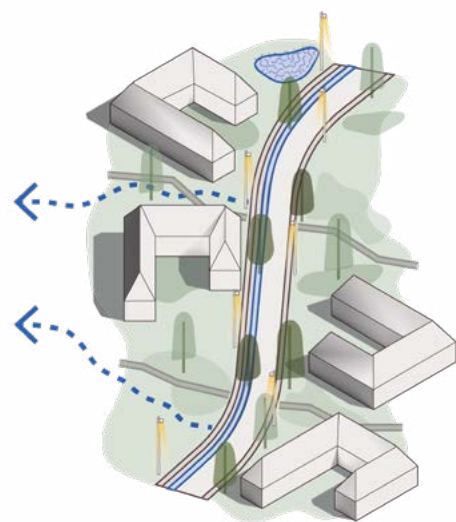
En sammenhængende grøn struktur

Naturlige lavninger og strømningsveje i det kuperede terræn anvendes til regnvandshåndtering og friholdes for bebyggelse. I samspil med områdets levende hegn og eksisterende bevoksning opstår herved en sammenhængende grøn struktur, hvor natur og fritidsaktiviteter kan udvikles på forskellig vis.

Sallinge Å er udpeget som Natura 2000 område og er underlagt beskyttelse under særligt stramme EU-ret-

ningslinjer. Den fremtidige byudvikling samles derfor langs med Boltinggårdvej og giver plads til, at ådalen fortsat kan forblive et enestående landskabstræk i den sammenhængende by.

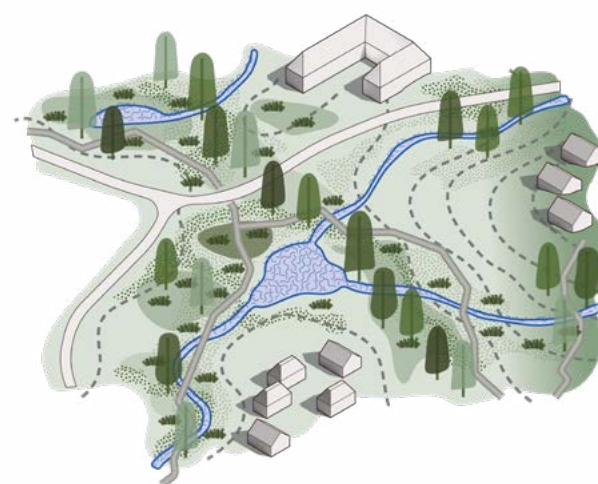
På de følgende sider uddybes planens emner hver for sig, hhv. med beskrivelse af de eksisterende og de fremtidige forhold for infrastruktur, vandhåndtering, natur og grønne arealer samt bebyggelse.



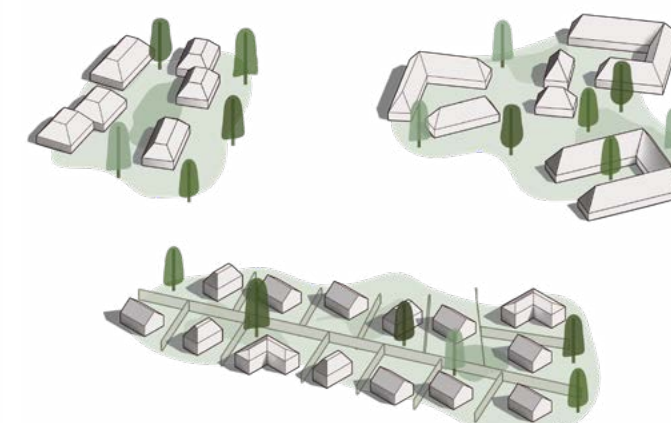
Opgradering af Boltinggårdvej - en ryggrad for fremtidig byudvikling.



Eksisterende naturlige lavninger, strømningsveje og andre landskabelige kvaliteter danner afsæt for fremtidig udvikling.



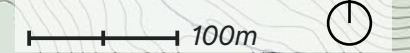
Bebyggelserne lægger sig ind i landskabet og tilpasser sig det naturlige terræn.



En stor variation af boligtyper skaber et mangfoldigt liv i Ringe Syd.



Målestok: 1:5000 i A3 format



Helhedsplan for nyt boligområde syd for Ringe

Infrastruktur - de nuværende forbindelser

Vejstrukturen i området består af kommunevejene Boltinggårdvej og Volstrupvej. Området er tilsluttet Goe Bakke/Svendborgvej i øst/nord. Mod vest og syd er der via mindre landeveje forbindelser til Assensvej mod vest og Bøjdenvej mod syd (rute 8).

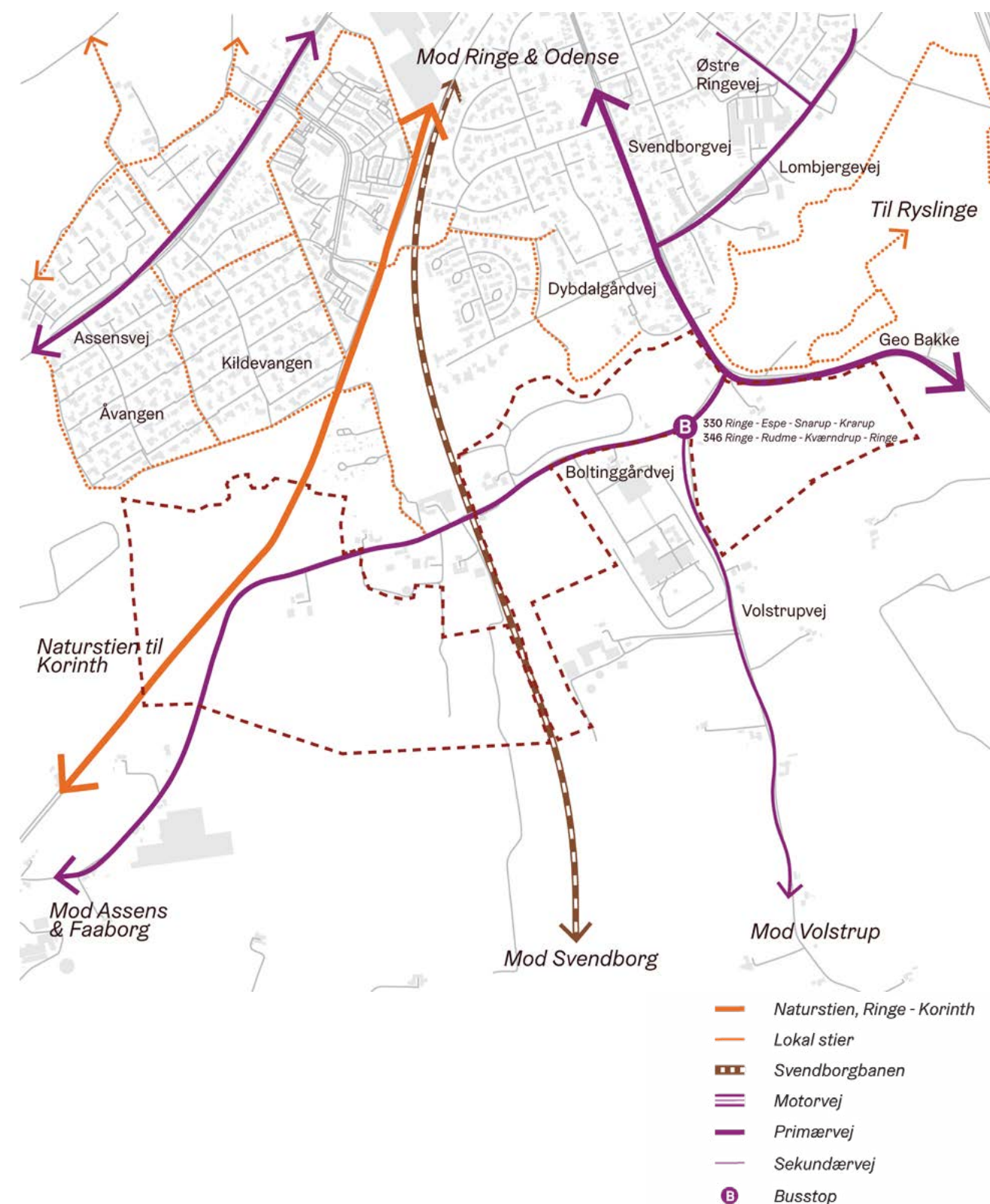
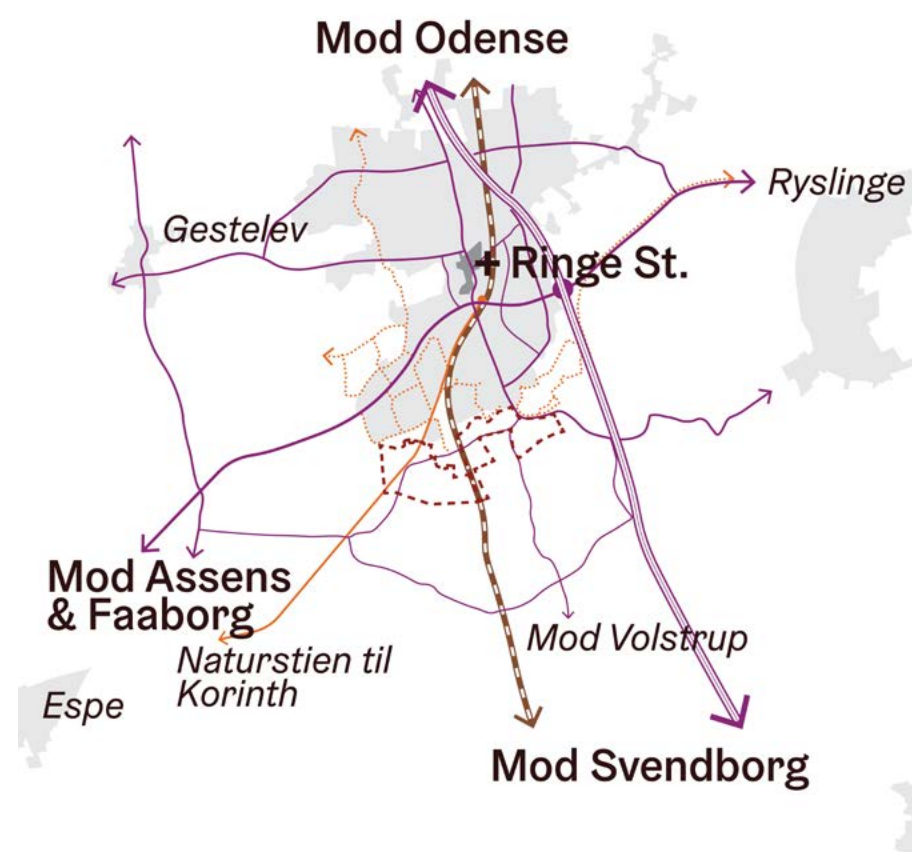
Boltinggårdvej er den primære forbindelse i området og forbinder Goe Bakke i øst med Rudmevej i vest. Vejen har ingen faciliteter til bløde trafikanter med undtagelse af strækningen igennem tunnelen under Svendborgbanen.

Vest for Svendborgbanen er den gamle Faaborgbane omdannet til en stiforbindelse til Ringe bymidte og hele

vejen ind til Ørbækvej. Øst for Svendborgbanen er der ingen stifaciliteter mod Ringe.

Der er to rekreative cykelruter i området, hhv. Boltinggårdvej og Volstrupvej.

Der er busbetjening på Boltinggårdvej og Volstrupvej. Vejene betjenes af henholdsvis rute 330 og rute 346. Busserne er skoleruter, der kører på skoledage om morgenen ved skolernes mødetidspunkt og igen i løbet af eftermiddagen.



Infrastruktur - udbygning af veje og stier

I forbindelse med helhedsplanen er der udarbejdet en trafikanalyse, hvori det vurderes, at byudviklingen vil medføre en forøgelse af den gennemsnitlige døgntrafikmængde på Boltinggårdvej fra 500 til 1700 køretøjer. Trafikken vil fordele sig 90% via Svendborgvej, 5% via Goe Bakke og 5% mod vest af Boltinggårdvej.

De gode sammenhængende færdselsforbindelser er vigtige for oplevelsen af et nyt sammenhængende bymiljø på tværs af ådalen. Samtidig er det vigtigt, at der etableres en sikker skolevej mellem området og Tingagerskolen. Samlingen af både lette og tunge trafikanter langs den samme vejforbindelse er med til at styrke oplevelsen af et levende bymiljø og har desuden stor betydning for oplevelsen af tryghed.

Der vil således være behov for en udbygning af de eksisterende veje og stier, dels indenfor planområdet samt på dele af Svendborgvej og Lombjergevej frem til Tingagerskolen:

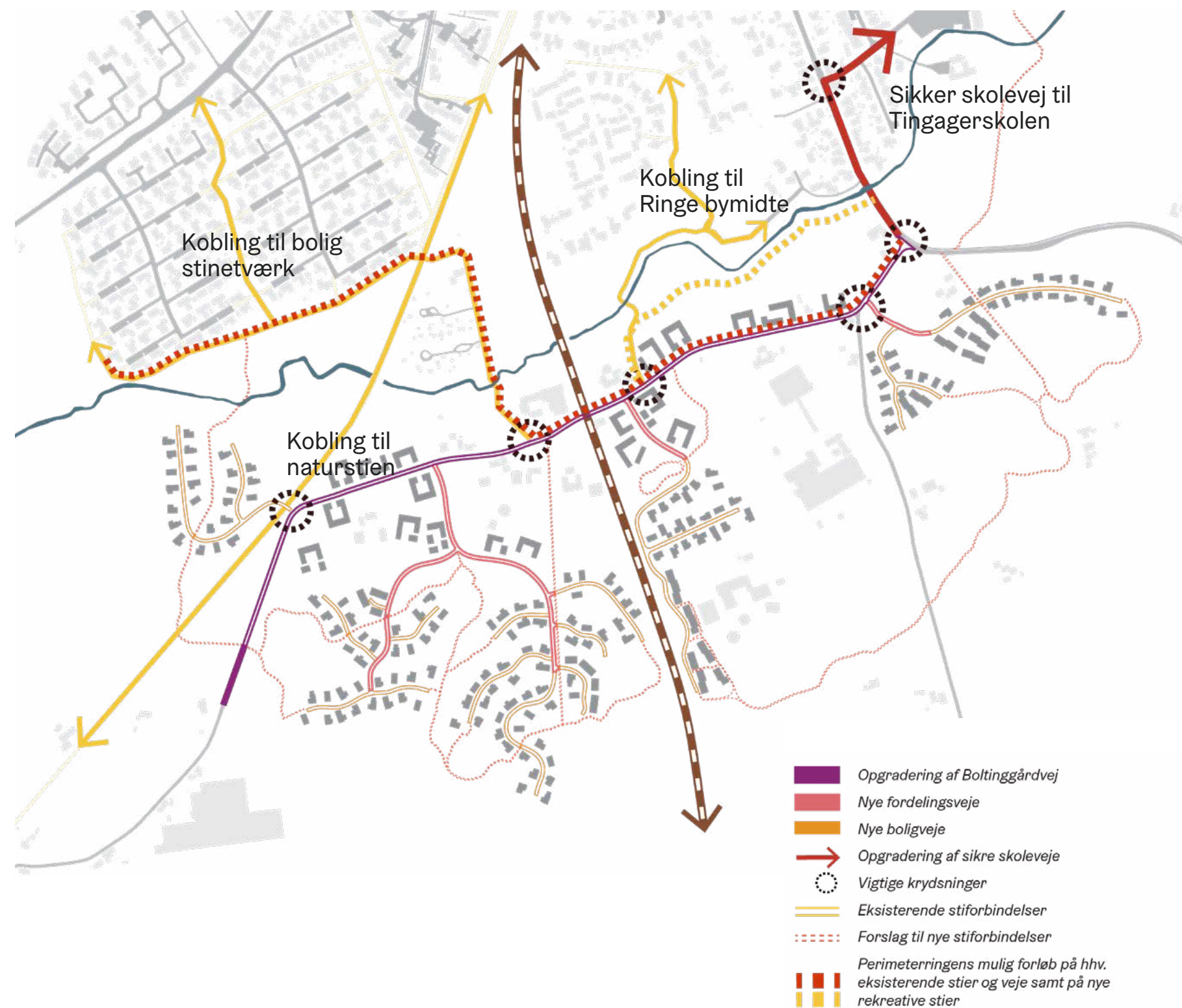
- På Lombjergevej etableres cykelstier på strækningen mellem Tingagerskolen og Svendborgvej.
- På Svendborgvej videreføres cykelstier og fortove helt frem til Boltinggårdvej.
- Krydsningerne ved hhv. Lombjergevej/Svendborgvej samt Goe Bakke / Boltinggårdvej udformes, så bløde trafikanter kan krydse den i begge retninger.
- Boltinggårdvej udvides. I første etape er det 630 m mellem Goe Bakke og Svendborgbanen. I anden etape er det ca. 725 m vest for Svendborgbanen. Det vurderes, at den etsporede tunnel under Svendborgbanen kan bevares, hvis biltrafikken igennem tunnelen signalreguleres.

Øvrige stiforbindelser til Ringe

Der etableres en ny tilslutning mellem Banestien og Boltinggårdvej. Selve banestien kan udvides med 0,5 m på hver side for at sikre en bedre fremkommelighed.

I Masterplanen for Ringe, 2011, foreslås en perimeterring, en lang sammenhængende ydre ring af stier, der sammenbinder en række af de bynære naturområder. Helhedsplanen viser en række stisystemer som kan tilknyttes de eksisterende stier i området og således medvirke til udviklingen af en Perimeterring. I alle delområder indarbejdes desuden stier, som skaber et sammenhængende stisystem for hele området.

De kommunale anlægsudgifter som er forbundet med de beskrevne opgraderinger er uddybende beskrevet på side 56. Der henvises desuden til Trafiknotatet som er udarbejdet i forbindelse med nærværende helhedsplan, hvori de fremtidige trafikale løsninger beskrives uddybende.







”

Visionen for den fremtidige byudvikling syd for Sallinge Å er at strække Kellerups eksisterende kvaliteter ud langs Boltinggårdvej i en moderne genfortolkning af den traditionelle landsby. Kendte elementer som gårdens længer, høje tagrejsning eller materialesammensætning danner det arkitektoniske udgangspunkt for nye bebyggelser i området.

”

Infrastruktur - opgradering af Boltinggårdvej

Det er nødvendigt at opgradere Boltinggårdvej, så den kan håndtere den øgede trafik for alle trafikformer.

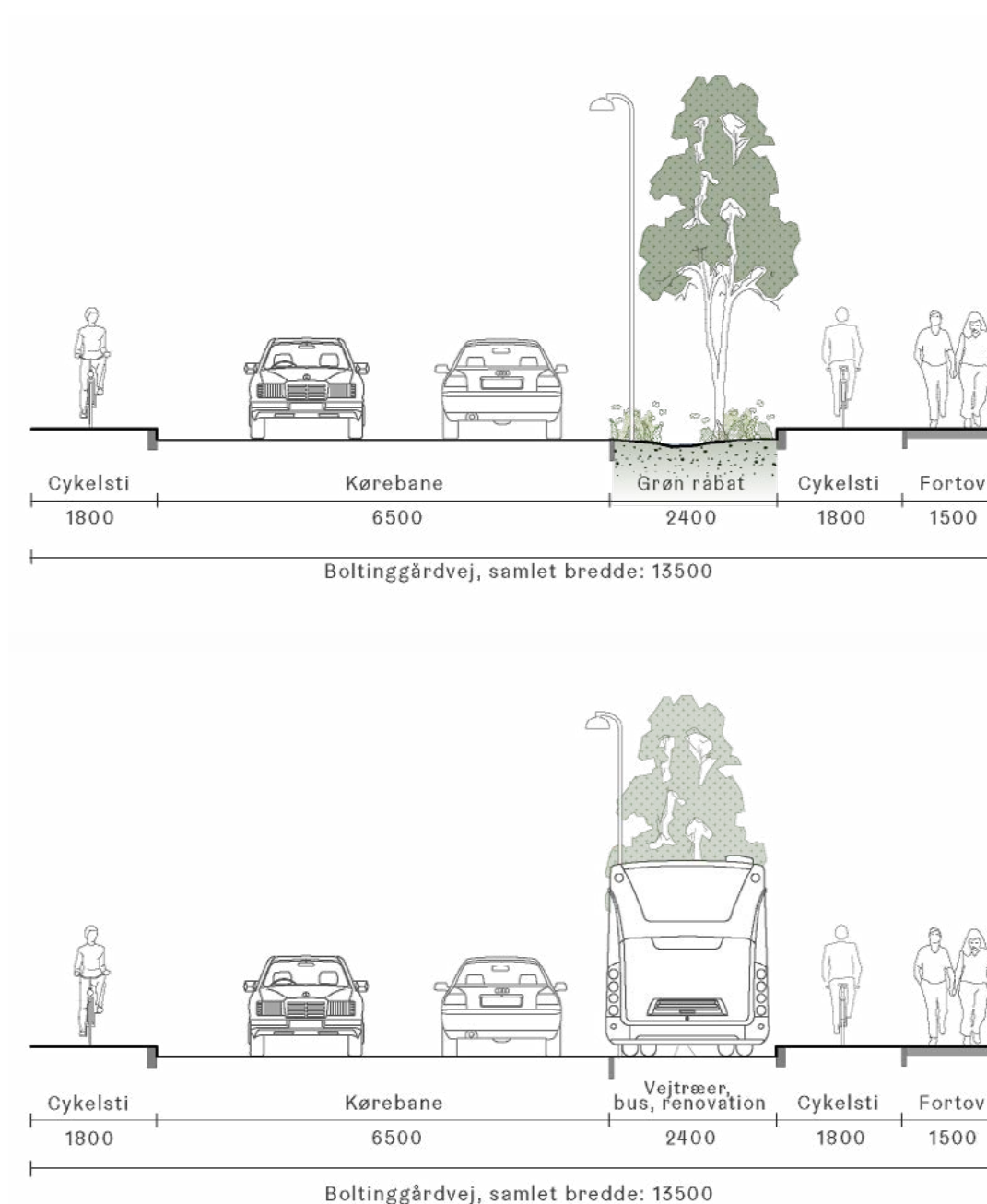
Oplevelsen af en by afhænger i høj grad af, hvordan man færdes og ikke blot, hvordan man bor. Derfor er det vigtigt, at fodgængere, cyklister og biler samles omkring Boltinggårdvej for at styrke oplevelsen af et levende og befolket byområde. Vejen er med andre ord den ryggrad, som er med til at sikre oplevelsen af et sammenhængende bymiljø omkring Kellerup.

Boltinggårdvej udbygges til en 6 m bred kørebane med ensrettet cyksti i begge sider og fortov langs den nordlige side. Hertil lægges en rabat, som kan bruges til flere formål, f.eks. grønne vejbede, vejtræer, buslommer, renovationsopsamling mv.

Rabatten kan brydes op og skifte side, så den nye vej får et mere bugtet forløb, som både kan bidrage til hastighedsnedsættelse og til at skabe et mere varieret vejmiljø.

Vejen udformes til lav hastighed, (30-40 km/t) da der vil være flere overkørsler langs vejen. Vejbredden betyder desuden, at vejen vil kunne benyttes som trafikvej på langt sigt hvis det viser sig hensigtsmæssigt.

Boliger som opføres langs Boltinggårdvej vil ikke få indkørsler direkte ud på vejen, men får parkering og vendeareal, f.eks. i form af fælles parkering mellem eller bag de tæt-lave bebyggelser.



Eksempler på et nyt vejprofil for Boltinggårdvej med en 6 m bred kørebane, cykelsti i begge sider og fortov langs den nordlige side. Hertil lægges en rabat, som kan bruges til flere formål, f.eks. grønne vejbede, vejtræer, buslommer, opsamling af renovation mv. Rabatten kan brydes op og skifte side, så den nye vej får et mere bugtet forløb, som både kan bidrage til hastighedsnedsættelse og til at skabe et mere varieret vejmiljø.

Infrastruktur - fordelings-og boligveje

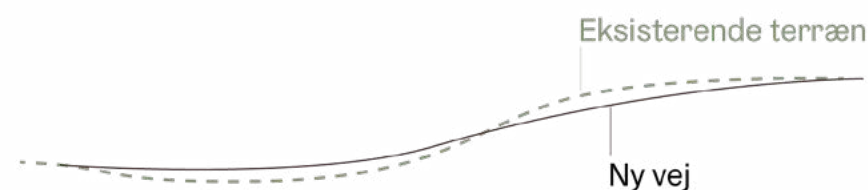
I de fremtidige boligområder anvendes yderligere to vejtyper:

Fordelingsveje udgår fra Boltinggårdvej og fører biler, cyklister og fodgængere videre op i boligområdet. Vejen udlægges med fællessti i begge sider adskilt af grønne rabatter, som skal være brede nok til etablering af større beplantning som buske og vejtræer samt til håndtering af regnvand. Grønne elementer og kurvede vejforløb er med til at give vejen en mindre skala og styrker samtidig nærheden til de omgivende landskabsrum.

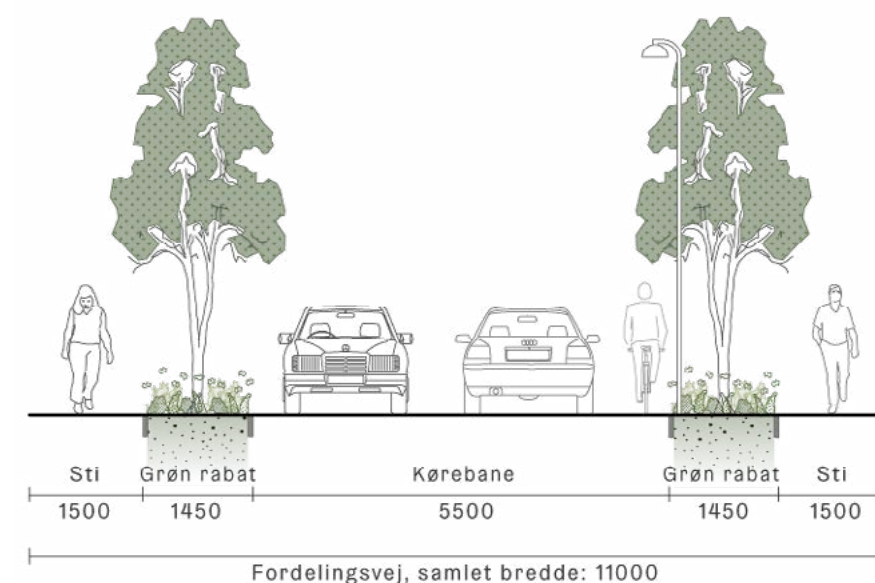
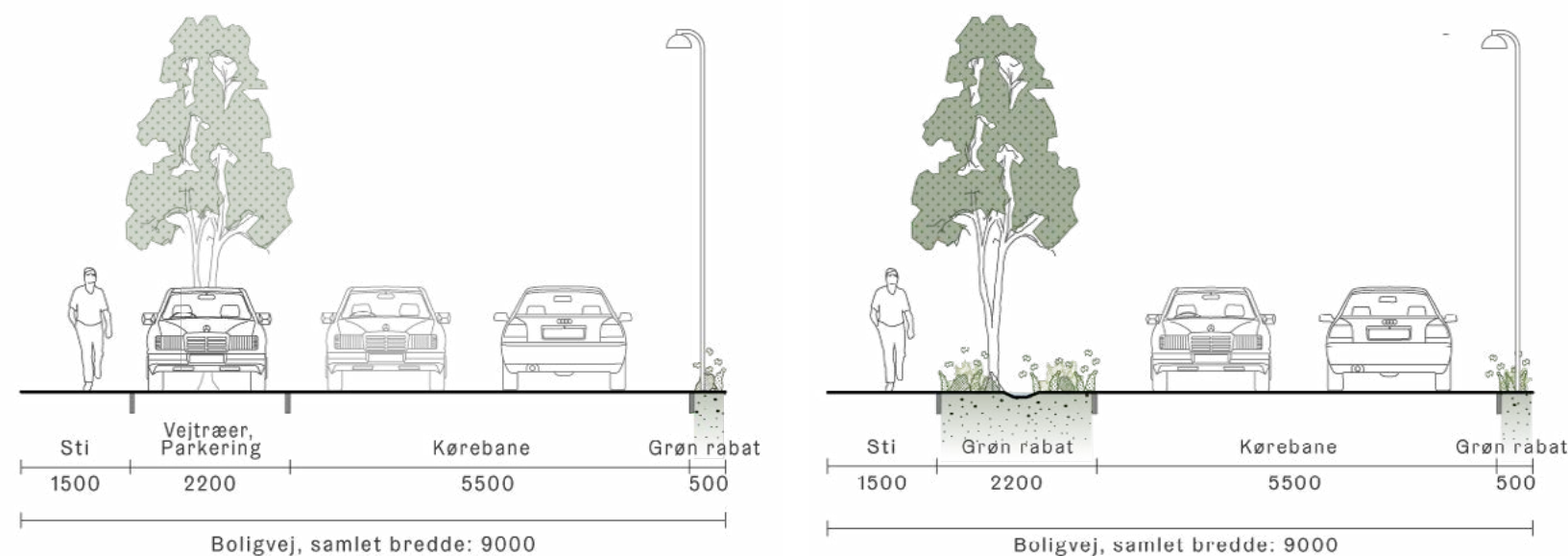
Boligveje udgår fra fordelingsvejene og har kun fællessti på den ene side for at reducere pladsforbruget. Vejen har dog stadig en bred grøn rabat både til håndtering af vejvand, etablering af større beplantning eller til parkeringslommer.

Fokus på klimatilpasning er således integreret i de forholdsvist store udlæg til grønne elementer. Vejtræer har ikke blot en æstetisk og landskabelig funktion, men har i høj grad også en nytteværdi i forhold til opsamlig af regnvand, skyggegivning og generel forbedring af mikroklimaet i de nye boligområder.

De nye fordelings- og boligveje lægges i et terræn hvor det naturlige terrænfald flere steder overstiger 60 o/oo, som iflg. vejreglerne er det maksimale længdefald en vej bør have. Det vil derfor ikke kunne undgås, at nogle vejstrækninger vil have behov for terrænreguleringer i form af afgravninger og påfyldninger for at opnå en hensigtsmæssig arealudnyttelse.



Eksempel på terrænregulering af vejforløb på strækninger med et naturligt terrænfald over 60 o/oo.



Eksempler på en boligvej (øverst) og en fordelingsvej (nederst). Brede rabatter, vejtræer og kurvede vejforløb er med til at give vejen en mindre skala og styrker samtidig nærheden til de omgivende landskabsrum.

Regnvandshåndtering - eksisterende forhold

Et landskab dannet i istiden

Det storbakkede terræn med toppe, skråninger og lavninger, som kendetegner landskabet i dag, er dannet under sidste istid. Her lå store smeltende isblokke tilbage i terrænet og dannede såkaldte *dødishuller*. Det er disse huller som i dag er lavninger, moser og søer, hvor regnvand hovedsageligt samles, fremfor at strømme direkte ned mod Sallinge Å. De fleste af lavningerne i dag er dyrkede marker og afgræssede enge og er særligt udsatte ved ekstrem samt længerevarende nedbør som f.eks. vinteren 2023-24.

Den generelle vurdering er også, at området er dårligt egnet til nedsivning. Det betyder, at der i fremtiden vil være hyppigere og længere perioder med stående vand på overfladen.

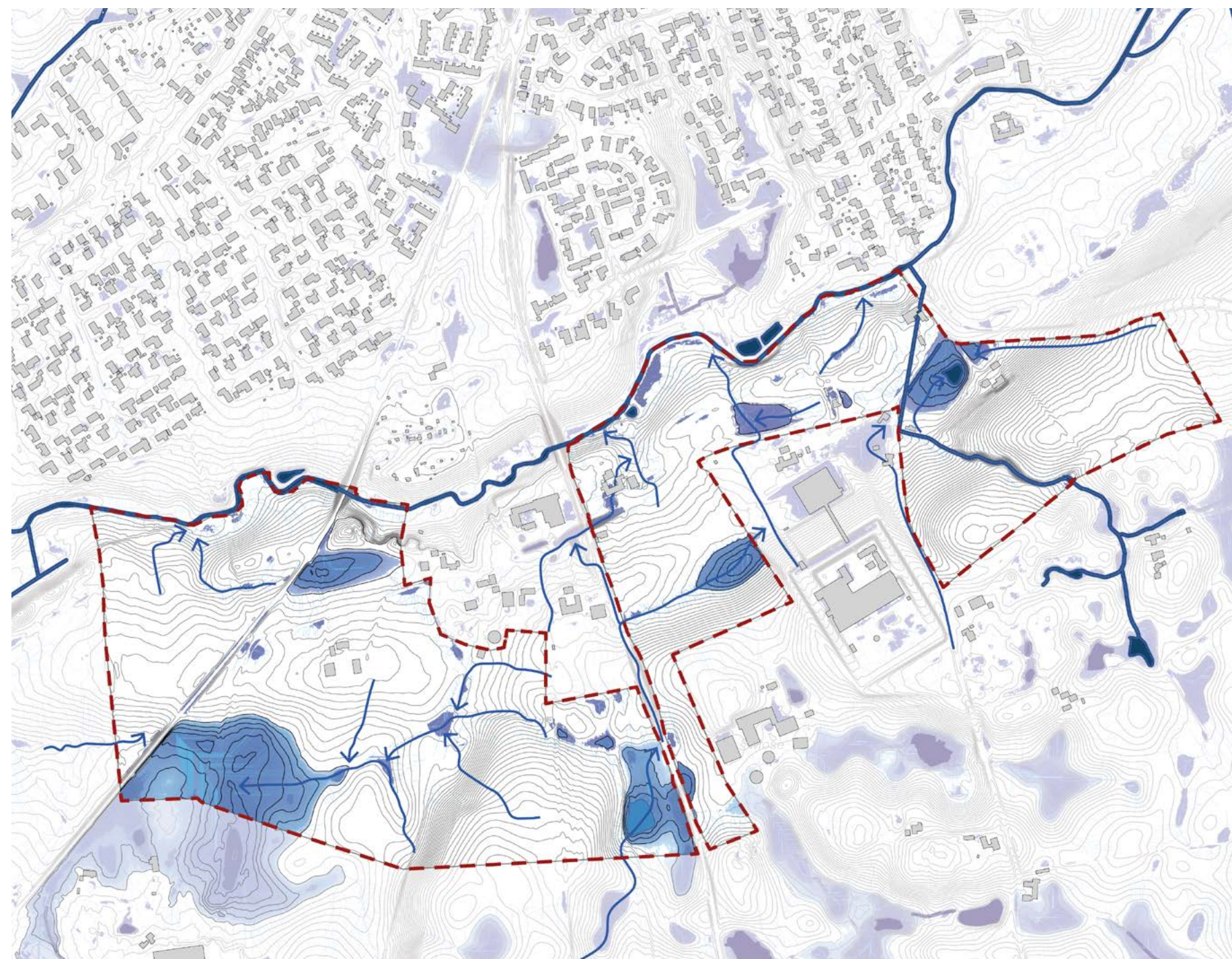
Forudsætninger for udledning

Nogle af lavningerne i planområdet er §3-beskyttede søer og moser efter Naturbeskyttelsesloven, og områdernes naturtilstand ikke må ændres eller påvirkes af de planlagte regnvandsløsninger for Ringe Syd. Det stiller en række krav til, hvordan overfladevandet skal renses, inden det sendes videre i systemet.

Udledningen til Sallinge Å skal foregå uden påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området, som vandløbet er en del af.

Ligeledes må oversvømmelsesudbredelse og erosionsrisiko i vandløbet ikke øges ved ekstreme hændelser. Det stiller en række krav til de fremtidige løsninger i området. Dimensioneringen af disse løsninger skal sikre, at det maksimale afsløbstal, målt i liter pr. sekund pr. hektar (l/s/ha), ikke overskrides ved udledning til Sallinge Å. Vandet som udledes skal desuden være tilstrækkeligt rensat.

Der henvises desuden til robusthedsanalysen af Sallinge Å og væsentlighedsvurderingen af Natura 2000-området udarbejdet i forbindelse med nærværende helhedsplan.



Kortet illustrerer de steder i planområdet hvor terræn- og afvandingsforhold bevirker, at byggeri og vejanlæg vil være uhensigtsmæssigt. De varierende blå områder angiver lavninger i terrænet hvor vandet naturligt samles ved større regnhændelser og skybrud. Pilene angiver de naturlige strømningsveje i terrænet i dag.

→ Hovedstrømningsvej
"Bluespot"
(Kortlægning af overfladevand ved regnhændelser)

Regnvandshåndtering - fremtidige løsninger

En variation af løsninger

Den store variation i områdets terræn skaber mulighed for at arbejde med flere forskellige løsninger for håndtering af overfladevand. Det kan være grønne grøfter eller wadier, der styrer og forsinker vandets vej til et forbassin og videre til et regnvandsbassin. I bassinerne både renses og opstuvendes vandet, inden det udledes til Sallinge Å.

Planområdet skal kunne håndtere den nedbør, som falder inden for området, samt regnvand, der naturligt strømmer ind i området pga. terrænfald. Der skal udformes overfladenære vandhåndteringsløsninger, der kan håndtere al nedbør ved både normale hændelser samt ekstreme skybrudshændelser.

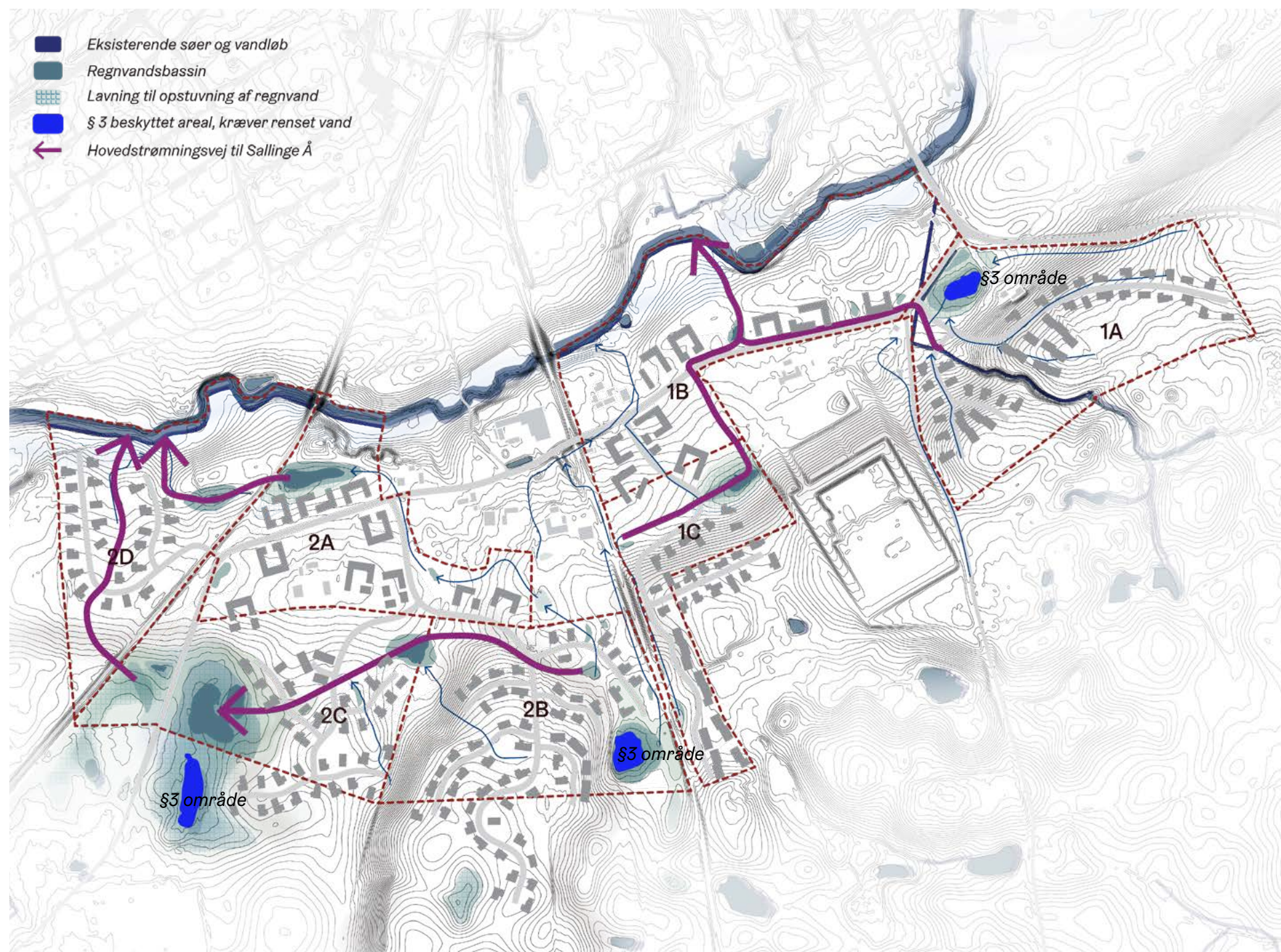
De mange grønne landskabselementer og naturlige lavninger, som bevares i den fremtidige byudvikling, betyder at befæstelsesgraden vil være forholdsvis lav. Det betyder også, at området vurderes at være robust overfor længerevarende og ekstreme regnhændelser, så længe der bygges med hensyn og respekt for de naturlige strømningsveje. Den samlede udbygning som helhedsplanen viser, får en befæstelsesgrad øst for Svendborgbanen på 22% og vest for banen på 19%.

En robust etapevis udbygning

Der er udarbejdet en robusthedsanalyse, som fastsætter hvor stor udledningen til Sallinge Å må være, for hhv. hver etape og for de enkelte delområder. Analysen tager udgangspunkt i en 100 års regnhændelse for at sikre en robusthed i udregningen.

Helhedsplanen anviser den overordnede placering af bassiner og strømningsveje. Dimensioneringen og udformningen af de enkelte regnvandsbassiner skal endeligt fastlægges i lokalplanprocessen, hvor også vej- og bebyggelsesudforming bliver endeligt fastlagt. Dimensioneringen skal sikre, at det maksimale afløbstal (l/s/ha), som robusthedsanalysen angiver, bliver overholdt. Afløbstal er oplistet og nærmere uddybet på side 56.

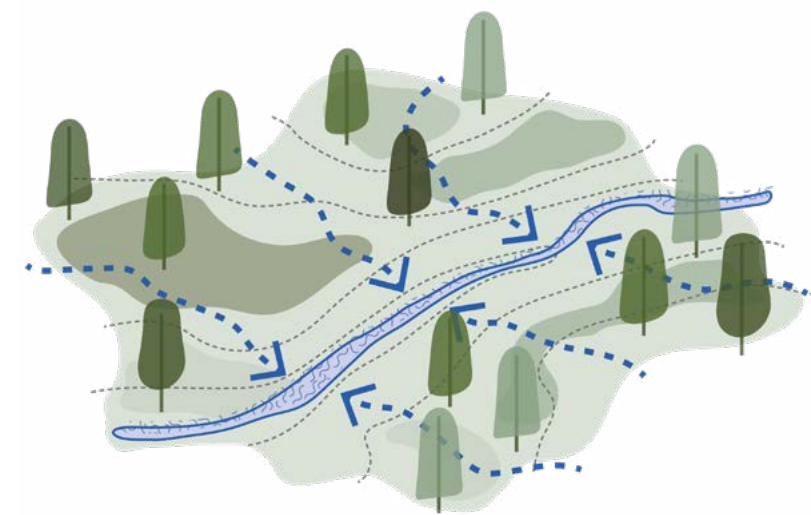
Der henvises til vandhåndteringsnotatet, hvor der redegøres uddybende for de specifikke mængder, volumener og vandhåndteringsløsninger. Der henvises desuden til robusthedsanalysen af Sallinge Å og væsentlighedsvurderingen af Natura 2000-området udarbejdet i forbindelse med nærværende helhedsplan.



Kortet viser det overordnede system for vandhåndtering i området, herunder primære strømningsveje og opstuvningsarealer. Afløbstal for hvert delområde er oplistet og uddybet på side 56.

Principper for regnvandshåndtering

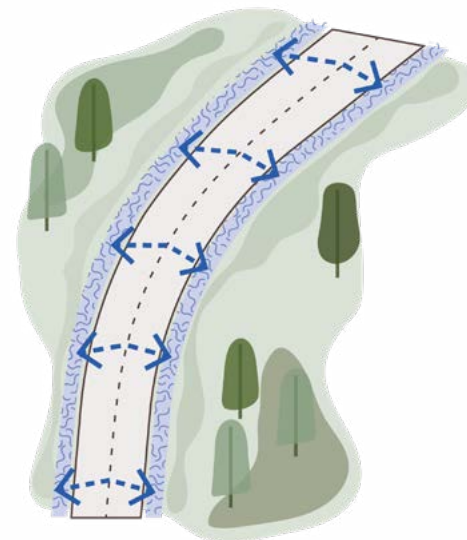
Udover det kuperede terræn, indarbejdes mange af områdets andre elementer som læhegn, stendiger, nye boligveje og Boltinggårdvej i føringen af regnvandet gennem det nye udviklingsområde.



Wadier

I det åbne landskab kan overfladevand ledes i brede og flade grøfter - også kaldet wadier - der snor sig gennem terrænet. Størstedelen af tiden fremstår wadierne som grønne frodige lavninger, og ved større regnvandshændelser vil de kunne opstuve vand over længere strækninger.

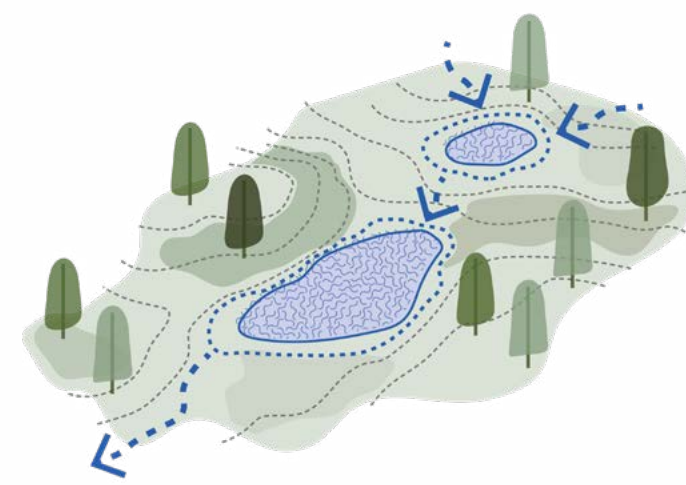
Det er oplagt at integrere leg og bevægelse i- og omkring lavninger, som herved bliver værdifulde rekreative elementer i den grønne struktur.



Strømning langs veje

Der kan anlægges grøfter i forbindelse med vejnettet, f.eks. på siden eller i vejbedene som adskiller kørebane og stier.

Ved ekstremregnhændelser fungerer selve vejens sideskuldre som strømningsvej



Regnvandsbassiner med forbassin

Eksisterende lavninger danner udgangspunkt for placeringen af forbassiner og forsinkelsesbassiner hvor der foregår en naturlig rensning af overfladevand inden det ledes videre til Sallinge Å.

Bassin-kapaciteten kan tilpasses ved f.eks. at anvende overskudsjord fra byggemodningen.



Pusterummet, Skive.
Lytt Architecture



Regnvandsbassin.
EKJ rådgivende ingeniører



Mosegårds kvarteret, Gentofte.
Lytt Architecture



Regnbed på Jeppe Aakjær Vej, Aarhus.
Aarhus Kommune



Eksisterende naturforhold

Skønt planområdet i dag hovedsageligt er dyrkningslandskab, så har beliggenheden langs med Sallinge Å stor betydning for områdets naturforhold.

Sallinge Å er udpeget som Natura 2000 område fra Svendborgvej og mod vest, og er underlagt beskyttelse under særligt stramme EU-retningslinjer.

Åen og dens nære omgivelser er uden sidestykke det mest værdifulde natur i området. Her findes der beskyttede bilag IV-arter, heriblandt muligvis odder, ligesom ældre træer i levende hegn og i nærliggende skovområder kan være opholdssteder for forskellige arter af flagermus.

Hensyn til dyre- og planteliv har således stor betydning for nærheden til nyt byggeri, gener fra belysning, rekreativ anvendelse mv. Fredningskravene omkring Sallinge Å er samtidig med til at sikre, at planområdet også i fremtiden vil have naturlandskaber af høj kvalitet, som en vigtig del af områdets karakter og bymæssige værdi.

Nogle af lavningerne i planområdet har §3-beskyttede søer og moser efter Naturbeskyttelsesloven, hvis naturtilstand ikke må ændres eller påvirkes.

Der er beskyttede sten og jorddiger med levende hegn, der typisk er eller har potentiale som spredningskorridorer.

Områdets naturforhold er uddybende beskrevet i miljørapporten.



Kortet viser de værdifulde naturtyper som er kortlagt i området i dag.

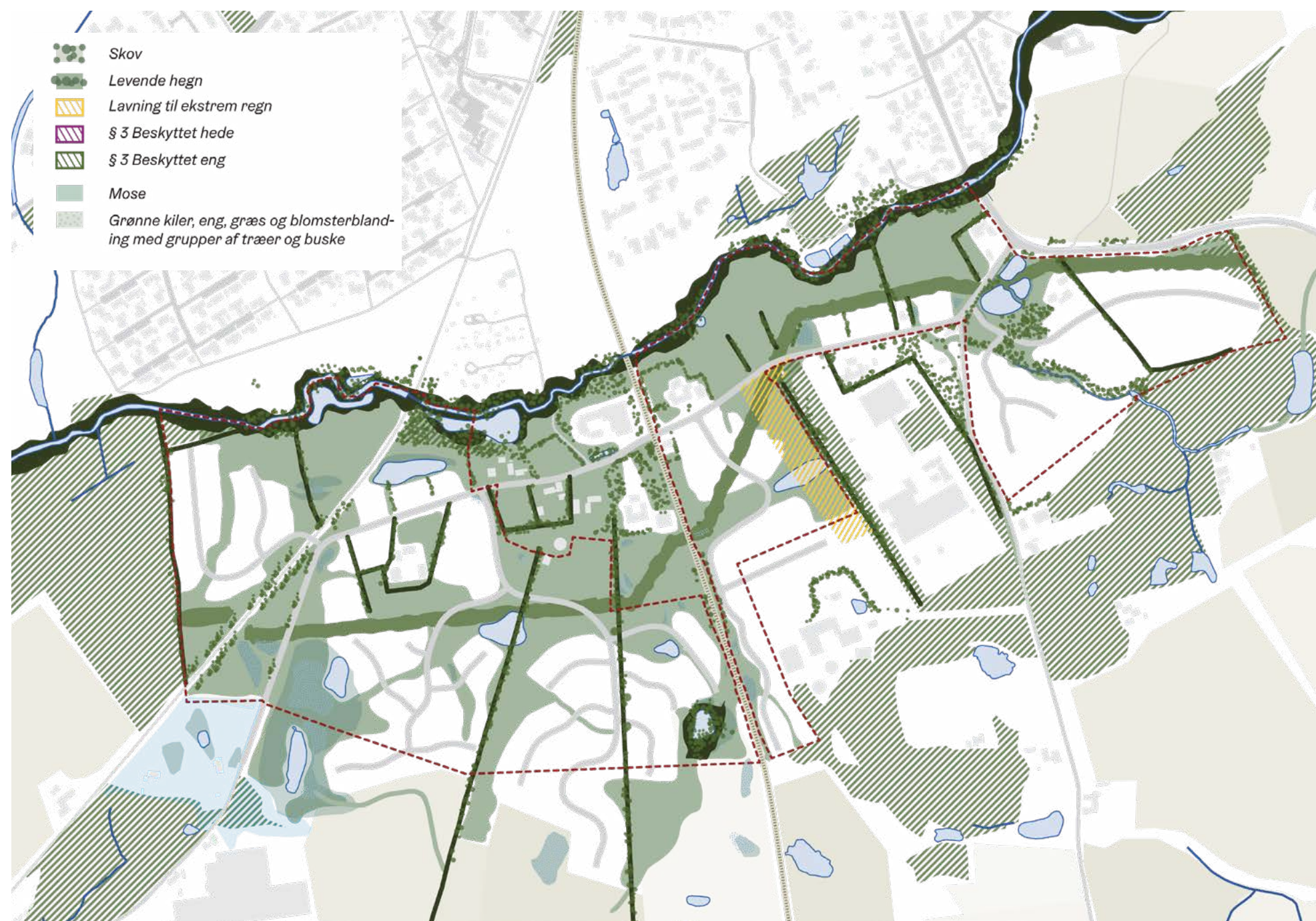
Fremtidige grønne strukturer

Området har som helhed en stor landskabelig værdi i kraft af sit markante terræn med vide udsyn, gamle karakterfulde bevoksninger og fritstående træer. Samtidig har de nuværende dyrkningsflader potentiale for at udvikle sig til mere alsidige naturområder, hvor færdsel, rekreative aktiviteter, regnvandshåndtering og vild natur kan udfolde sig.

Den trinvis udbygning af området betyder at en sammenhængende grøn struktur først vil være fuldt udviklet over en længere årrække. Derfor lægges der i helhedsplanen op til at nye grønne områder tager afsæt i de eksisterende landskabselementer og bygger videre på de lokale kvaliteter som kendetegner de enkelte delområder.

Helhedsplanen inddeler den grønne struktur i tre overordnede typer med udgangspunkt i eksisterende naturforhold og planmæssige forudsætninger:

- Områder som er kortlagt efter Naturbeskyttelsesloven, herunder Natura 2000 området langs Sallinge Å, §3 beskyttede moser og enge samt beskyttede sten- og jorddiger. Anvendelse af områderne er underlagt lovens bestemmelser.
- Den grønne korridor på naturgasledningen. Her kan der ikke plantes eller terrænreguleres i større omfang. Til gengæld kan der etableres legepladser og andre opholdsaktiviteter. Korridoren kan betragtes som en samlende grøn forbindelse parallelt med Boltinggårdvej.
- Grønne kiler mellem bebyggelserne. Her samles regnvandshåndtering, skrånninger mv. omkring de bygbare arealer i et netværk af små og større landskabsrum. Der kan etableres skove, krat og enge i forlængelse af de eksisterende landskabselementer. Der kan også etableres stier, lege og opholdsaktiviteter som kobler sig på Boltinggårdvej og den grønne korridor.
- En undtagelse hertil er den 50m brede respektafstand til Ringe Fængsel hvor der ikke bør etableres lege- og opholdsaktiviteter. Området har til gengæld potentiale for etableringen af mere vild natur, som på sigt kan styrke de økologiske forbindelser mellem ådalen og skovene mod syd.



Eksisterende bebyggelse

Bebyggelsen i området består af små og mellemstore landsbrugsejendomme og husmandssteder, generelt velholdte og i god stand. Bebyggelsesstrukturen er åben og varieret og mere samlet omkring Boltinggårdvej i Kellerup. Ringe Fængsel med sin samling af større institutionsbygninger er en undtagelse herfra, men i kraft af den omgivende hegnsbetvoksning er fængslet ikke visuelt dominerende eller karaktergivende for området.

Der er ingen større tekniske anlæg i form af vindmøller, højspændingsledninger mv. inden for området, og kun meget få synlige anlæg i de omgivende åbne marklandskaber. Fraværet af større tekniske anlæg betyder, at de stærke kulturpræg omkring Kellerups landsbymiljø opleves i et harmonisk forhold med de store og gamle beplantninger, skovområder og landskabet omkring Sallinge Å.

Husdyrhold

Inden for helhedsplanområdet ligger der forskellige typer af dyrehold, flere af dem med heste.

Når et område overføres fra landzone til byzone, er det ikke tilladt at have dyrehold med svin, kvæg, får, geder og heste. Det skal understreges, at helhedsplanens ikrafttræden ikke medfører en omlægning af området fra landzone til byzone. Dette vil først ske ifm. udarbejdelsen af lokalplaner for de enkelte delområder. Det er dog muligt at søge dispensation hos kommunen til fortsat at holde et mindre antal heste i byzone - dette vil ligeledes blive afgjort ifm. en senere lokalplanlægning.

Vest for Svendborgbanen ligger Kellerup Rideskole, som har et erhvervsmæssigt dyrehold. Et erhvervsmæssigt dyrehold kan ikke tillades i byzone og skal derfor fastholdes i landzone for at kunne fortsætte deres praksis. Helhedsplanen lægger derfor op til, at der ikke byudvikles i området nord for Boltinggårdvej, så længe rideskolen har en eksisterende lovlig anvendelse.

Helhedsplanen har til opgave at tegne et langsigtet udviklingsperspektiv for området, og derfor er der vist og

beskrevet bebyggelse i området, såfremt de nuværende forhold omkring rideskolen skulle ændre sig i fremtiden.

Lugtgener fra husdyrhold

Der er to husdyrbrug i nærheden af udviklingsområdet, som vil påvirke projektområdet med lugt over genekriteriet for byzone.

Lillemarksvej 35 har en lugtgenezone som kun dækker et mindre hjørne af planområdet. Denne del foreslås anvendt som grønt område, evt. til vandhåndtering. Husdyrbruget vil således ikke have konsekvenser for planlagte bebyggelser.

Volstrupvej 5, ligger umiddelbart vest for Ringe Fængsel og har en lugtgenezone som dækker en stor del af planområdet. En realisering af helhedsplanen er derfor betinget af, at husdyrbruget nedlukkes.

Støj og vibrationer fra Svendborgbanen

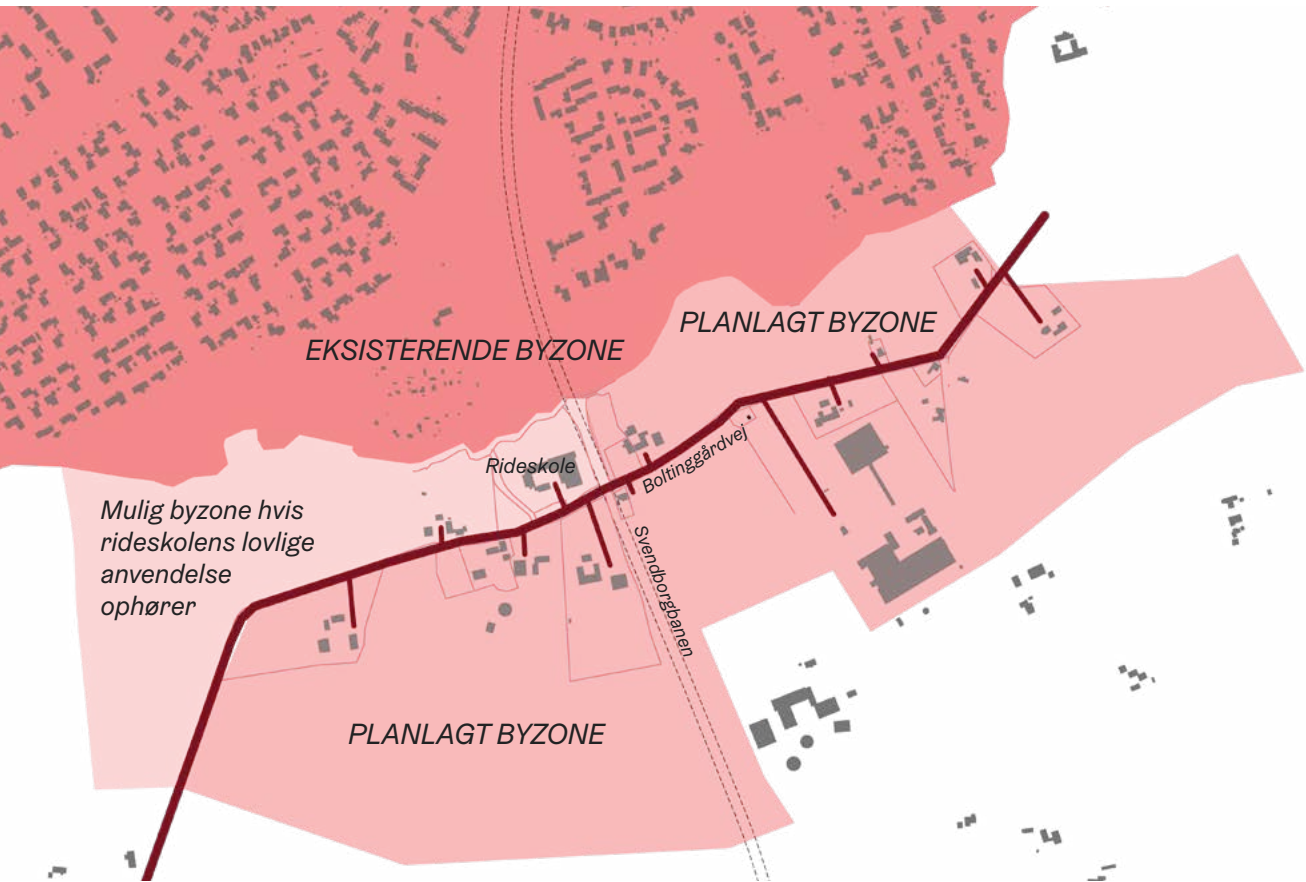
Der er i forbindelse med helhedsplanen udarbejdet en rapport om støj og vibrationer fra togtrafik. Beregninger i rapporten viser at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togstøj ved boliger er overholdt i en afstand på 6 m fra spormidte. Det betyder, at man ud fra en ren støjmåssig vurdering kan anlægge haver/udendørs opholdsarealer ned til 6 m fra spormidte. Undersøgelsen af vibrationer indikerer, at huse med træbjælkelag ikke bør placeres nærmere spormidte end 25 m, mens huse med betongulve kan placeres ned til cirka 14 m fra spormidte.

Støj fra motorvejen

Motorvejen giver ikke i sig selv støjpåvirkning over de anbefalede grænseværdier på udviklingsarealet. Der skal dog på et senere tidspunkt gennemføres en kortlægning af støjen i området fra eksisterende veje sammenlagt med nye veje og ny trafik til udviklingsområdet.



Kellerup. Skråfoto, Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur



Eksempel på en fremtidig udvidelse af byzonen. Området vest for banen, nord for Boltinggårdvej kan først udvikles hvis Rideskolen ikke længere har en eksisterende lovlig anvendelse.

De fremtidige bebyggelser i området opføres som et varieret udbud af åben-lave og tæt-lave boliger. De højere-liggende bebyggelser mod syd har vid udsigt til Ringe mod nord, mens de lavereliggende bebyggelser er tæt forbundet med områdets mange forskellige natur- og vandelementer.

Langs Boltinggårdvej opføres tæt-lave bebyggelser, som viderefører landsbykarakteren, i deres udformning og placering. Eksempelvis som trelængede bebyggelser omkring et fællesrum, samt med placeringer forskellig afstand til vejen for at videreføre variationen i bebyggelsesstrukturen og gaderummet.

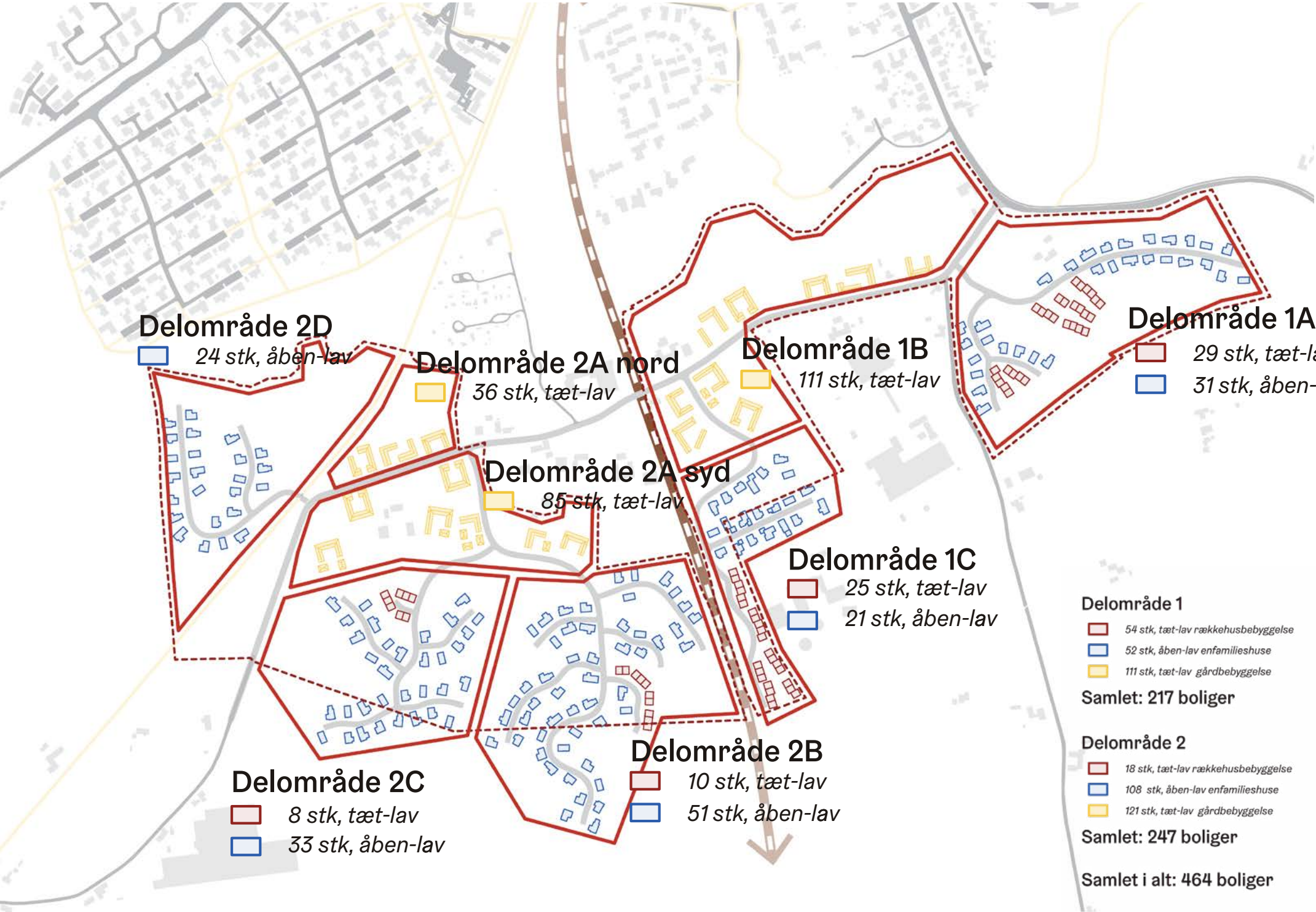
I de øvrige områder opføres både åben-lave og tæt-lave bebyggelser. Her er udformningen og sammensætningen af de tæt-lave bebyggelser mere fri og opdelt i mindre enheder for bedst muligt at kunne tilpasse sig det kuperede terræn.

En etapis udvikling

For at sikre at byudviklingen syd for Sallinge Å vil opleves som et sammenhængende og vefungerende bymiljø og som en udvidelse af Ringe, så er det vigtigt at udviklingen sker i den rigtige rækkefølge. Planområdet øst for Svendborgbanen er udlagt som fremtidigt boligområde i Kommuneplanen og udvikles derfor som første etape i sammenhæng med opgraderingen af Boltinggårdvej, tilslutningen til Goe Bakke samt udvidelsen af fortove og cykelstier på Svendborgvej .

Etape 2 omfatter byudvikling vest for Svendborgbanen. Området er ikke kommuneplanlagt og betegnes i den kommende planlægningsproces som perspektivområde.

Helhedsplanen anbefaler, at etape 1 realiseres først, og at etape 2 først påbegyndes, når infrastrukturen i etape 1 er udbygget, og når delområderne i etape 1 i vid udstrækning er udbygget.



Bebyggelse - udformning, karakter og materialitet

Området syd for Ringe er overordnet set karakteriseret af Kellerups landsbymiljø og landskabets store terrænmæssige variation. Planen for Ringe Syd er i høj grad baseret på et ønske om indpasning i og understøttelse af disse eksisterende kvaliteter og miljøer, og retningslinjerne for fremtidig bebyggelse kan således deles op i to hovedgrupper:

1. Bebyggelser langs Boltinggårdvej

2. Bebyggelser i landskabet

Bebyggelser langs Boltinggårdvej

Som tidligere beskrevet ønsker planen at bygge videre på Kellerups landsbykvaliteter langs Boltinggårdvej bl.a. ved at mime særegne kvaliteter fra den klassiske gård. Konkret betyder dette, at fremtidig bebyggelse langs Boltinggårdvej bør forholde sig til nedenstående retningslinjer.

- Tage udføres med høj rejsning.
- Bebyggelsen udføres i 1½ - 2½ etager.
- Parkering organiseres "på bagsiden" - væk fra vejen.
- Der kan arbejdes med et portmotiv som overgang mellem vej og en indre gårdsplads.
- Bebyggelsen udføres som sammenhængende længer uden forskydning mellem de enkelte boliger. Enten som fritliggende stænger eller en 2-, 3- eller 4-længet bebyggelse, der mimer en klassisk gård.

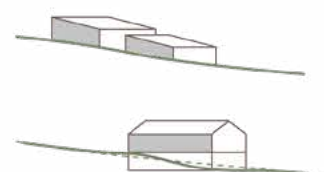
Bebyggelser i landskabet

De bagvedliggende arealer er mere kuperede og med større terrænmæssig variation end områderne langs Boltinggårdvej. Den store terrænmæssige variation er områdets store kvalitet, og det er derfor vigtigt at fremtidig bebyggelse forholder sig præcist til disse kvaliteter.

- Bebyggelsen udføres i mindre enheder (2-3 stk.) tilpasset de lokale, terrænmæssige forhold.
- Tage udføres med rejsning. Dog kan mindre og sekundære bygningskroppe, som eksempelvis vognly, udføres med fladt tag.
- Parkering kan som udgangspunkt placeres ved boligen mod vejen, men visse steder er terrænet så stejlt, at parkering bør placeres i mindre, decentrale enheder.
- Decentrale parkeringslommer bør pakkes ind i beplantning med et naturligt udtryk, så p-arealerne ikke skæmmer områdets overordnede udtryk.



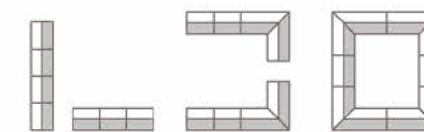
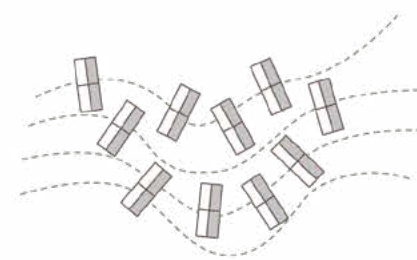
Tage udføres med høj rejsning.



Åben-lave boliger lægges ind i terrænet for at undgå markante plateauer.



Tæt-lave boliger i landskabet udføres i mindre enheder der tilpasser sig terrænet.



Tæt-lave boliger langs Boltinggårdvej lægges i gårdmotiver med to, tre eller fire længer

Eksempler på bebyggelser og materialitet

Materialer - variation og bæredygtighed

De eksisterende ejendomme i Kellerup med stuehuse, lader og staldbygninger fremstår med en stor variation i tag- og facadematerialer, der skaber en varieret og levende bygningsstruktur, som helhedsplanen ønsker at bringe med videre i de nye boligområder.

For at understøtte den varierede og eksisterende materialepalette, forholder helhedsplanen sig åbent overfor nye materialesammensætninger i de fremtidige boligområder, dog gerne med et øget fokus på bæredygtige materialer.

På trods af en åben tilgang til nye facade- og tagmaterialer, kan en række retningslinjer være med til at sikre en vis samhörighed i området på tværs af eksisterende og nye bebyggelser:

- En samlet tæt-lav bebyggelse, både Langs Boltingårdvej og i landskabet, opføres i samme materiale på alle længer eller enheder hvis der bygges i træ eller tegl.
- Hvis der anvendes facadeplader på tæt-lav bebyggelse, så bør de varieres i farve og struktur eller suppleres med træ eller tegl.
- Åben-lav bebyggelse i landskabet opføres i træ eller tegl.
- Alle former for tagmateriale kan anvendes.



Tingbjerg, Tingbjerg, København. Boliger, rækkehuse. Vandkunsten.



Humlestien, Ebeltøft. Enfamiliehus. Pihlmann Archtiects & Office Kim Lenschow.



Silkeborgvej, Ry. Enfamiliehus. Foto Lytt Architecture



Stubberupgård, Borup. Botilbud. Leth & Gori.



Carolinelunden, Fredericia. Boliger, rækkehuse. Arkitema.



Astrid Lindgrensvej, Silkeborg. Boliger, rækkehuse. Sweco Architects.



Studielandbyen, Aarhus. Studieboliger. Pihlmann Archtiects & Office Kim Lenschow.



Stubberupgård, Borup. Botilbud. Leth & Gori.

Beskrivelse af delområderne

Delområde 1A

Delområde 1A har en række særlige landskabelige kvaliteter, der tages med videre i den fremtidige udvikling:

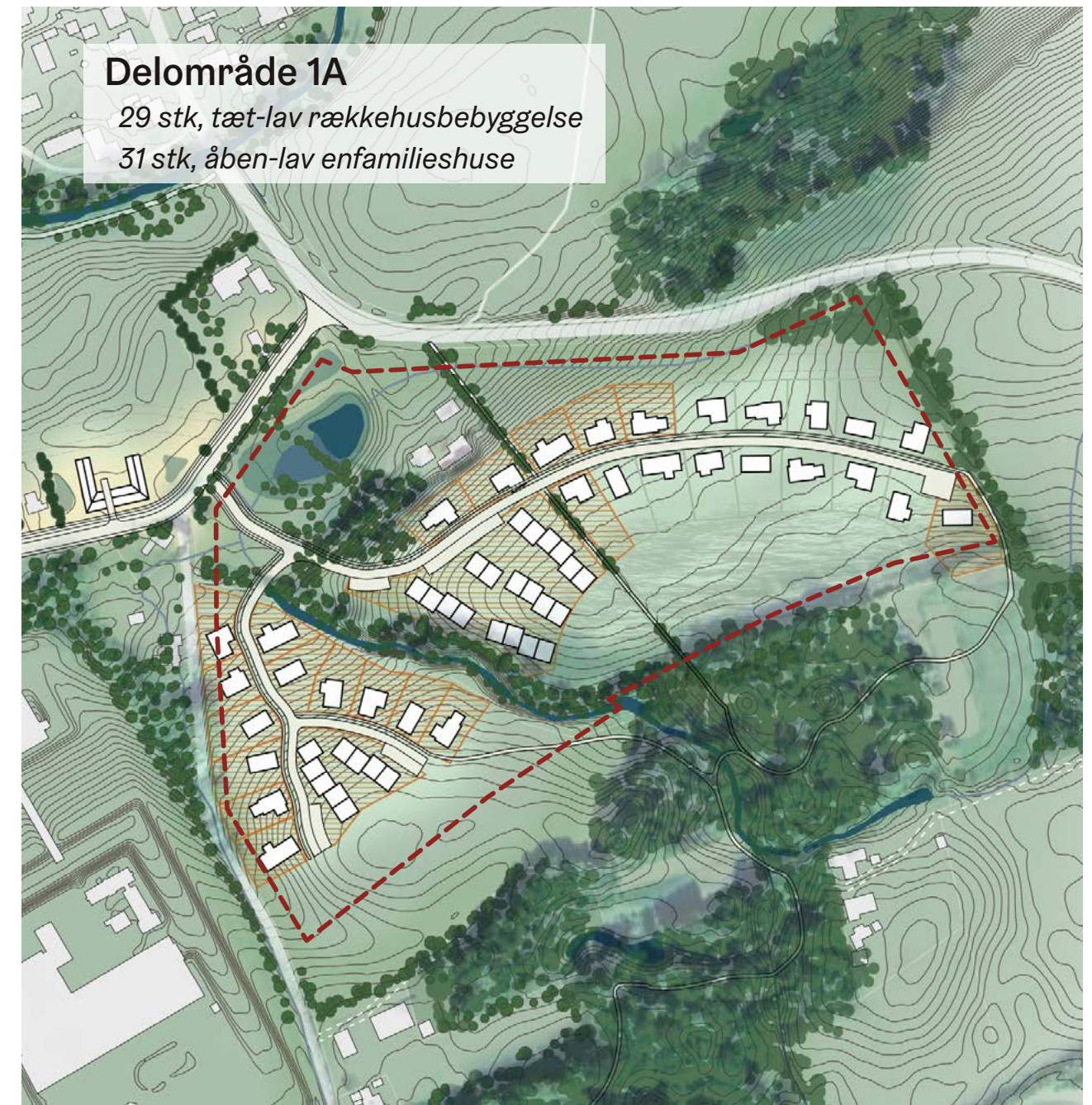
1. Eksisterende fredskov mod sydøst kan fortættes yderligere for at danne ryg mod Goe Bakke.
2. Et stærkt skrånende terræn på størstedelen af delområdets areal giver en unik mulighed for at placere boliger med udsigt over landskabet, ådalen og videre ind mod Ringe. Her tilpasses bebyggelse til terrænet, f.eks. ved enten at forskyde bebyggelsen i højden, eller med forskudte planer i den enkelte bolig. Det er også en mulighed at bygge dele af bebyggelsen ind i terrænet, således at bygningen optager terrænspringet.
3. Et naturligt lavpunkt mod nord for foden af bakken udnyttes til fremtidigt regnvandsbassin og som lavning for ekstremregn.
4. Den grønne kløft med eksisterende vandløb bevares og kan indgå i den samlede vandhåndtingsstrategi for området som buffer for ekstremregnhændelser.
5. Det levende hegn som opdeler området bevares. Langs hegnet etableres en samlende stiforbindelse, der kobler området til skoven mod syd.



Marken langs Volstrupvej, set mod syd



Marken langs volstrupvej, set mod øst

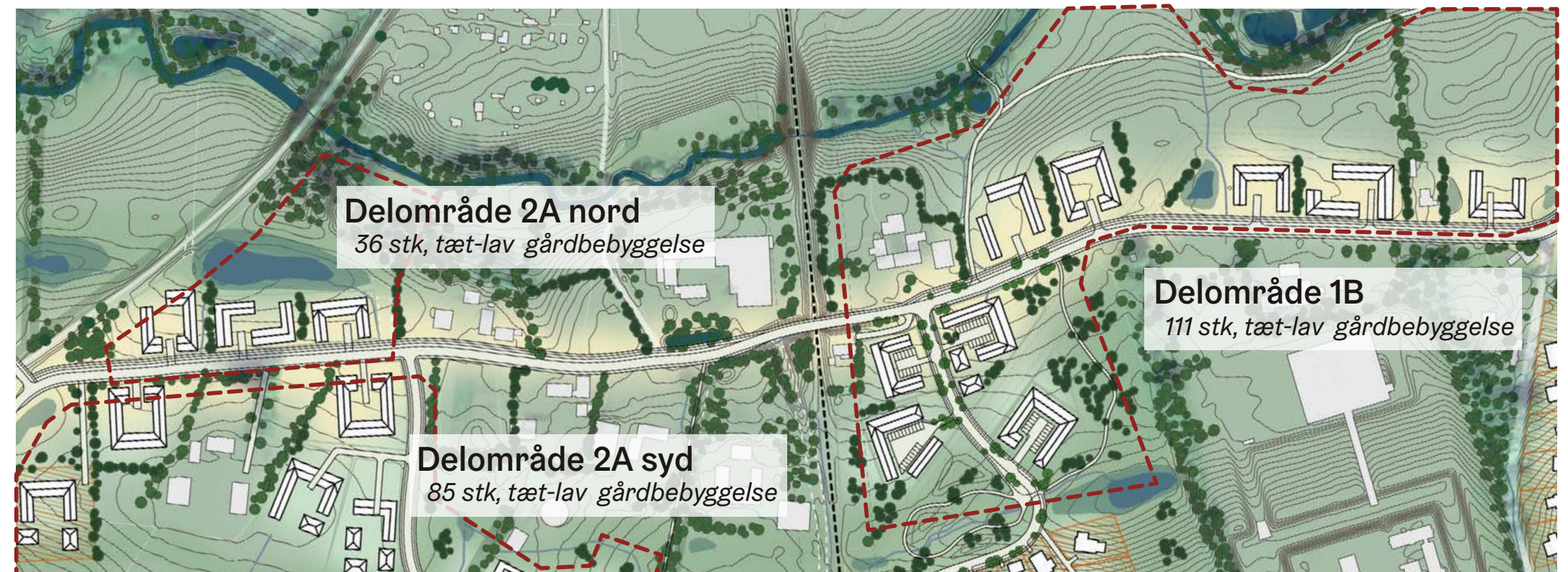


På kortet vises delområde 1A. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.

Delområde 1B og 2A

Delområde 1B er centreret omkring Boltinggårdvej og det eksisterende landsbymiljø. Det er særligt vigtigt at bevare og understøtte de eksisterende lokale kvaliteter og miljø i delområdet. For delområde 2A gælder de samme principper. Delområdet vil dog først blive udviklet, når delområderne i etape 1 er udnyttet.

1. Ny bebyggelse skal understøtte fortællingen om landsbyen og landsbygaden. Kendte elementer som gårdbebyggelsen med gårdspladsen centralt placeret, bygninger med høj tagrejsning og referencer til gårdenes ladebygninger, er elementer, der anvendes i den fremtidige bebyggelse langs Boltinggårdvej.
2. Den nuværende variation i bebyggelsernes forskellige måder at koble sig til Boltinggårdvej på, f.eks. med facaden parallelt og tæt ved vejen, have og hæk som afgrænsning, den lange indkørsel med allétræer osv., fortsættes i en fremtidig udvikling af landsbymiljøet.
3. De naturlige lavninger i delområdet fritholdes for bebyggelse og anvendes til regnvandsbassin og lavninger til ekstremregn.
4. Eksisterende levende hegn i skel bevares og bruges også som adskillelse mellem de nye bebyggelser.
5. Kontakten til ådalen bevares ved at skabe gode rekreative forbindelser fra Boltinggårdvej og mod åen.



På kortet vises delområde 1B og 2A. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.



Boltinggårdvej set mod vest



Boltinggårdvej set mod nordøst

Delområde 1C

Delområde 1C rummer en stor variation i de landskabelige kvaliteter og er også præget af flere bindninger, der skal tages hensyn til i den fremtidige udvikling:

1. Langs vestsiden af Ringe Fængsel friholdes et ca 50 m bred bælte for bebyggelse. Området kan udformes som et grønt areal med plads til vandhåndtering, engarealer, træer og buskbeplantninger. Af hensyn til sikkerheden omkring fængslet er det særligt vigtigt, at området udformes på en måde som i højere grad giver plads til naturværdier, fremfor at invitere til ophold og rekreative aktiviteter.
2. På store dele af området er der skrånende terræn, som giver mulighed for boliger med vide udsyn og rumlig variation. Terrænet bevares og understøttes i en fremtidig udvikling.
3. På grunde med skrånende terræn tilpasses bebyggelsen terrænet. Det kan gøres ved enten at forskyde bebyggelsen i højden, eller ved at lave forskudte planer i den enkelte bolig. Det er også en mulighed at bygge dele af bebyggelsen ind i terrænet, således at bygningen optager terrænspringet.
4. Indenfor delområdet ligger to naturlige lavninger, der fremadrettet kan udformes som regnvandsbassin (mod nordøst) og lavninger for ekstrem regn (langs baneterrænet).
5. Den eksisterende naturgasledning løber gennem delområdet. En 20 m bred korridor over ledningen friholdes for bebyggelse og udformes som en grøn kile igennem området med mulighed for placering af legepladser, beplantning og stiforbindelser.



Boltinggårdvej set mod mod syd



Boltinggårdvej set mod sydvest



På kortet vises delområde 1C. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.

Delområde 2B

Delområde 2B har en række særlige landskabelige kvaliteter og hensyn, der har betydning for den fremtidige udvikling af området.

1. Mod øst ligger et §3 beskyttet moseområde. Arealet benyttes som regnvandsbassin, dog med krav om at vandet skal været rensset inden udledning.
2. Tværs gennem området løber et læhegn, hvor der også ligger en tinglyst vej. Hegn og vej bevares, og på dele af strækningen placeres desuden en ny stiforbindelse, der forbinder alle boligvejene i delområdet med Boltinggårdvej. Der er flere store træer i hegnsbeplantningen, som bevares i den fremtidige udvikling.
3. På store dele af området er der skrånende terræn, som giver mulighed for boliger med vide udsyn og rumlig variation. Terrænet bevares og understøttes i en fremtidig udvikling.
4. På grunde med stærkt skrånende terræn tilpasses bebyggelsen terrænet. Det kan gøres ved enten at forskyde bebyggelsen i højden, eller ved at lave forskudte planer i den enkelte bolig. Det er også en mulighed at bygge dele af bebyggelsen ind i terrænet, således at bygningen optager terrænspringet.
5. I den vestlige del af området skråner terrænet kraftigt ned mod et levende hegn og en lavning. Her er terrænet for stejlt til opførelse af boliger og arealet udvikles i stedet som grønt fællesareal.
6. Den eksisterende naturgasledning afgrænser mulighed for bebyggelse mod nord. En 20 m bred korridor over ledningen friholdes for bebyggelse og udformes som en grøn kile med mulighed for placering af legepadser, beplantning og stiforbindelser.



Marken bag Boltinggårdvej 18, set mod nord



Marken bag Boltinggårdvej 18, set mod vest



På kortet vises delområde 2B. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.

Delområde 2C

Delområde 2C har en række særlige landskabelige kvaliteter og hensyn der har betydning for den fremtidige udvikling af området.

1. Mod vest ligger et §3 beskyttet moseområde. Arealet benyttes som regnvandsbassin, dog med krav om at vandet skal været rensat inden udledning. Området vil også fungere som lavning ved ekstremregn og vil ofte stå med synligt vandspejl.
2. Mod øst ligger et levende hegn som en grøn afgrænsning til delområde 2B. Hegnet bevares i en fremtidig udvikling.
3. På dele af området er der skrånende terræn, som giver mulighed for rumlig variation i bebyggelsen. Terrænet bevares og understøttes i en fremtidig udvikling.
4. På grunde med skrånende terræn tilpasses bebyggelsen terrænet. Det kan gøres ved enten at forskyde bebyggelsen i højden, eller ved at lave forskudte planer i den enkelte bolig. Det er også en mulighed at bygge dele af bebyggelsen ind i terrænet, således at bygningen optager terrænspringet.
5. Den eksisterende naturgasledning afgrænser mulighed for bebyggelse mod nord. En 20 m bred korridor over ledningen friholdes for bebyggelse og udformes som en grøn kile med mulighed for placering af legepladser, beplantning og stiforbindelser.



Boltinggårdvej 24.



Boltinggårdvej 24 mod syd.



På kortet vises delområde 2C. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.

Delområde 2D

Delområde 2D har en række særlige landskabelige kvaliteter der tages med videre i den fremtidige udvikling.

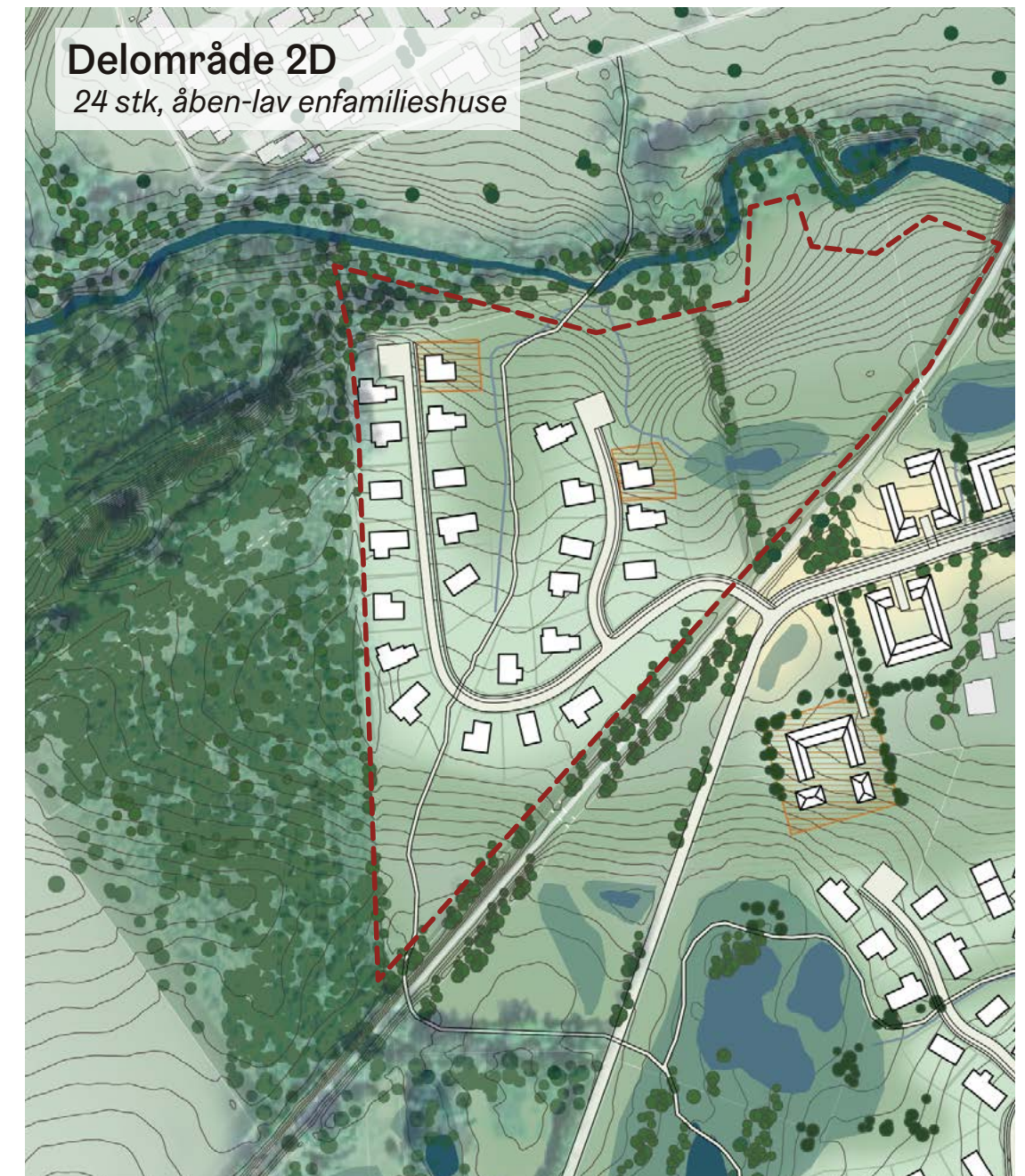
1. Området afgrænses af eksisterende fredskov mod vest. Skoven kan fortættes yderligere ind på området for at danne en tæt, grøn og naturlig afgrænsning af delområdet.
2. Delområdet har terrænfald mod ådalen. Bebyggelsen placeres således, at flest mulige boliger får udsyn til Ådalen.



Naturstien mod nord.



Naturstien mod øst.



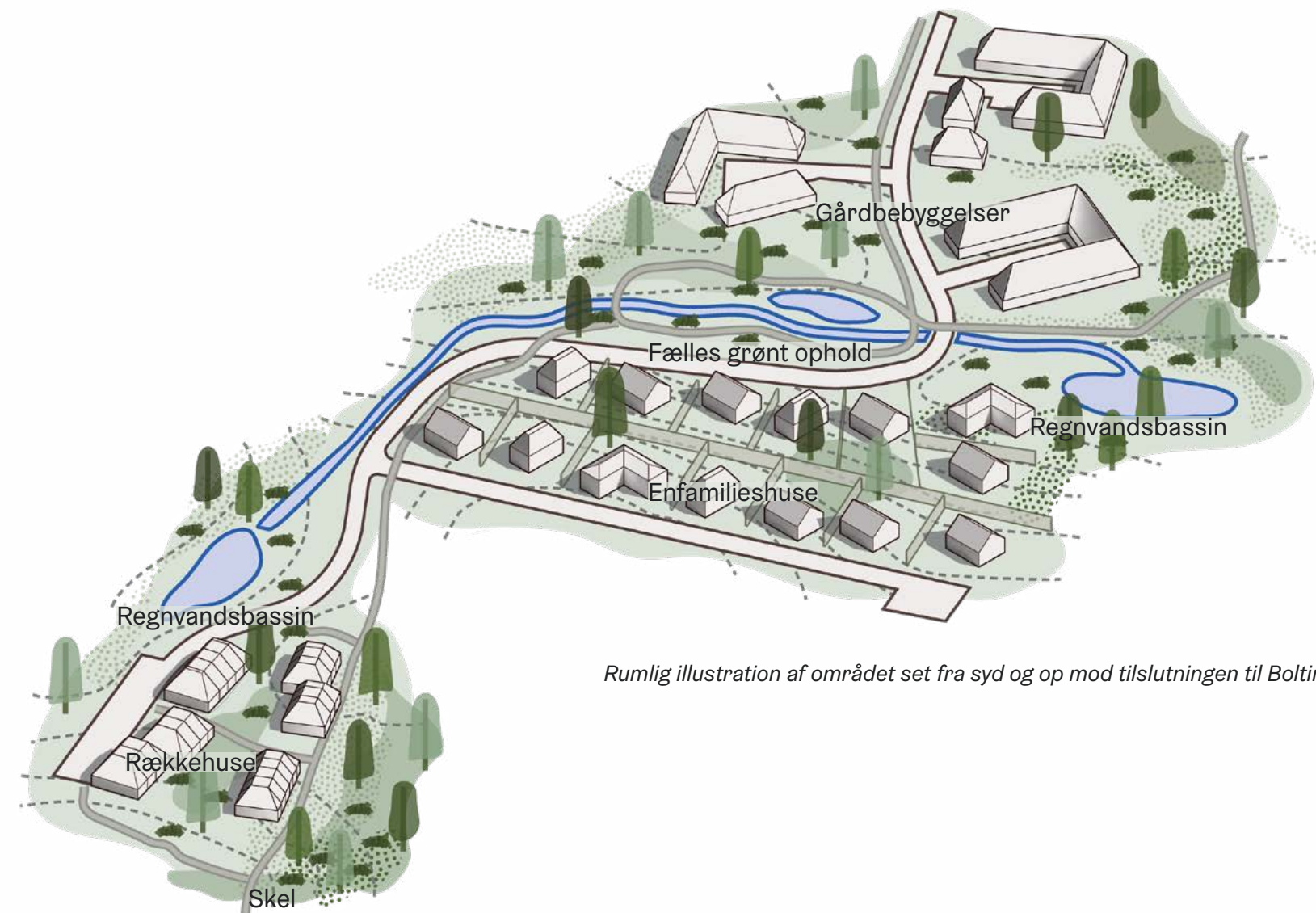
På kortet vises delområde 2D. Grunde med særligt skrående terræn, med et tværfald på 2,5 meter eller derover, er markeret med en orange skravering.

Eksempel på en bebyggelsesplan - delområde 1B

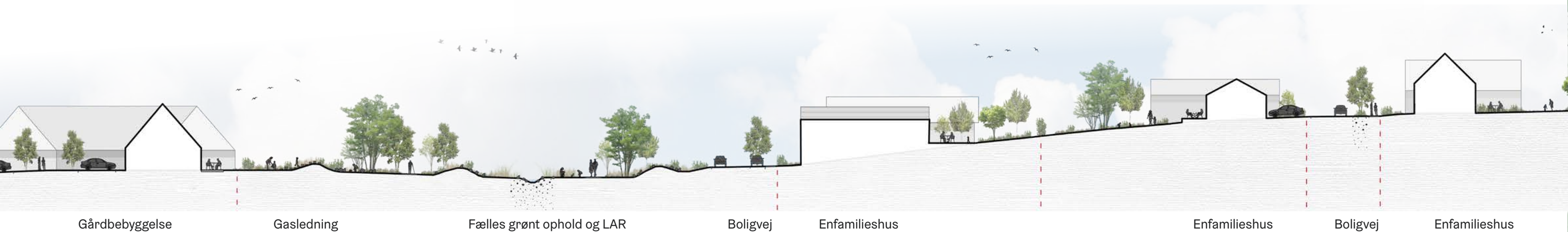
Bebyggelsesplan - delområde 1B

For delområde 1B er der tegnet et forslag til en fremtidig bebyggelsesplan for området. Bebyggelsesplanen er et eksempel på, hvordan de særlige karakteristika og bestemmelser for delområderne kan oversættes til en fysisk plan.

Delområdet rummer en stor variation i forskellige boligtypologier og viser, hvordan de kan placeres og indpasses i landskabet. Mellem bebyggelserne er der arbejdet med at skabe grønne kiler og fælles opholdsrum samt områder for håndtering af regnvand, i form af wadier og bassiner.



Rumlige illustration af området set fra syd og op mod tilslutningen til Boltinggårdvej.



Snit 1:500



Boltingårdvej

Gårdbebyggelse
52 boliger

Fordelingsvej

Regnvandsbassin

Fælles grønt ophold

LAR grøft

Boligvej

Enfamiliehuse
21 stk

Boligvej

LAR grøft

Rækkehuse
25 stk

Boligvej

Planudsnit 1:2000

100m

Helhedsplan for nyt boligområde syd for Ringe

Zoom in - gårdbebyggelser

Delområdet nordlige ende støder op til Boltinggårdvej. Her opføres tæt-lave bebyggelser med gårdmotiv. To af bebyggelserne er med til at danne kant og miljø omkring Boltinggårdvej og indskrives sig som en del af landsby-miljøet. Der kan etableres små private haver mod vejen der skaber en fin overgang mellem det offentlige vejareal og den private bolig.

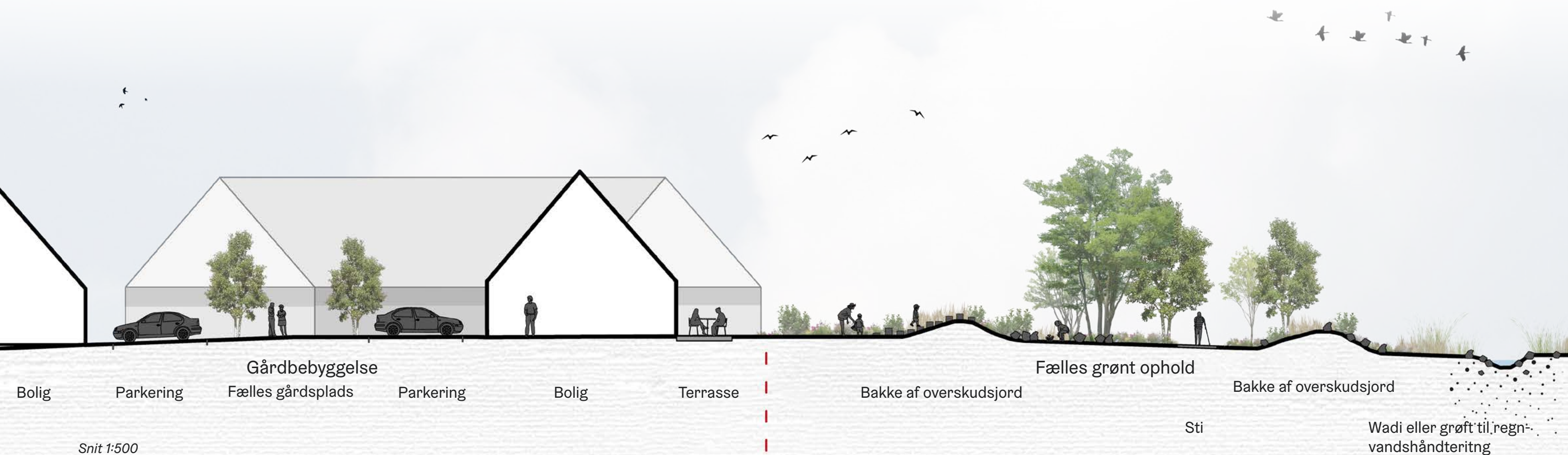
Hver gårdbebyggelse udformes med en indre gårdsplads der giver mulighed for parkering i tæt relation til boligerne, og som et naturligt mødested for boligårdens beboere. Der kan også arbejdes med parkering, der placeres udenfor gårdrummene, hvis gårdspladsen udelukkende ønskes anvendt som socialt mødested/ grønt fællesareal.



Agtrup gårdhuse, Kolding. Seniorbofællesskabet. Bregenov Architects.



Stubberupgård, Borup. Botilbud. Leth & Gori.





Planudsnit 1:1000



50m

Zoom in - enfamilieshuse

Centralt i delområdet placeres en bebyggelse med enfamilieshuse på i et terræn med fald på ca. 11 meter. Særligt grundene længst mod nord har et kraftigt terrænfald på op til 4,5 meter indenfor deres matrikel.

Det er særligt vigtigt, at der på de skrånende grunde arbejdes med en bebyggelse, der tilpasser sig til terrænet. Det kan gøres ved enten at forskyde bebyggelsen i højden, eller ved lave forskudte planer i den enkelte bolig. Det er også en mulighed at bygge dele af af bebyggelsen ind i terrænet således, at bygningen optager terrænspringet.

Boligvejene placeres så de overholder kravet om en maks stigning på 60 promille. Vejene udformes med grønne grøfter til regnvandshåndtering, lommer til parkering og vejtræer. Stiforløb der bugter sig langs vejene og gennem de grønne fællesarealer, sikrer en tryk færd-sel for de bløde trafikanter.



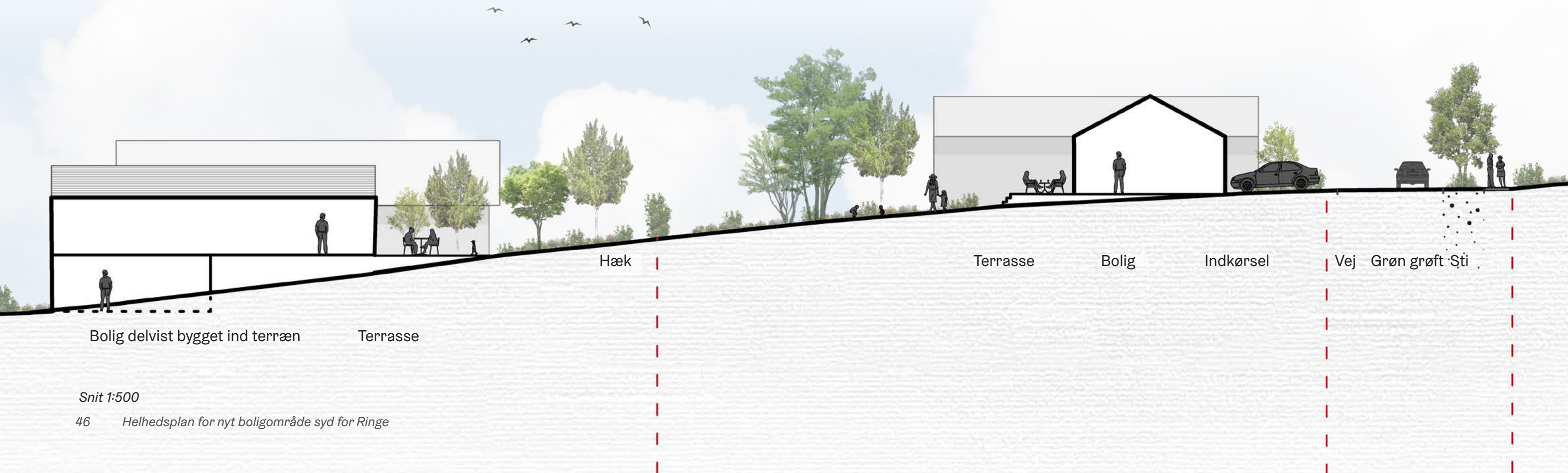
Villa på skrående terræn, Arkitekt Jørgen Dahlgaard.



Villa Wood, København. Enfamiliehus. NORD Architects.



Humlestien, Ebeltoft. Enfamiliehus. Pihlmann Architects & Office Kim Lenschow.



Snit 1:500



Planudsnit 1:1000



50m

Zoom in - rækkehusbebyggelse 1:1000

Længst mod syd opføres en tæt-lav bebyggelse med 25 boligenheder. Bebyggelsen deles op i mindre stænger, der indpasser sig i terrænet. Dette skaber en rumlig variation i bebyggelsen og måden hvorpå boligerne møder omgivelserne.

Nogle steder vender terrassearealerne sig mod det offentlige vejrum og med udsigt over regnvandsbassiner og de fælles grønne arealer langs Svendborgbanen. Andre steder vender terrasserne ind mod et mindre grønt fællesareal og giver mulighed for et særligt nabo-fællesskab i det grønne.

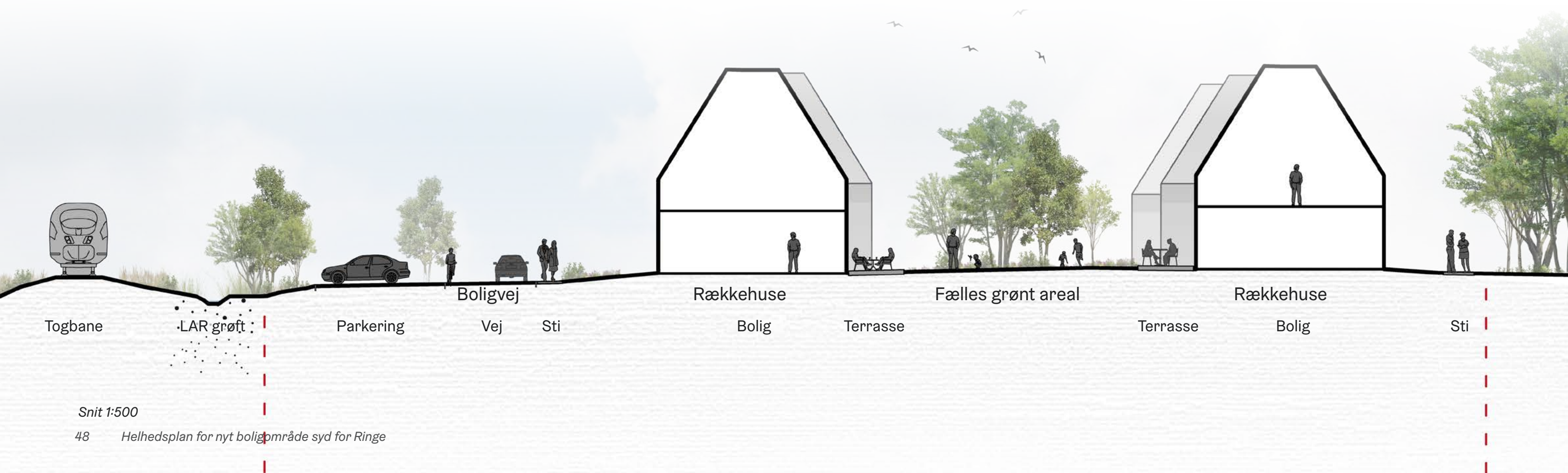
Parkering placeres i forlængelse af ankomstvejen på to parkeringspladser i den nordlige og sydlige ende. Det skaber et bilfrit miljø der frigiver plads til grønne fællesskaber mellem boligerne.



Tingbjerg huse, Tingbjerg, København. Boliger, rækkehuse. Vandkunsten.



Astrid Lindgrensvej, Silkeborg. Boliger, rækkehuse. Sweco Architects.





Planudsnit 1:1000



50m

”

Den fremtidige byudvikling syd for Sallinge Å kan betragtes som en forening af stationsbyen Ringe og landsbyen Kellerup, hvor de bedste og mest ønskelige karaktertræk fra begge bytyper mødes og skaber et helt særligt bymiljø: De gode sammenhængende færdselsforbindelser er Ringes bidrag, mens skalaen udformningen, variationen og nærheden til naturen er Kellerups bidrag.

”





Visualisering: Lysningen set fra fællesrummet i midten, med tæt-lave boliger omkring og med åben-lave boliger yderst.

Etapeplan, forsyning og økonomi

Etapeinddeling

For at sikre, at byudviklingen syd for Sallinge Å vil opleves som et sammenhængende og vefungerende bymiljø og som en udvidelse af Ringe, er det vigtigt at udviklingen sker i den rigtige rækkefølge. Planområdet øst for Svendborgbanen er udlagt som fremtidigt boligområde i Kommuneplanen og udvikles derfor som første etape i sammenhæng med opgraderingen af Boltinggårdvej, tilslutningen til Goe Bakke samt udvidelsen af fortove og cykelstier på Svendborgvej .

Etape 2 omfatter byudvikling vest for Svendborgbanen. Området er ikke kommuneplanlagt og betegnes i den kommende planlægningsproces som perspektivområde.

Helhedsplanen anbefaler, at etape 1 realiseres først og at etape 2 først påbegyndes, når infrastrukturen i etape 1 er udbygget, og når delområderne i etape 1 er udnyttet.

Boligantal og fordeling

Helhedsplanen viser et forslag til hvordan boliger kan placeres og struktures i området. Der vises i alt 464 boliger.

Ved opgørelsen af det samlede boligantal forudsættes det, at alle tæt-lave gårdbebyggelser langs Boltinggårdvej og omkring Kellerup opføres i 1½ - 2½ etager således, at fodaftrykket for den enkelte bolig er ca. 70 - 120 m2 i pr. bolig. Tallet er valgt som et erfaringsbaseret gennemsnit ved udvikling af tæt-lav bebyggelse.

Boliger i etape 1

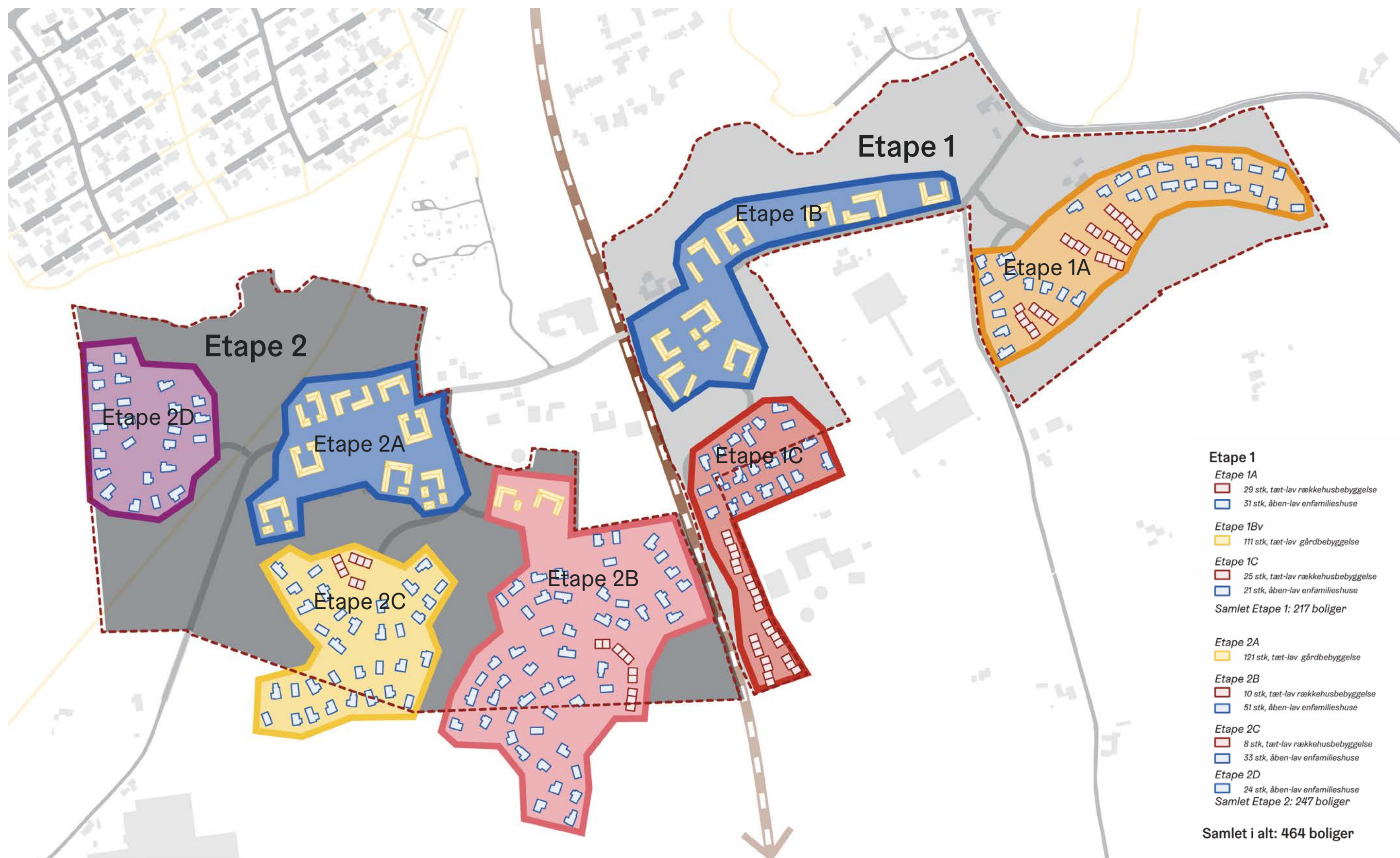
- 217 boliger i alt, heraf:
- 165 tæt-lave boliger
- 52 åben-lave boliger

Boliger i etape 2

- 247 boliger i alt, heraf:
- 139 tæt-lave boliger
- 108 åben-lave boliger

Skole- og dagtilbud

Kommunen arbejder løbende med at tilpasse kapaciteten på skole- og dagtilbudsområdet til den forventede befolkningstilvækst. Både på skole- og dagtilbudsområdet ses der på nuværende tidspunkt ikke et behov for hverken skoleudvidelse eller nye daginstitutioner i Ringe og det vurderes, at der for nu er kapacitet nok til at håndtere den kommende udbygning i Ringe Syd. Det skyldes bl.a. faldende elevtal generelt. Der vil løbende blive holdt øje med kapaciteten i takt med at der udvikles i Ringe. Konkret vil et stigende kapacitetsbehov blive håndteret i kommunens 10 års plan for anlægssager på skole- og dagtilbudsområdet, som tilpasses den årlige befolkningsprognose.



Forsyning

Fjernvarme

Det er muligt at forsyne de kommende boliger i Ringe Syd med fjernvarme og der arbejdes med dette som den foretrukne løsning. Med en fjernvarmeløsning vil de kommende boliger blive tilsluttet til samme pris som andre boliger i Ringe by, jf. Midtfyns Fjernvarmes takst-blad. For at kunne forsyne området skal Midtfyns Fjernvarme renovere den eksisterende fjernvarmeledning i Svendborgvej og etablere en pumpestation på Svendborgvej. Midtfyns Fjernvarme kan først etablere ledningsnet i Boltinggårdvej til de kommende boliger, når denne udbygges for ikke at risikere at skulle lægge fjernvarmeledningen om. Det er derfor vigtigt at Boltinggårdvej udbygges inden de første af de kommende boliger står færdige.

Kloakforsyning

Det nye boligområde vil blive kloakeret for spildevand med traditionelle velkendte metoder. Kloakeringen vil bestå af tætte ledninger lagt i jord og suppleret med de nødvendige pumpestationer. Der forventes tilslutning til det eksisterende kloaksystem. Der skal formentlig foretages kapacitetsudvidelser i det eksisterende kloaksystem. Dette vil blive fastlagt i en kommende detailprojektering. Spildevandet fra det nye boligområde vil blive ledt til Ringe Renseanlæg som er beliggende på Assensvej 76B, 5750 Ringe. Det vurderes, at spildevandet fra en 1. etape med ca. 214 boligenheder i det nye boligområde som er beliggende øst for jernbanen kan håndteres på Ringe Renseanlæg. Ved en fuld udbygning af boligområdet etape 1 og 2 med ca. 461 boligenheder og den øvrige udbygning af bolig- og erhvervsområder i Ringe Renseanlægs opland vil der skulle investeres i en kapacitetsudvidelse af Ringe Renseanlæg.

Nøgletal for regnvandshåndtering

Ved realisering af helhedsplanen vil en andel af planens område på 60 ha befæstes med bygninger, belægninger mv. der er impermeable, og dermed kræver afvanding. Dette skyldes, at afløbskoefficienten antages at være 1,0 på befæstede arealer og 0,0 på ubefæstede arealer. Denne opdeling i kun to afløbskoefficienter er valgt pga. planens generelle niveau. Der opereres i planen med en befæstelsesgrad på 22% for etape 1 og 19% for etape 2. De heraf reducerede arealer vises i nedenstående tabel inklusiv etapernes delområder. Afløbstallene er afledt i Robusthedsanalysen for Sallinge Å (EKJ, 2024). Det er således disse arealer der skitseres vandhåndteringsløsninger for.

De anbefalede afløbstal er på baggrund af Robusthedsanalysen for Sallinge Å 0,92 l/s/ha fra etape 1 og 0,91 l/s/ha fra etape 2, hvilket giver en udledningsmængde til Sallinge Å på hhv. 24 l/s og 31,1 l/s. Vandhåndteringsløsningerne skal dimensioneres herefter, således, at den hydrauliske robusthed i vandløbet respekteres. Det kræver 2990 m³ tilbageholdelsesvolumen i etape 1 og 3267 m³ i etape 2 ved en 10-års regnhændelse. Skal vand fra en 100-års regnhændelse tilbageholdes kræver det hhv. yderligere 2977 m³ og 3280 m³.

Der henvises til vandhåndteringsnotatet, hvor der redegøres uddybende for de specifikke mængder, volumner og vandhåndteringsløsninger. Der henvises desuden til robusthedsanalysen af Sallinge Å og væsentlighedsvurderingen af Natura 2000-området udarbejdet i forbindelse med nærværende helhedsplan.

Etape	Delområde	Areal	Afløbstal		
		(ha)	(l/s/red. ha)	(l/s)	(l/s/ha)
1	1A	10,65	2,10	9,8	0,92
1	1B	11,3	2,10	10,2	0,92
1	1C	4,30	2,10	4,0	0,92
1	Total	25,98	2,10	24,0	0,92
2	2A	8,16	2,40	7,4	0,91
2	2B	8,57	2,40	7,8	0,91
2	2C	8,64	2,40	7,9	0,91
2	2D	8,73	2,40	8,0	0,91
2	Total	34,09	2,40	31,1	0,91

Tabellen angiver areal og afløbstal, hhv. pr. etape og pr. delområde (Kilde: EKJ d. 14. juni 2024)

Anlægsøkonomi

Opgraderingen af Boltinggårdvej i etape 1 estimeres i trafiknotatet, der er vedlagt helhedsplanen, til at give Kommunen en anlægsomkostning på 8,2 mio. kr. For at sikre en sammenhængende infrastruktur til området, sikre skoleveje og en tilpasning af vejene til forventet kapacitet, anbefaler helhedsplanen at Kommunen yderligere investerer 6 mio. kr. i etape 1 til etablering af helleanlæg, cykelstier og fortorve. Samlet bør der afsættes 14 mio. kr. til at etablere den nødvendige infrastruktur i etape 1. Midlerne anbefales afsat som en del af budget 2025. I etape 2 forventes infrastrukturen at kunne etableres for 11 mio. kr. Det vurderes ikke, at etape 2 igangsættes indenfor de næste 4 år, og derfor anbefales det ikke at afsætte midlerne i budgettet på nuværende tidspunkt.

Prisestimatet i nedenstående tabel indeholder anlægsudgifter, uforudseelige udgifter (30% - grundet projektbeskrivelsernes tidlige stadie) samt omkostninger til ingeniørprojektering, opmåling og skelberigtigelse samt geotekniske undersøgelser. Prisestimat inkluderer ikke arealerhvervelse eller intern tid hos vejmyndigheden. Estimerer er i Dkr. ekskl. moms.

Der henvises desuden til Trafiknotatet udarbejdet af Trafikplan d. 24. maj 2024.

Projekt		Prisestimat
8.1.1	Boltinggårdvej – etape 1 (øst for Svendborgbanen)	8.200.000
8.1.2	Boltinggårdvej – etape 2 (vest for Svendborgbanen)	10.050.000
8.2.1	Krydset Goe Bakke/Boltinggårdvej	1.725.000
8.2.2	Krydsningshelle ved Svendborgvej/Lombjergevej	480.000
8.2.3	Svendborgvej - Cykelstier imellem Dybdalgårdsvej og Boltinggårdvej	2.300.000
8.3	Lombjergevej - Cykelstier	1.600.000
8.4	Udvidelse af Banestien	1.300.000
Sum		25.655.000

Tabellen angiver prisestimat for anlægsudgifter på de enkelte delprojekter. (Kilde: Trafikplan d. 24. maj 2024)



Helhedsplan for nyt boligområde syd for Ringe

Marts 2025