



P L A N — 0 9

MELLEMLAND

HÆFTE 2 : TYPOLOGIER & HOVEDPRINCIPPER



0.0 FORORD

Mellemland er et metodeprojekt, der omhandler motorvejsstrækningen mellem Funder vest for Silkeborg og Hårup øst for Silkeborg, også kendt som Silkeborgmotorvejen.

Mellemland tager afsæt i frontrudesperspektivet. Det vil sige trafikantens oplevelse af motorvejen og motorvejens nære omgivelser.

Projektforløbet har stået på både inden og efter vedtagelse af anlægsloven for motorvejsstrækningen i december 2008.

Materialet er inddelt i 2 hæfter - en metode del og en typologi og hovedprincip del.

Projektet er finansieret af henholdsvis Realdanias Plan09 initiativ og Silkeborg Kommune. Møller & Grønborg har været konsulenter på projektet.

August 2009



INDHOLDSFORTEGNELSE

DETTE ER HÆFTE 2 UD AF 2:
TYPOLOGIER & HOVEDPRINCIPPER

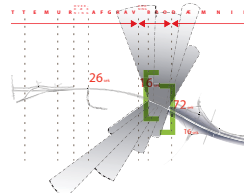
2.0



INTRODUKTION

PROJEKTETS PRÆMISSER	S.6
HÆFTERNES OPBYGNING	S.7

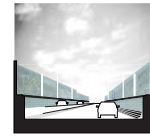
2.1



SEKVENSDDELING

OVERSIGTSKORT	S.8
---------------	-----

2.2



TYPLOGIER & HOVEDPRINCIPPER

G-VEST STRÆKNING	S.10
S STRÆKNING	S.18
G-ØST STRÆKNING	S.32

2.3



MELLEMLAND HERFRA

SEKVENSERNE OG
KOMMUNEPLANENS RAMMER S.38

2.0 INTRODUKTION

PROJEKTETS PRÆMISSER



Arbejdet er udviklet under Realdanias Plan09 initiativ af Silkeborg Kommune med Møller & Grønborg som konsulenter i perioden 2008-2009. Projektet omhandler Silkeborg Motorvejen. I modsætning til - eller måske snarere som supplement til - den generelle debat, tages der i dette projekt udgangspunkt i selve motorvejen og dens nuværende forudsætninger. (Det vil sige - ikke hvordan den burde have været eller ikke have været). Opgaven har derfor afventet regeringens vedtagelse af Anlægsloven for så vidt muligt at tage afsæt i de reelle, fysiske udfordringer som vejstykket fordrer.

Projekt Mellemland sætter fokus på de motorvejsnære arealer, som kan ses fra bilistens forrudeperspektiv. Alt hvad bilisten kan se fra sin bil, vil påvirke den opfattelse han får af det område han befinder sig i. Derfor er det vigtigt som planmyndighed at planlægge bevidst i disse motorvejsnære arealer. I projekt Mellemland skitseres nogle rumlige forslag til hvordan de motorvejsnære arealer langs Silkeborgmotorvejen kan udformes.



2.0 INTRODUKTION

HÆFTERNES-OPBYGNING



DETTE ER HÆFTE 2 UD AF 2 HÆFTER.

HÆFTE 1 - METODE OG SEKVENSANALYSE:

Hæftet omhandler registrering, analyse, proces og metode. Arbejdet i hæfte 1 munder ud i en forklaring på det analytiske grundlag. Som analytisk grundlag for planlægningen af Silkeborgmotorvejens nære omgivelser, må strækningen betragtes som 2 typer; den særlige Silkeborg-strækning og de bynære strækninger som enhver anden motorvejsnær by i Danmark har lignende. Desuden introduceres der i hæfte 1 en sekvensanalyse af strækningen.

Strækningens 2 overordnede typer kalder vi hhv S-strækningen og G-øst og G-Vest strækningen. S-strækningen er den helt særlige strækning som er specifik for Silkeborg. Denne strækning tilsvarende for en stor del strækningen i VVM rapport 334. G-strækningerne betragtes som de mere generelle strækninger med udfordringer og muligheder der kan genfindes mange andre steder.

HÆFTE 2 - TYPOLOGI OG HOVEDPRINCIPPER:

I hæfte 2 behandles sekvensanalysen mere specifikt i forhold til vejens niveau og dens forhold til de omgivende programmer og landskaber. Dette danner afsæt for udvikling af en række rumlige typologier på et konceptuelt niveau. Hver typologi beskrives vha af en række overskrifter:

Fakta - er det styrende lag og beskriver vejens fysiske niveau i forhold til omgivelserne. F.eks om der er udsyn eller ej. Dette er afgørende for alle efterfølgende udsagn.

Sekvens - her uddybes vejens forløb i relation til de omgivende bebyggelser og deres funktioner og aktuelle landskabstræk beskrives.

Program beskriver nuværende og kommende programmer langs sekvensen.

Tilslut beskriver *Udfordringer* og *Koncept* et

eller flere forslag for den pågældende sekvens på typologi niveau. Typologierne beskrives desuden vha et konceptuelt snitdiagram og en principplan eller snit alt efter relevans - med særligt fokus på S-strækningen. Koncepterne sættes i relation til den aktuelle Kommuneplan og skulle gerne kunne danne afsæt for et videre arbejde med strukturplan og kommuneplan.

Hæfte 2 afsluttes med en arbejds-poster hvor udsagn og typologier fra Mellemland arbejdet sættes i relation til udsagn fra Kommuneplanen. Denne arbejds-poster er tænkt som et oversigtsmateriale, der kan videreudvikles og give inspiration til den videre planlægning og Silkeborgmotorvejens nære omgivelser.

2.1 SEKVENSINDDELING

OVERSIGTSKORT

VEJENS FYSIK

Motorvejens anlæg er markeret med forskellige signaturer.

- En ubrudt linje betyder at motorvejen er i afgravning
- Stiplet linje betyder at motorvejen er på dæmning eller på bro

INFLUENSOMRÅDER

De strækninger hvor bilisten har udsyn over de motorvejsnære arealer er markeret med en gradient. Et langt udsyn er markeret med stiplede synsfelter. Influensområderne strækker sig også længere, og vil være en konkret vurdering for hvert område.

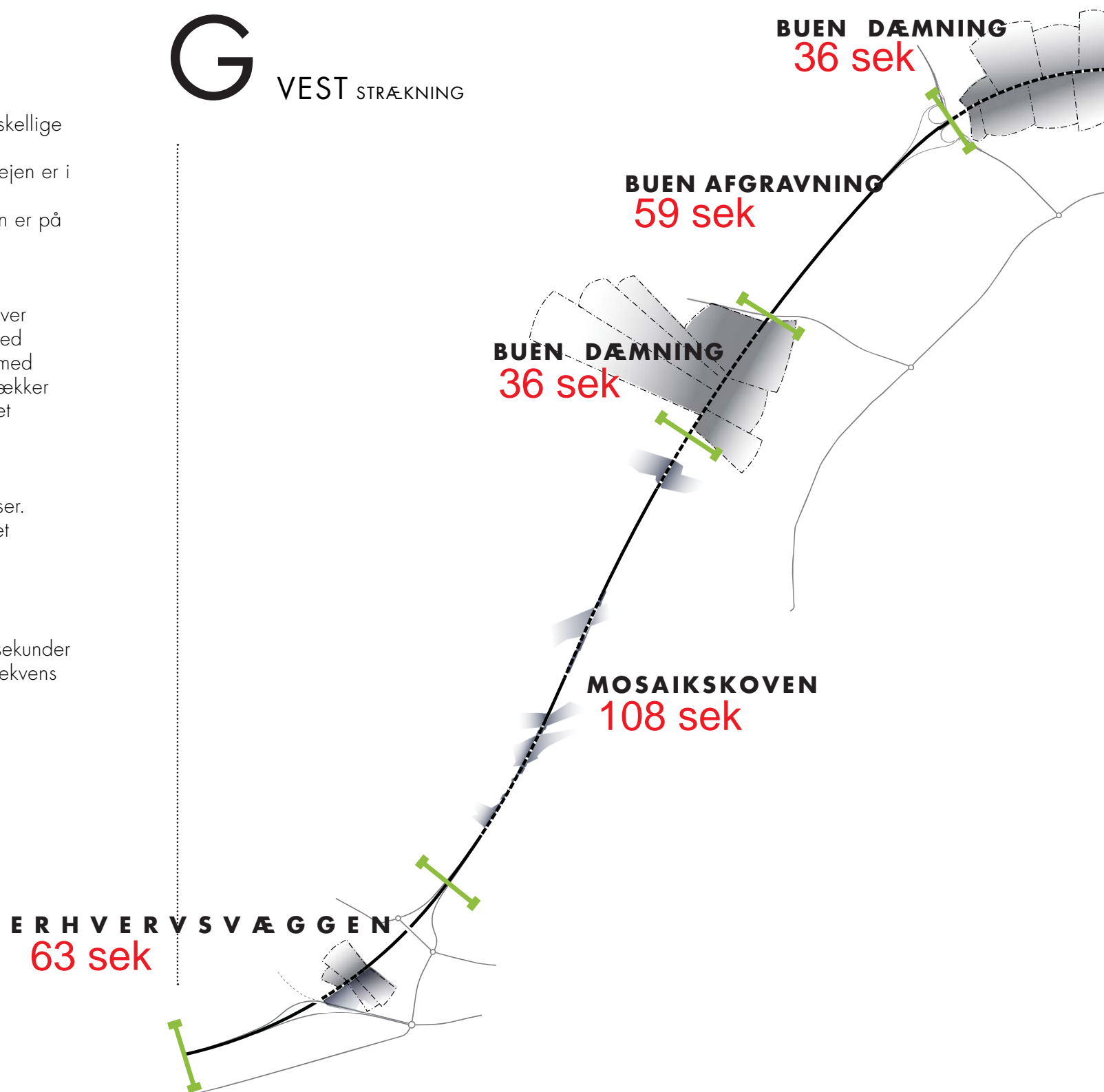
SEKVENSER

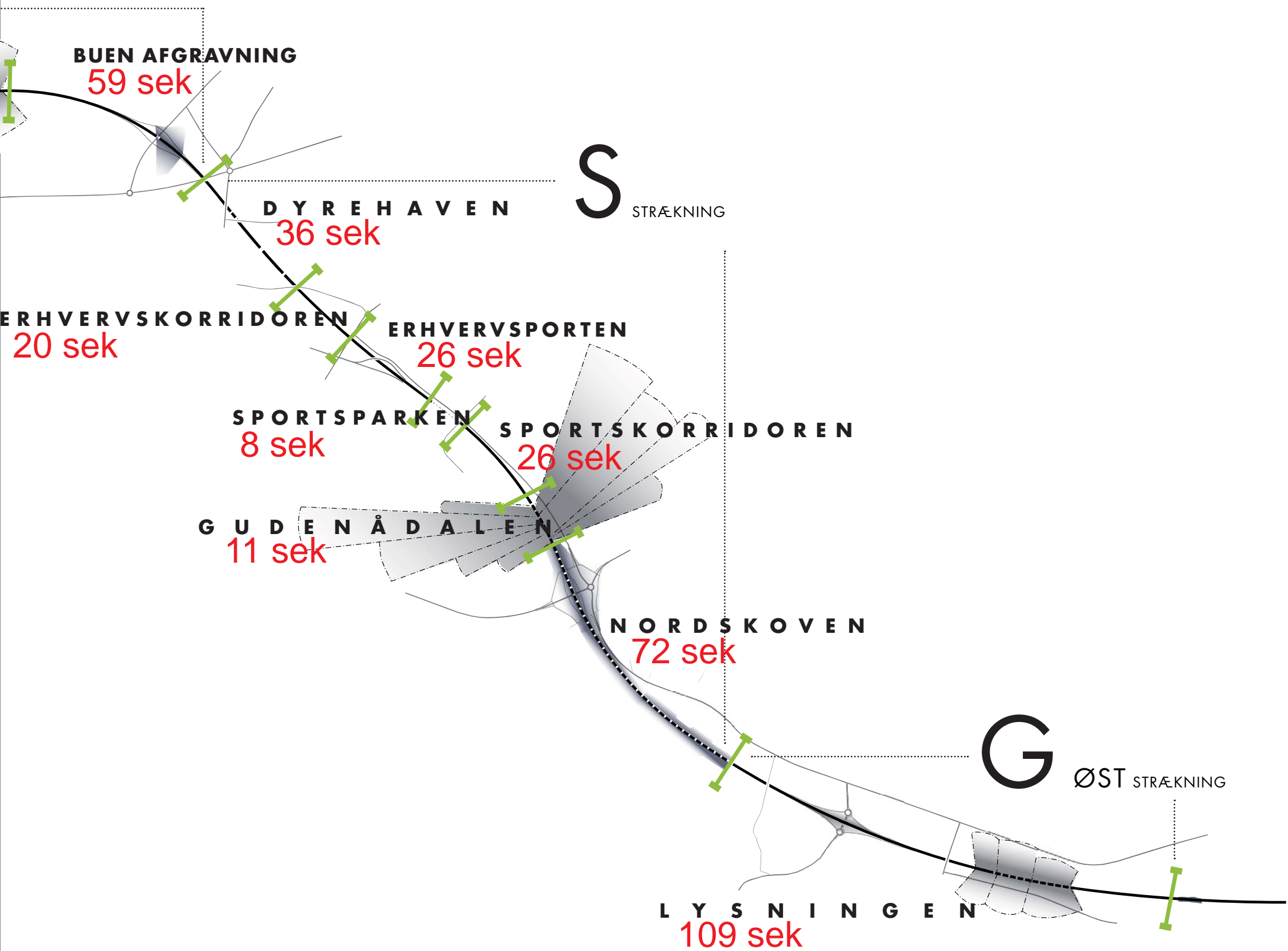
- Grønne linier/klamper = sekvenser. Sekvenserne er grundlaget for det kommende planarbejde.

HASTIGHEDER

- På kortet er angivet et antal ca. sekunder det vil tage at køre gennem en sekvens med omkring 110 km/t.

G VEST STRÆKNING





2.2 TYPOLOGIER

G-VEST STRÆKNING

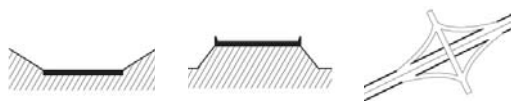


TYP.1 ERHVERVSVÆGGEN FUNDER

FAKTA

Sekvensen er ca. 1900 m lang, svarende til en gennemkørselstid på ca. 63 sek ved 110km/h.

Vejens længdesnit skifter mellem at ligge i afgravning ned til -3,9 m, samt på dæmning op til 2,5 m over terræn. Sekvensen starter i vest ved et større tilslutningsanlæg



SEKVENSS

Vejen danner en let bue i landskabet. Vejen ligger imellem Funder Kirkeby med en afstand på ca.250 m. mod NV og Funder med en afstand på ca.600 m. mod SØ. Landskabsprofilen er svagt bølget, og ikke specielt karakteristisk for "billedet" af Silkeborg.

PROGRAM

Umiddelbart syd for vejen planlægges et større erhvervsområde for virksomhedstyper, der har brug for nærheden til motorvejen. Mellem motorvejen og Funder Kirkeby planlægges et rekreativt landskab for landsbyen der skal fungere som visuel barriere.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Erhvervsområdet i Funder skal være en afsluttet enklave i sig selv, og ikke foregive at være en indgang til Silkeborg.

Erhvervsbyggeri i første række ud til motorvejen skal være min. 12m og ca. 500m² i grundplan for at matche det omkringliggende landskabsrum. For ikke at foregive at motorvejsstrækningen gennemløber tæt by, bør bygningerne placeres med en afstand til motorvejen på ca 50-100 m. Således kan der etableres et forgrundslandskab og dermed en fælles flade for alle første række bygninger.

Motorvejen vil ligge med en afstand til Funder Kirkeby på ca. 300m. Det bør derfor undgås at Funder Kirkeby bliver for belastet af dette både visuelt og støjmæssigt.

Der skal i dette område etableres flere bassiner til opsamling af overfladevand fra både erhvervsområdet og motorvejen. Disse bassiner skal samles på den nordlige side af motorvejen, og udgøre hovedtrækket i et rekreativt landskab syd for Funder Kirkeby. Den overskudsjord der opstår ved udgravning af bassinerne, kan bruges til at forme et landskab, der i nogen grad vil skjule motorvejen set fra Funder Kirkeby.

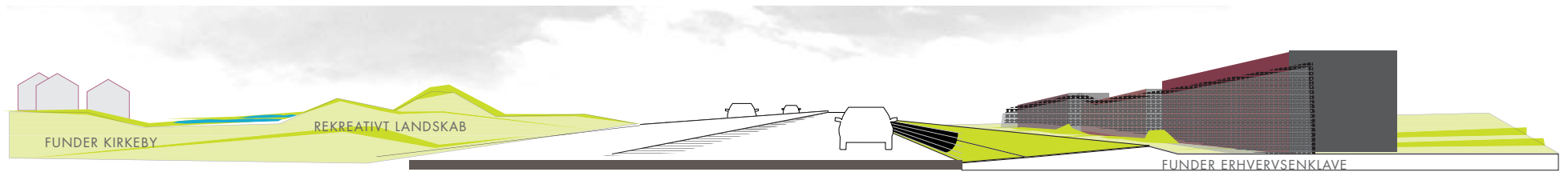


DALSTRØG SYD FOR FUNDER KIRKEBY. MOTORVEJEN FØRES FORBI FUNDER KIRKEBY PÅ KANTEN AF DALSTRØGET MOD SYD (TIL HØJRE I BILLETET)



MOTORVEJEN VIL LØBE FORBI PÅ DALKANTENS SYDSIDE LIGE BAG BEPLANTNINGEN.

HOVEDPRINCIPPER



FUNDERVÆGGEN - REKREATIVT LANDSKAB OG ERHVERVSBYGGERI.



PLANPRINCIP FOR EN KOMMENDE ERHVERVSENKLAVE I FUNDER, OG FOR ET REKREATIVT LANDSKAB AF OVERSKUDSJORD OG REGNVANDSBASSINER VED FUNDER KIRKEBY.



VEJDIREKTORATETS VISUALISERING AF TILKØRSELSANLÆGGET MELLEM FUNDER OG FUNDERKIRKEBY.

ERHVERVSENKLAVEN SKAL VÆRE EN ISOLERET BYDANNELSE I TILKNYTNING TIL FUNDER OG IKKE EN OPTAKT TIL SILKEBORG. DETTE GÆLDER UANSET ERHVERVSOMRÅDETS UDFORMNING.

EN KOMMENDE LOKALPLAN FOR FUNDER ERHVERVSENKLAVE SKAL STILLE KRAV TIL ERHVERVSBYGGERIETS PLACERING BÅDE I FORHOLD TIL HINANDEN, OG I FORHOLD TIL MOTORVEJEN. BYGGERIET TÆTTEST PÅ MOTORVEJEN MÅ IKKE HAVE NOGEN FORM FOR OPMAGASINERING UD MOD VEJEN, OG BØR DESUDEN HAVE EN HEL ELLER DELVIS TRANSPARENT FACADE UD MOD MOTORVEJEN. FORAREALERNE BINDES SAMMEN AF EN FÆLLES LANDSKABSPLAN.

2.2 TYPOLOGIER

G-VEST STRÆKNING

TYP.2

MOSIAKSKOVEN HVINNINGDAL

FAKTA

Sekvensen er ca. 3300 m lang, svarende til en gennemkørselstid på ca. 1 min. 48 sek.

Vejstykkets længdeprofil løber imellem afgravning og dæmning, med en undersætning på ned til -6 m, og med en oversætning på op til 5,9 m.



SEKVENSS

Sekvensen ligger udelukkende i en landskabelig kontekst med solitære smågårde.

Terrænen er svagt kuperet og landskabsdækket består af mindre skovfelter med mellemliggende dyrkningsmarker, hvilket giver et fragmenteret landskabsindtryk.

Byen er ikke synlig fra vejtracéet.

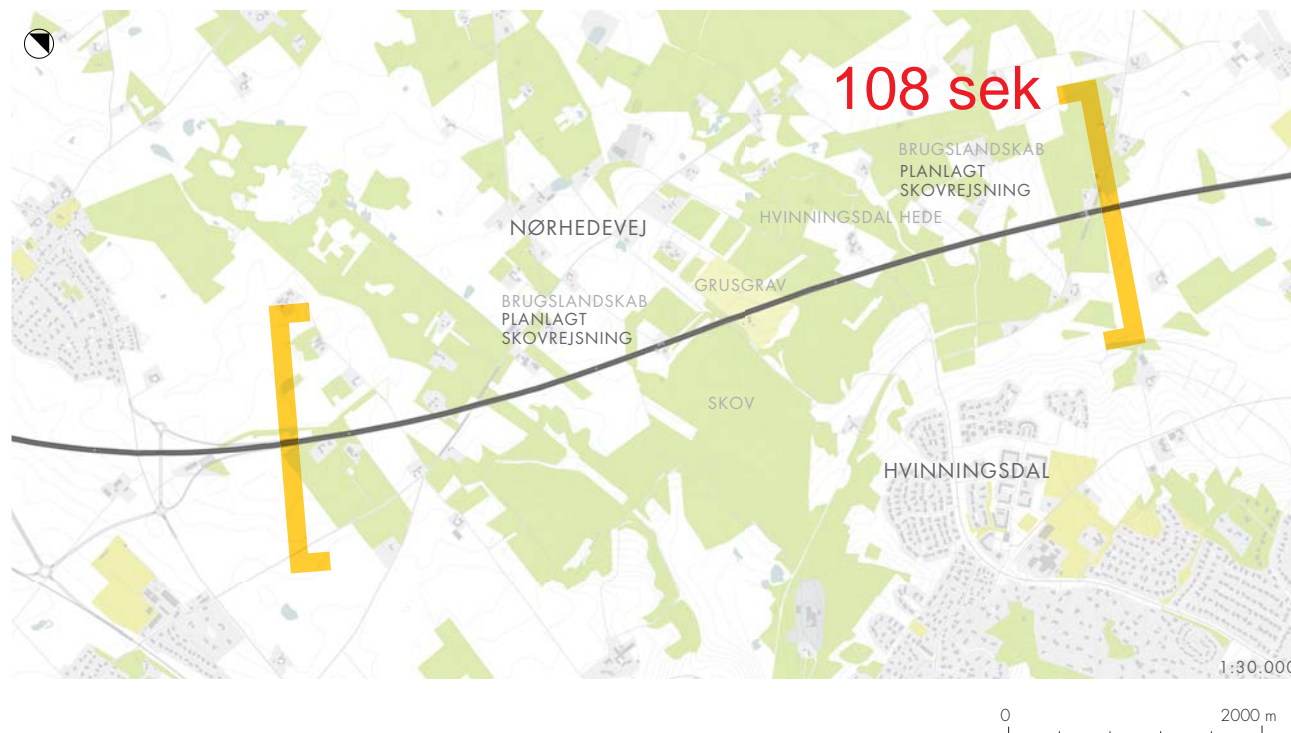
PROGRAM

Hovedsageligt skovrejsningsområde, der skal binde de eksisterende skovparceller sammen.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Den fragmenterede skov bindes sammen af den nye skov, og skal danne Silkeborgs vestlige skovport.

Mosaikskoven refererer til at skoven skal være en blandingsskov med både løv- og nåletræer plantet i felter. Mellem felterne er der lysninger, der vil kunne opleves fra motorvejen som kortvarige kig ind i skoven.

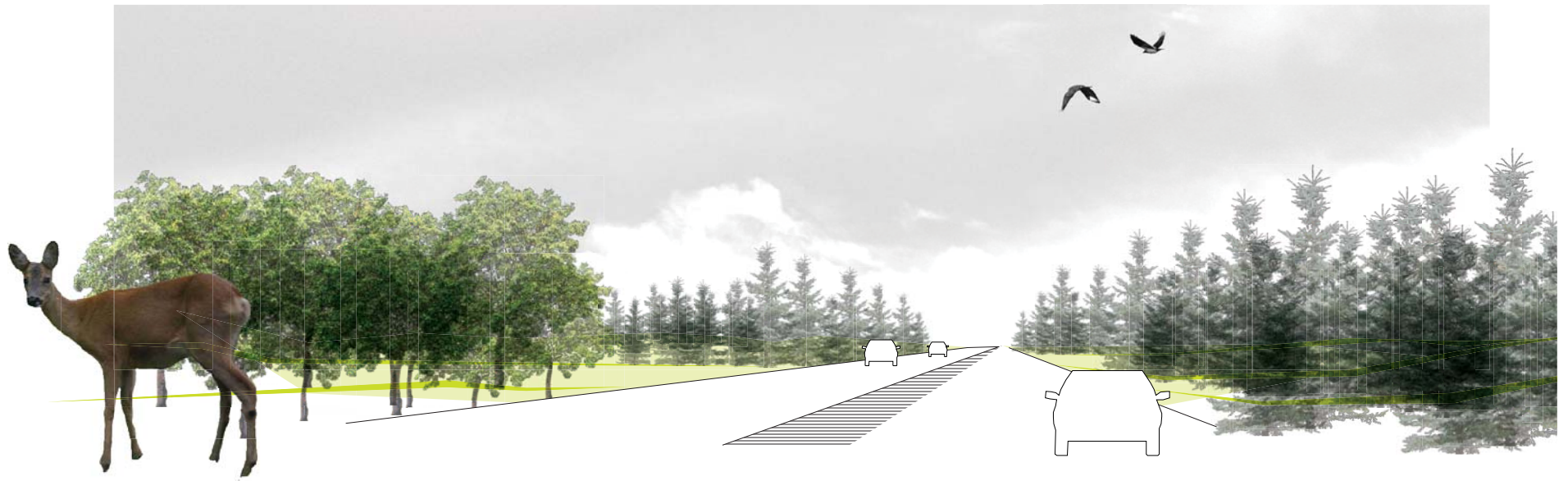


Motovejens længdeprofil varierer fra dæmning til afgravning. Både afgravning og dæmning skal jævnes naturligt over i terrænen for at gøre samspillet mellem skov og motorvej så naturlig så mulig.

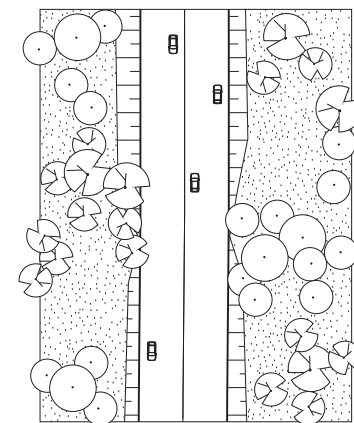
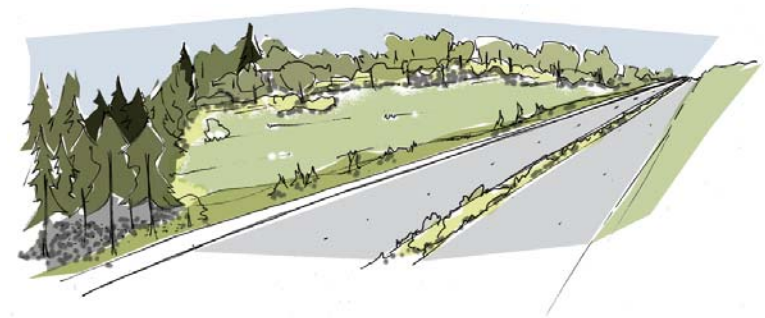


EKSISTERENDE FORHOLD - LET KUPERET MED BLENDEDE SKOVTYPER IMELLEM.

HOVEDPRINCIPPER



NYSKOV - PLANDES TÆT - PENDANT TIL NORDSKOVEN



VEJDIREKTORATETS VISUALISERINGER AF MOTORVEJENS FORLØB NORD FOR HVINNINGDAL.

OMRÅDETS SPREDTE SKOV SAMLES MED NYE SKOVOMRÅDER AF FORSKELLIGE ARTER DER SAMLES I GRUPPER. LYSNINGER I SKOVEN SKAL VÆRE SYNLIGE FRA MOTORVEJEN, OG MÅSKE GIVE MULIGHED FOR AT SE SKOVENS DYRELIV.

SKOVBRYNENE SKAL VÆRE I VARIERET BEPLANTNING DER GIVER SKOVEN SMUKKE KANTER.

2.2 TYPOLOGIER

G-VEST STRÆKNING

TYP.3

BUEN DÆMNING

FLADMOSE OG HESTEHAVERN

FAKTA

Sekvensen består af to forløb, på hver ca. 1100 m som hver har en gennemkørselstid på 36 sek.

Længdeprofilen varierer fra 3,4 til 9,6 m for første strækning og fra 1,6 til 13,1 m for anden strækning af sekvensen.



SEKVEN

Sekvensen er en del af G-strækning vest.

Vejen ligger overvejende på dæmning, og flere steder på bro.

Vejens store bue giver trafikanten mulighed for at opleve en vid udsigt med lange kig mod nord.

Landskabet fremstår svagt bølget med større jordbrugslodder, få spredte gårde mod nord og boliger med tilknyttede rekreative arealer mod syd. Som sådan ligger vejen i et typisk midtjysk landskab uden særlige karakteristika.

PROGRAM

Landbrugsområde med solitære gårde.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Sekvensen skal opfattes som en pause eller "stillbillede" i det dynamiske frontrudeperspektiv som trafikanten oplever. Der foretages ikke landskabelige tilpasninger.



Motorvejen giver mulighed for at opleve nye kig ud over landskabet. Det er vigtigt at fritholde udsigten fra dæmningen og over faunapassagen samt fritholde dæmningen for høj beplantning og buskads. Eventuelle sigtelinier over landskabet prioriteres/etableres. Skovkanterne der kan ses fra vejen, skal have en skarp afgrænsning.

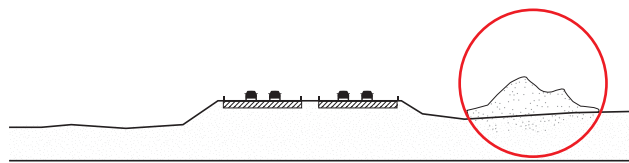
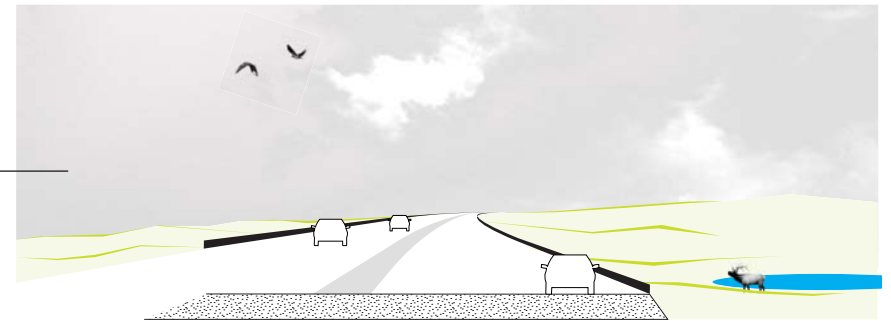
Landskabsstrukturen skal genetableres på begge sider af vejen, for at understrege at vejen ligger i landskabet og ikke udgør en grænse eller et skel.



EKSISTERENDE FORHOLD - ØVERST: FLADMOSE - UDSIGT UD OVER BALLE HVINNINGDAL VED FLADMOSE
NEDERST: KIG UD OVER LANDSKABET VED HESTEHAVERN.

HOVEDPRINCIPPER

ET LANDSKAB FRITHOLDT FRA HØJ BEPLANTNING I MOTORVEJENS NÆRHED, VIL GØRE DET MULIGT AT SE LANDSKABETS BEVÆGELSE OG MARKERNES MOSIAK.



FRA DÆMNINGEN OVER HESTEHAVE ER DER MULIGHED FOR LANGE KIG IND OVER SILKEBORG MOD SYD OG UD I LANDBRUGSLANDSKABET MOD NORD. DET ER VIGTIGT AT FRIHOLDE AREALERNE OP TIL MOTORVEJEN FOR AT GIVE MULIGHED FOR DETTE.



FRA DÆMNINGEN OVER FLADMOSEN KAN MAN SE IND OVER BOLIGOMRÅDET I BALLE-HVINNINGDAL OG UD OVER LANDBRUGSLANDET MOD NORD. AF HENSYN TIL BEBOERNE I DETTE OMRÅDE, KAN DET BLIVE AKTUELT AT PLANTE TÆT PÅ MOTORVEJENS SYDSIDE, SÅ MOTORVEJEN IKKE BLIVER SÅ SYNLIG SYDFRA.



2.2 TYPOLOGIER

G-VEST STRÆKNING

TYP.4

BUEN AFGRAVNING

HØJE KEJLSTRUP

FAKTA

Sekvensen består af to strækninger på hver ca. 1800 m svarende til en gennemkørselstid for hver sekvens på 59 sek.

Længdeprofilen varierer fra -2 til -9,8 m for vestlig strækning og fra -7 til 2,6 m for østlig strækning.



SEKVENS

Sekvensen er en del af G-strækning vest.

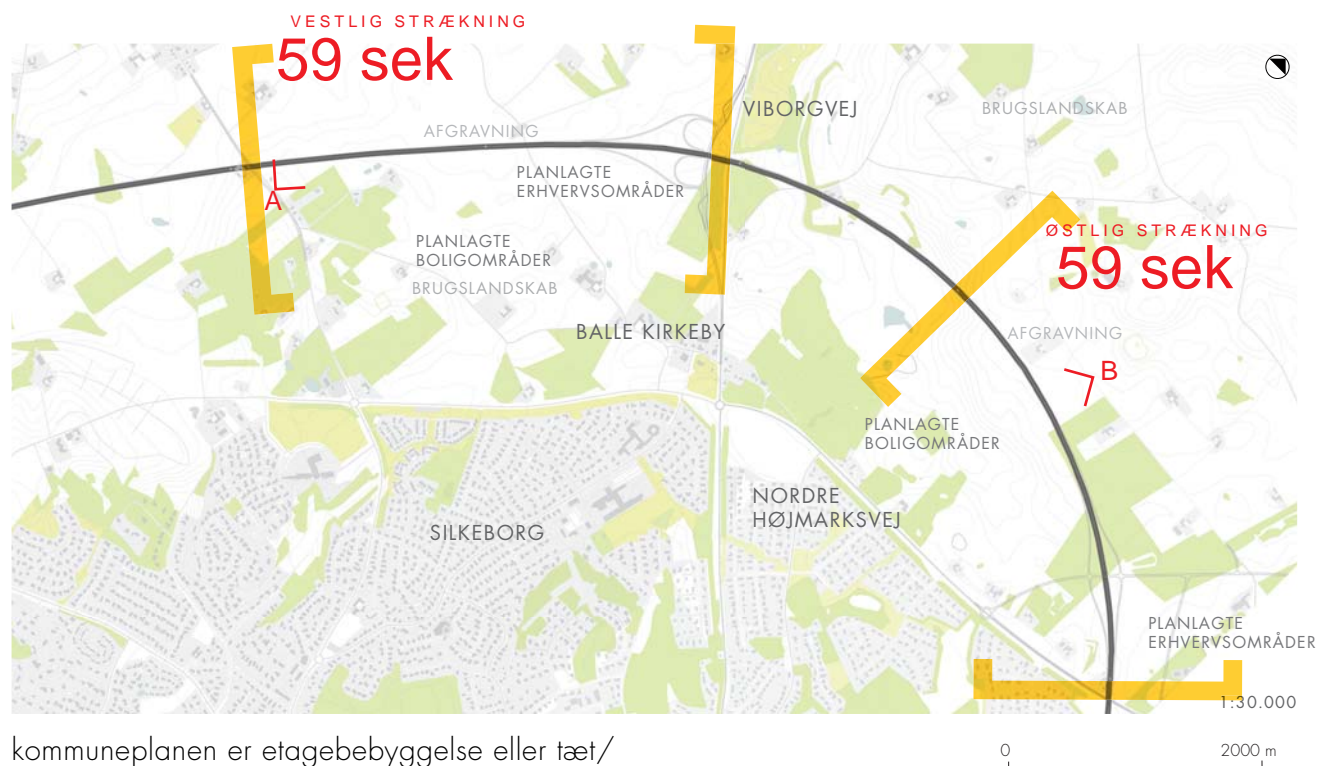
Sekvensen bevæger sig i en stor bue med åbent landskab mod nord og boligområde med tilknyttede rekreative arealer mod syd.

Landskabet er let kuperet med relativt små til middelstore landskabsrum. Det er åbent med begrænset beplantning. Typisk dansk dyrkningslandskab med solitære smågårde.

Kurvebilledet afføder, at vejen helt overvejende ligger betydeligt under terrænen, varierende fra 1 m under terrænen i vest, via et dybdepunkt på ca 10 m til en overhøjde på ca 2 m længst mod øst. Udsynet på strækningen er overalt begrænset til selve vejrummet. Det krumme forløb lukker rummet i sekvenser af ca. 2-300 m.

PROGRAM

På den vestligste strækning er der udlagt bolig og erhvervsarealer på bysiden af motorvejen hvorimod den anden side friholdes. På den østligste strækning er der udlagt arealer til byudvikling på begge sider af vejen i form af erhvervs samt boligformål. Bebyggelsestypen i



kommuneplanen er etagebebyggelse eller tæt/lav og åben/lav.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Vejrum og bagvedliggende byudvikling er ikke afhængige af hinanden.

Det foreslås, at vejens sider udformes med store bløde former, der illuderer de eksisterende bakker (dødis relieffer). Disse skal forskyde sig bag hinanden og tilsammen danne en effektiv støjvold.

Landskabets højdepunkter må gerne stimuleres ved en let "overbygning", idet anlægsarbejdet har en del overskudsjord.

Hensigten er at opnå et stort kuperet landskab med præcise bakkeformationer, især på vejens yderside. Imellem de forstærkede landskabsformer indlægges velafgrænsede bebyggelsesensklaver. Bebyggelsen skal fremstå som særskilte punkter i landskabet og bør derfor have en højde på min. 3 etager og maks. 8 etager.

Landskabet bør beholde sin åbne karakter, mens de intime haverum og frodigheden kommer til udtryk tæt på bebyggelsen.

Samlet landskabsplan bør udvikles i forbindelse med vejprojekteringen.



A. EKSISTERENDE FORHOLD - DET ÅBNE, KUPEREDE LANDSKAB PÅ VESTLIG STRÆKNING



B. EKSISTERENDE FORHOLD - LET KUPERET LANDSKAB PÅ ØSTLIG STRÆKNING, DER INDDRAGES TIL BYUDVIKLING

HOVEDPRINCIPPER

HØJE KEJLSTRUP

- KUPERET LANDSKAB MED ÅBEN KARAKTER
- NY BYUDVIKLING SOM PUNKTER I LANDSKABET



REGNVANDSBASSINER OG KUNSTIGE BAKKER SOM STØJVOLD MOD BEBYGGELSE - UNDERSTREGER BUENS KRUMNING OG SIGNALERER AT LANDSKABET NÆRMER SIG DET URBANE



UDVIKLINGSSKITSE



REFERENCE: ERHVERVSBEBYGGELSE I ET BAKKET LANDSKAB. PARKERING ER PLACERET I EN LOMME I LANDSKABET OG GEMMER SIG UNDER BYGNINGEN.



REFERENCE: EKSEMPEL PÅ ETAGEBYGGERI DER UDGØR EN ENKLAVE I LANDSKABET

2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

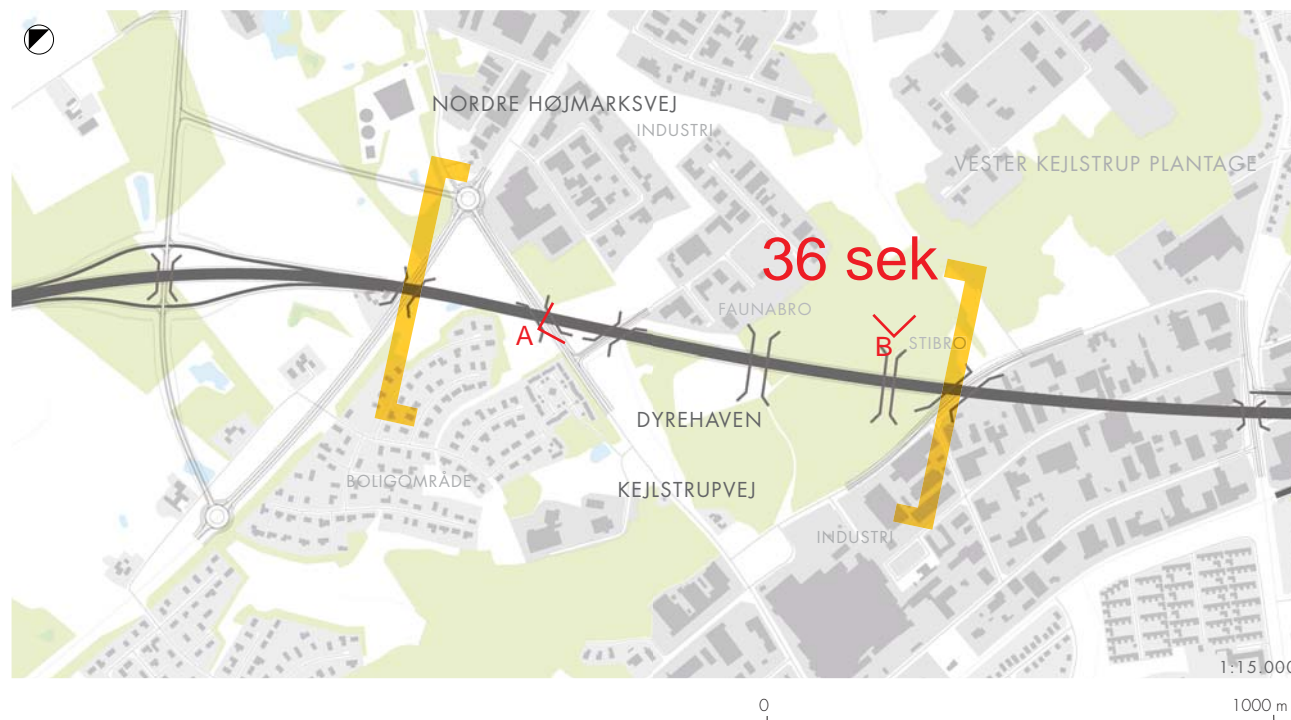
TYP.5

DYREHAVEN

FAKTA

Sekvensen har en længde på ca. 1100 m svarende til en gennemkørselstid på 36 sek.

Længdeprofilen varierer imellem -2,3 og ned til -12,6 m



SEKVEN

Sekvensen er en del af S-strækningen.

Strækningen forløber gennem Dyrehaven, et særdeles vigtigt landskabsområde for forståelsen af hele den nordøstlige del af Silkeborg. Dyrehaven er en del af det store skålformede skræntforløb som indrammer Silkeborg By mod nord og ned mod søen. Strækningen forløber derfor på tværs af landskabets kurver, hvilket giver et lidt asymmetrisk frontperspektiv for trafikanten.

I hele sekvensen forløber vejen i en bred afgravning (som på forhånd er vedtaget). Undersænkningen varierer.

PROGRAM

Der skal etableres tværgående forbindelser over motorvejen, der binder dyrehavens landskabsrum sammen.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Landskabsanalysen og de tekniske forudsætninger for vejens placering betyder, at sekvensen bør opfattes som et klart snit i Dyrehaven, uden formildende omstændigheder og dermed uden forsøg på at retouchere denne "kløft".

Det foreslås at etablere en smal græsribat ved vejsiden med en konkav stigning, afsluttende i en tung naturpræget støjvæg, der tillige tjener som "brystning". Bagvedliggende terræn trækkes op til støjvæg som vist på principsnit.

Tværgående gangbroer gøres smalle og griber designmæssigt fat i "brystning".



A. EKSISTERENDE FORHOLD: DYREHAVEN HVOR MOTORVEJEN BLIVER ETABLERET

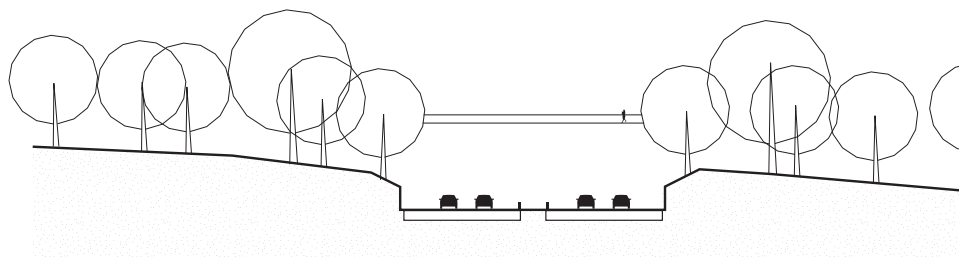
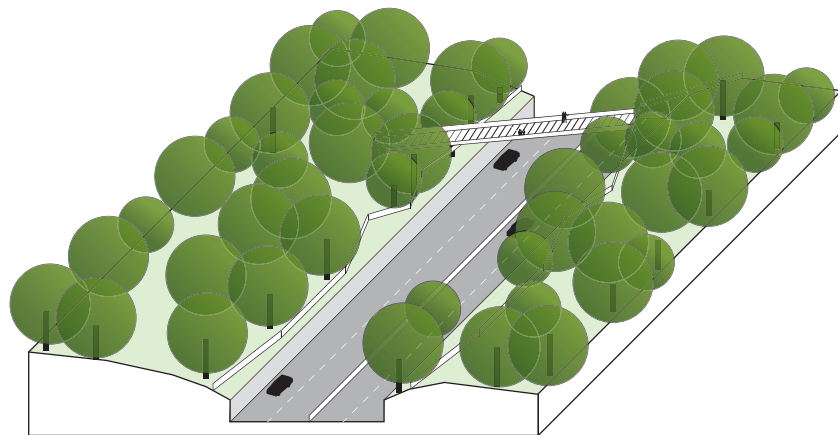


B. EKSISTERENDE FORHOLD - DYREHAVENS AREAL NORDØST FOR MOTORVEJEN

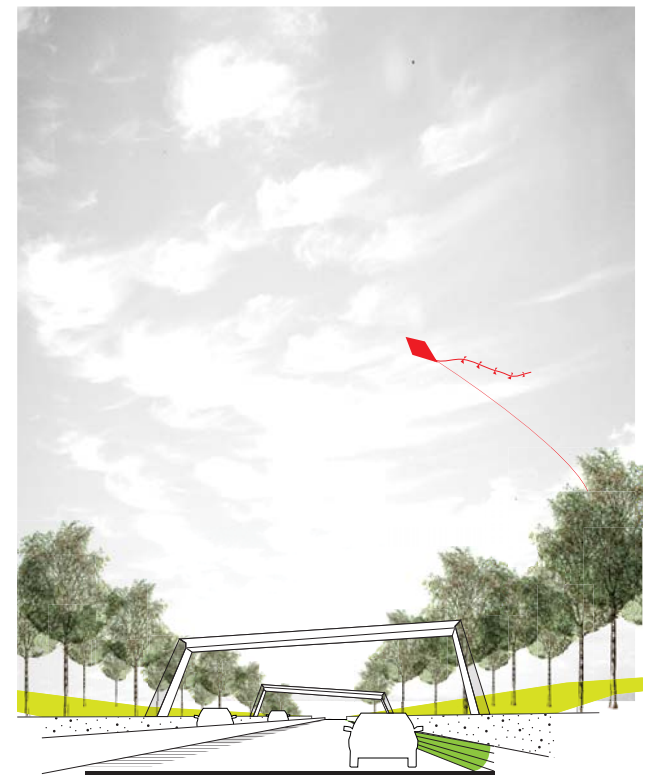
HOVEDPRINCIPPER

DYREHAVEN

- GRØN BYPORT - VEST
- BEGYNDELSE / SLUTNING AF BYMOTORVEJEN
- SKOV RE-ETABLERING



VEJDIREKTORATETS VISUALISERING AF DYREHAVEN OG MOTORVEJEN [MOTORVEJ HERNING-ÅRHUS VED SILKEBORG RAPPORT 334, 2008. VEJDIREKTORATET]



PLANTNING HELT TÆT PÅ VEJEN - DET VERTIKALE UNDERSTREGES. OVERGANGE GØRES SLANKE OG UNDERSTREGER DET SPINKLE OG VERTIKALE,



REFERENCE PARC PRINSENBEEK, BREDA I HOLLAND: PARKSTEMNING PÅ BAGSIDEN AF VEJ OG BANE

2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.6 ERHVERVSKORRIDOR ERHVERVSMONTRE

FAKTA

Sekvensen har en længde på ca. 600 m svarende til en gennemkørselstid på 20 sek.

Længdeprofilen varierer imellem -1,78 til -3,25 m.



SEKVENNS

Sekvensen er en del af S-strækningen.

Strækningen forløber gennem eksisterende erhvervsområde med halbyggeri af forskellig karakter. Området har ingen sammenbindende træk.

I hele sekvensen forløber vejen lavt med støttemur.

PROGRAM

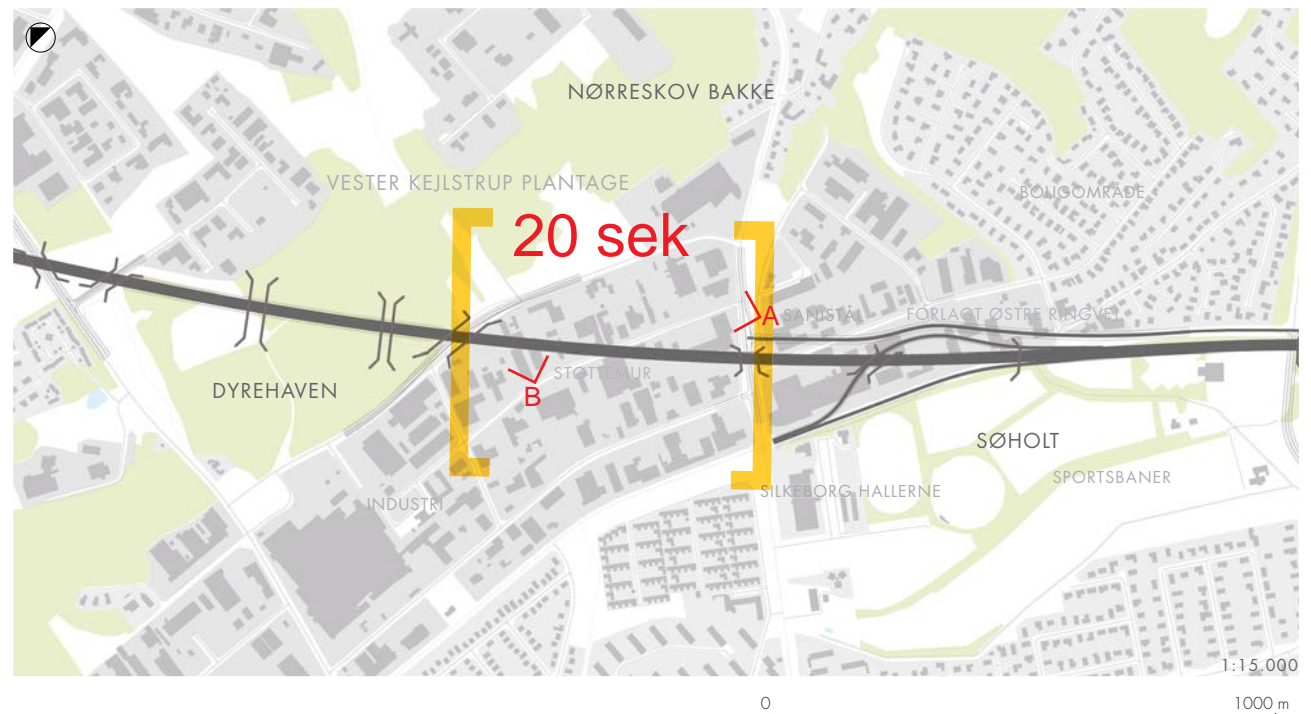
Erhverv henvendt mod motorvej.

UDFORDRINGER & KONCEPT

I den fremtidige situation vil ingen af de eksisterende anlæg og bygninger langs motorvejsstrækningen kunne forventes bevaret. Motorvejen gennemskærer området på sned, hvorved alle nuværende veje mv. må fjernes for at orientere ny bebyggelse mod motorgaden.

Motorvejen ligger lavt med tunge støttemure på begge sider, lodretstillede eller svagt skrånede. Støttemuren skal virke som fundament for den nye erhvervsbebyggelse.

Som samlende element i området placeres en smal glasbygning i flugt med støttemuren. Virksomhederne placerer sin bygning bag



ved og i forlængelse af glasbygningens rum. Glasbygningen fungerer som montre til forskellige formål. Montren kan fungere som udstillingsområde for produkter, til kantine, til drivhus for planteskoler, til transparent bygningsvæg, der tydeliggør bygningens funktion, f.eks. oplagring af varer eller produktionsanlæg. Montren kan også benyttes til støjmæssig bufferzone i forbindelse med bagvedliggende kontorer.

Glasmontren varierer fra 3 etager mod dyrehaven op til 4 etager mod Nørreskov Bakke.

Hver virksomhed bliver markeret med et betonelement der skærer gennem glasmontren. Betonvæggen kan vise virksomhedens navn og bliver et vertikalt element i facaderækken.

Bygningerne der placeres bag ved glasmontren kan variere i højde og dybde og uden krav til arkitektonisk udformning. Dog maksimalt i samme højde som montren.

Bygningen bliver hermed orienteret med en transparent forside mod motorvej mens hovedadgang, parkering og oplag etableres bag ved bygningen.

Det vil være muligt at indplacere en høj bebyggelse på op til 8 etager, der markerer sig ud til erhvervsporten.



A. EKSISTERENDE FORHOLD. ERHVERVSOMRÅDET FREMSTÅR FRAGMENTERET OG UDEN SÆRLIG KARAKTER. KUN DEN BAGVEDLIGGENDE SKOVKANT HOLDER I DAG VISUELT SAMMEN PÅ OMRÅDET.

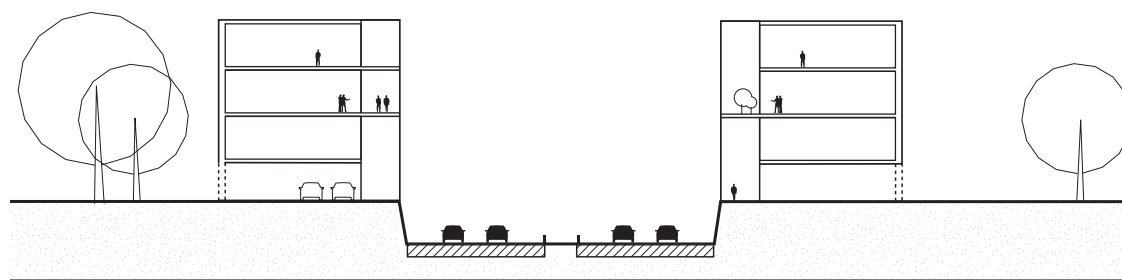
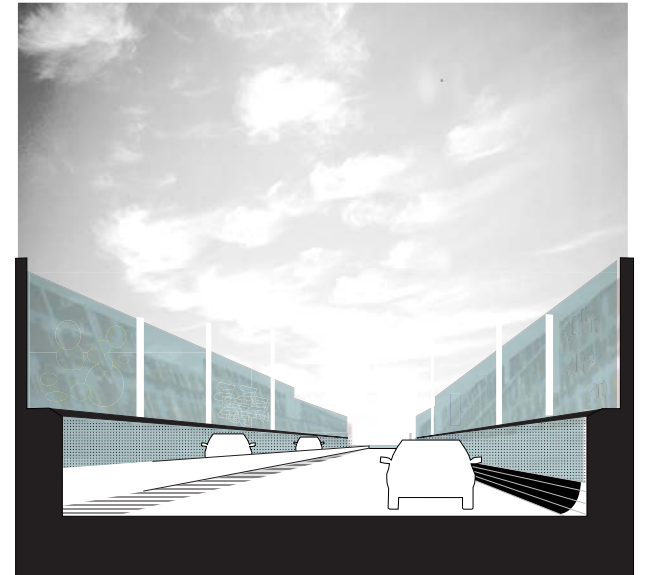
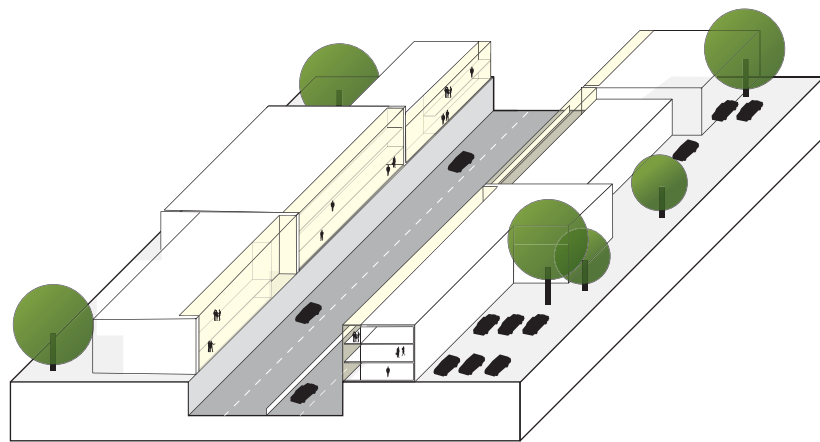


B. EKSISTERENDE FORHOLD. ERHVERVSBEBYGGELSE I MINDRE SKALA. SKOVKANTEN SES I BAGGRUNDEN.

HOVEDPRINCIPPER

ERHVERVSKORRIDOREN

- ERHVERV ORIENTERET MOD MOTORVEJEN
- MOTORVEJEN SOM SKÅR IGENNEM BYEN
- SMALT, VERTIKALT VEJRUM
- STØTTEMUR SOM BYGNINGS FUNDAMENT



REFERENCE: COCKPIT BYGNINGEN I HOLLAND
- EKSEMPLER PÅ STØJSKÆRM MED INTEGRERET
ERHVERVSBYGGERI MED DISPLAY MOD MOTORVEJEN

2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.6 **ERHVERVSKORRIDOR**
ERHVERVSMONTRE



VEJDIREKTORATETS VISUALISERING AF ERHVERVSOMRÅDET OG DEN
BAGVEDLIGGENDE DYREHAVE.
[MOTORVEJ HERNING-ÅRHUS VED SILKEBORG RAPPORT 334, 2008.
VEJDIREKTORATET]



DYREHAVEN

ERHVERVSKORRIDOREN

NØRRESKOV BAKKE

2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.7

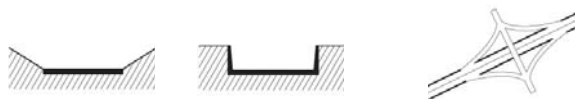
ERHVERVSPORTEN

ERHVERVS- OG SPORTSLANDSKAB

FAKTA

Sekvensen har en længde på ca. 800 m svarende til en gennemkørselstid på 26 sek.

Længdeprofilen varierer imellem -3,56 til -4,16 m.



SEKVENSEN

Sekvensen er en del af S-strækningen.

Sekvensen indeholder centralt et tilslutningsanlæg hvor til og fra vejen forløber under terrænen med støttemur.

Strækningen forløber gennem eksisterende erhvervsområde med halvbyggeri af forskellig karakter. Området har ingen sammenbindende træk.

PROGRAM

Tilslutningsanlæg med erhverv og rekreative arealer i forbindelse med Søholt.

KONTEKST

Som det eneste sted på hele motorvejsstrækningen omkring Silkeborg skabes her en særlig trafikalsituation, hvor motorvejsudfletningen forbindes med en større radial bygade. Den markerer samtidig indgangen til Silkeborg tætte by når bilisterne kommer til Silkeborg fra øst.

Umiddelbart syd for motorvejen ligger Søholt idrætsanlæg som forventes at blive udbygget med nye store idrætsfaciliteter.



KONCEPT

I krydspunktet mellem ringvejen, Nordre Højmarksvej og motorvejen skal bygningerne være store og stå tæt, og således forstærke det udtryk af tæt by som bilister oplever ved kørsel på motorvejen. Vi kalder stedet Erhvervsporten.

Traditionelt set vil man betragte mellemarealerne omkring tilkørselsanlæggene som restarealer, og lade dem stå ubenyttet hen. Netop på dette sted, vil man med rimelighed kunne udnytte disse arealer. Arealerne får en særdeles attraktiv beliggenhed med gode tilkørselsforhold og stor visuelt eksponering.

For nogle af disse mellemarealer vil det være oplagt at udnytte det til bebyggelse. Andre har potentiale som rum for alternative sportsfaciliteter, der er ikke er følsomme overfor støj. F.eks. baner til BMX, skaterbaner og mindre motorsportsbaner.



EKSISTERENDE FORHOLD - ØVERSTE BILLEDE: SANISTÅLS FACADE UD TIL ØSTRE RINGVEJ. SANISTÅLS GRUND GENNEMSKÆRES AF MOTORVEJEN. NEDERSTE BILLEDE: BILFORHANDLER PÅ RANDERSVEJ. HERIGENNEM SKÆRER DEN KOMMENDE RINGVEJ.

HOVEDPRINCIPPER



VISUALISERING AF TILSLUTNINGSANLÆGGET OG OMFANGET AF DEN EKSPROPRIATION DER SKER FOR AT GIVE PLADS TIL ANLÆGGET.

UDEN YDERLIGERE PLANLÆGNING AF DE MOTORVEJSNÆRE AREALER, VIL FREMTIDENS MØDE MELLEM BY OG MOTORVEJ SE UD SOM SÅDAN. MOTORVEJEN DOMINERER BYEN FULDSTÆNDIG OG SKÆRER DEN HELT OVER.

DET ER HELT NØDVENDIGT FOR BYENS FORTSATTE SAMMENHÆNG AT VI INTRODUCERER EN NY BEBYGGELSESTRUKTUR MED UDGANGSPUNKT I MOTORVEJEN.

2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.7

ERHVERVSPORTEN

ERHVERVS- OG SPORTSLANDSKAB

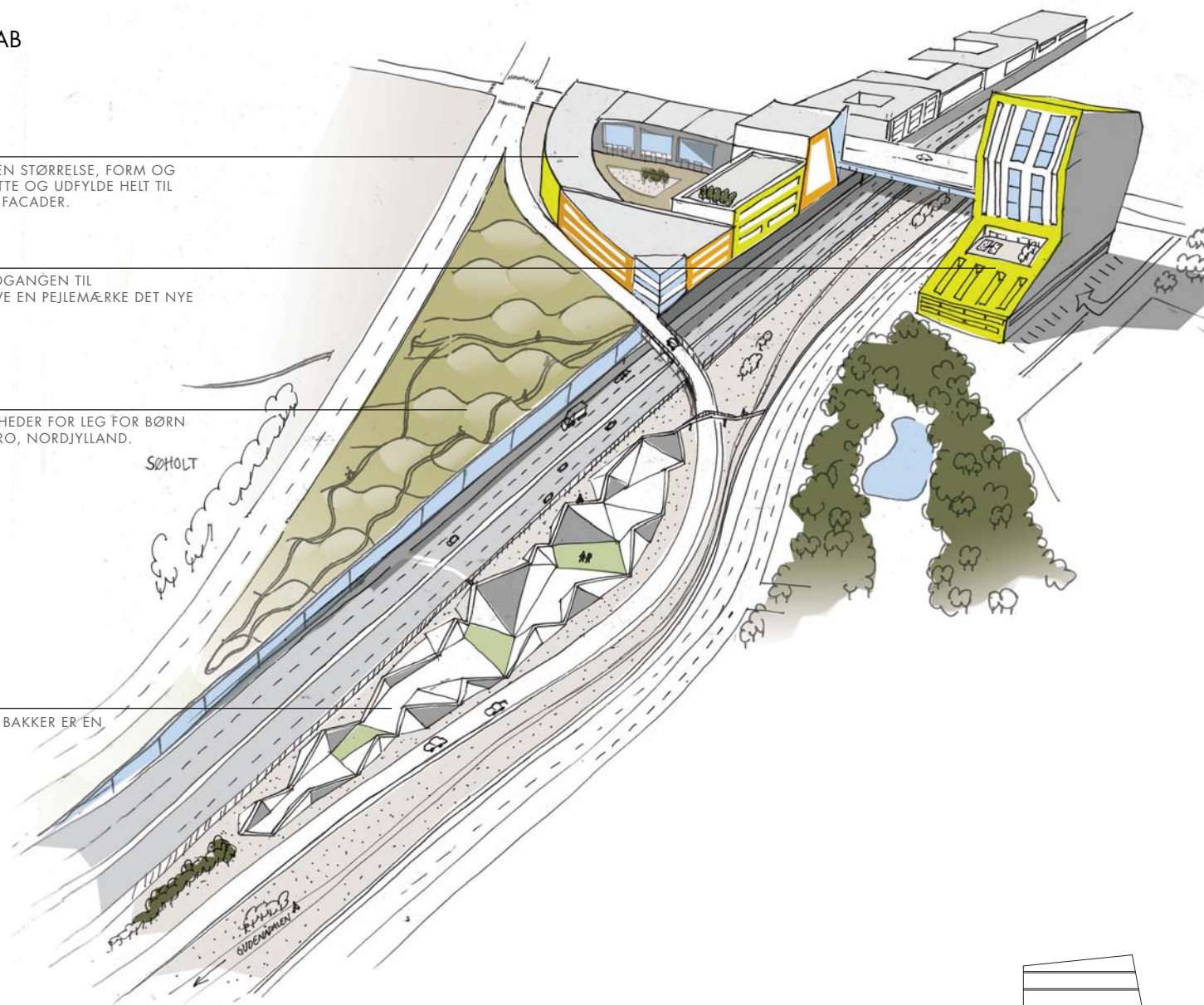
DENNE DEL AF TILSLUTNINGSANLÆGGET HAR EN STØRRELSE, FORM OG PLACERING DER GØR DEN ATTRAKTIV AT UDNYTTE OG UDFYLDE HELT TIL BEBYGGELSE MED SPÆNDENDE OG VARIEREDE FACADER.

PÅ DENNE PLACERING VIL ET HØJHUS GIVE INDGANGEN TIL ERHVERVSOMRÅDET EN GOD TYNGDE, OG BLIVE EN PEJLEMÆRKE DET NYE ERHVERVSOMRÅDE.

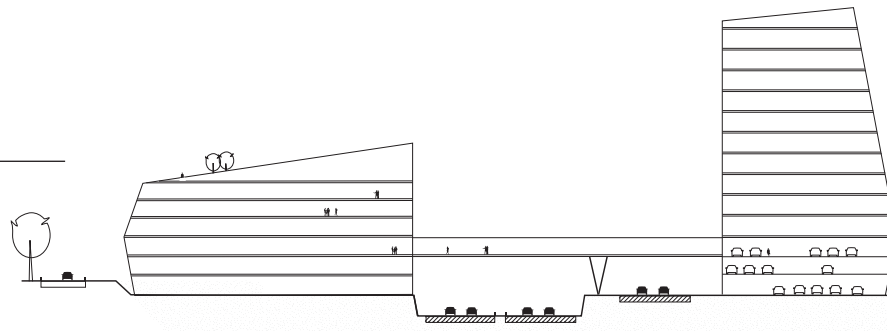
ET KUNSTIGT FORMET LANDSKAB GIVER MULIGHEDER FOR LEG FOR BØRN OG VOKSNE. REFERENCE; RUNDKØRSEL, ÅBYBRO, NORDJYLLAND.



EN SKULPTUREL UDFORMNING AF TREKANTEDE BAKKER ER EN BANE TIL SKATERE OG BMX-CYKLER.



HØJE MASIVE BYGNINGER PÅ BEGGE SIDER AF MOTORVEJEN DANNER ERHVERVSPORTEN.



ERHVERVSPORTEN

PLANPRINCIP FOR NY STRUKTUR I ERHVERVSOMRÅDET VED NØRRESKOV BAKKE (FORSLAG)

NYE ERHVERVSGRUNDE MED FACADE UD TIL NORDRE HØJMARKSVEJ.

ERHVERVSOMRÅDET LIGGER I EN VIFTEFORM MED GRØNNE BEPLANTNINGSBÅND IMELLEM. BOLIGOMRÅDET OG ERHVERVSOMRÅDET ADSKILLES AF ET BREDT BEPLANTNINGSBÆLT.

GRANHØJVEJ FØRES EVT. IGENNEM FRA RINGVEJEN OP TIL NORDRE HØJMARKSVEJ, OG GIVER EN GOD GENNEMGÅENDE FORBINDELSE I ERHVERVSOMRÅDET.

ARKITEKTONISK TYNGDEPUNKT

HJØRNERNE I DETTE BYGGEFELT SKAL VÆRE ARKITEKTONISK STÆRKE. PÅ DETTE STED KAN DER ETABLERES EN GANGFORBINDELSE OVER MOTORVEJEN, SÅ ERHVERVSPORTEN ER ET SAMMENHÆNGENDE BYGGERI. EKSEMPELVIS SOM HUSER EN RÆKKE FUNKTIONER DER LIGNER HINANDEN.



REFERENCE: BYGGERI HEN OVER MOTORVEJEN. PARKERINGSHUS VED LUFTHAVNEN I STUTTGART.



2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.8

SPORTSPARKEN OVERDÆKNINGEN

FAKTA

Sekvensen er kort, ca. 250 m, bestemt af en vejoverdækning på denne strækning. (Overdækningen er en del af vejens aftalegrundlag.) Dette svarer til en gennemkørselstid på ca. 8 sek. Den endelige længde er endnu ikke afklaret.



SEKVENSEN

Sekvensen er en del af S-strækningen, der er specifik for Silkeborg.

Overdækningen ligger på et svagt skrånende nordøstvendt terræn, tæt ved et Søholt idrætsanlæg og Silkeborg Højskole.

Overdækningen har primært til formål at støjafskærme det boligområde på Gødvad Bakke nord for den fremtidige linieføring. Motorvejen løber på dette sted parallelt med Ringvejen, og danner dermed barriere mod det nordlige boligområde.

Overdækningen vil ikke ligge meget over omgivende terræn.

PROGRAM

Der er ikke forlods knyttet specifikke programmer til overdækningsarealet, hverken i kommuneplan eller andet materiale, idet arealet er opfattet som et vejareal.

På grund af juridiske forhold vil feltet ikke være egnet for bebyggelse.



Området anses for at være velegnet til rekreative og/eller sportsprægede aktiviteter, affødt af den nære beliggenhed til højskole og eksisterende sportsbaner.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Området bør udvikles som et landskabeligt felt, der funktionelt supplerer omgivelserne og derved kombinere motorvejstiltaget med et rekreativt program. Overdækningen skal fungere som en udvidelse af de eksisterende sportsbaner. Tunnellen kan sættes i spil vha display, projektioner, dioder eller noget helt tredje, og derved formidle omgivelserne.

Til feltet kan der knyttes funktioner, såsom tennisbaner eller skateboard og streetbasket, der ikke er sårbare overfor motorvejens nærhed. Der kan med fordel etableres siddetrapper op af overdækningen, med udsyn til sportsbanerne på Søholt.



EKSISTERENDE FORHOLD - VEJEN HAR MEGEN LIDT VISUEL KONTAKT MED DE NÆRE OMGIVELSER



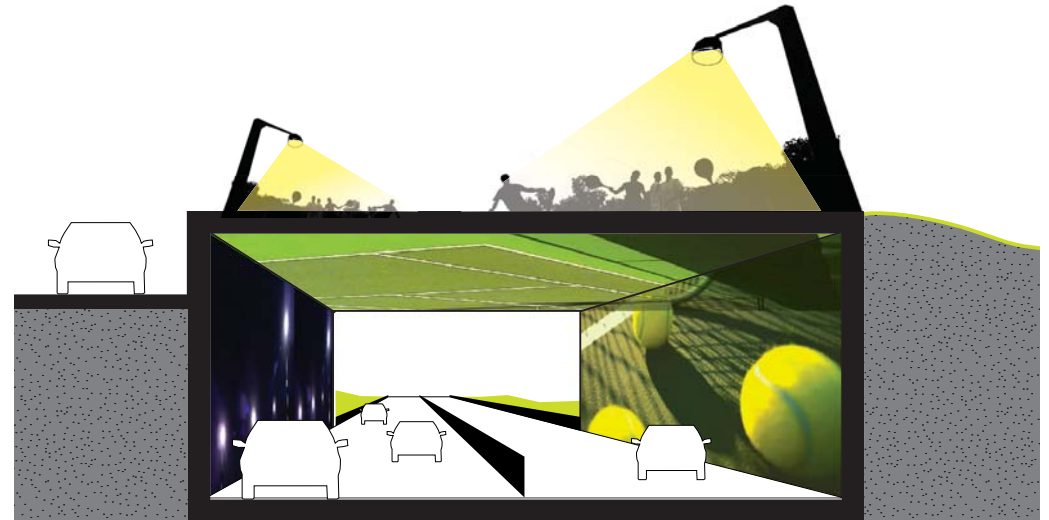
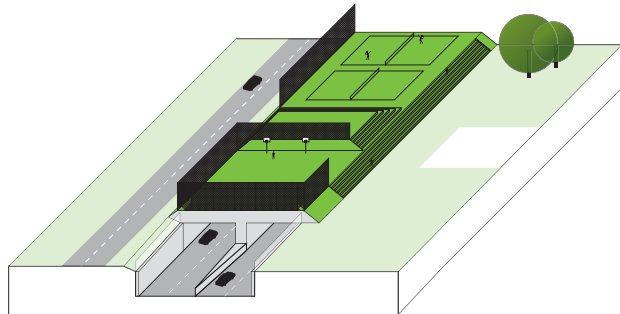
REFERENCE PARC PRINSENBEEK, BRED, HOLLAND: OVERDÆKNING MED PARKFACILITETER

REFERENCE I BARCELONA: ALTERNATIV BRUG AF NIVEAUFORSKEL MELLER VEJ OG BOLIGOMRÅDE

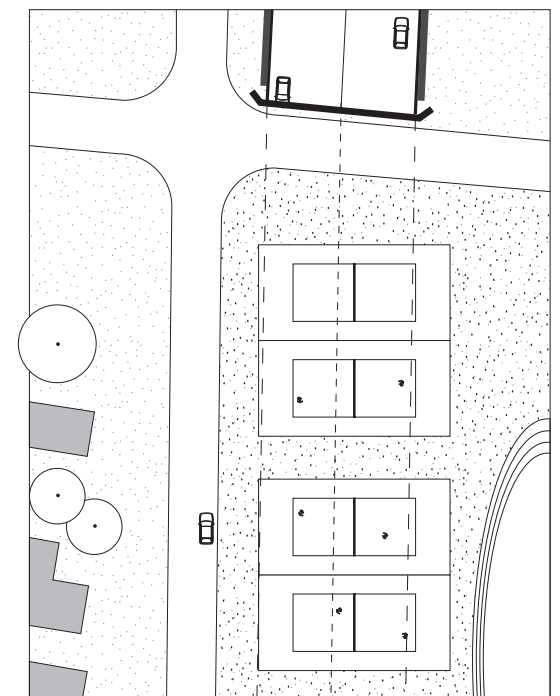
HOVEDPRINCIPPER

SPORTSPARK

- ANVENDT OVERDÆKNING
- KONTAKT IMELLEM REKREATIVT / AKTIVT BYAREAL OG MOTORVEJ



OVERDÆKNING MED REKREATIVT PROGRAM PÅ TAGET I FORM AF TENNISBANER OG EVT. ANDRE SPORTSFACILITETER. EN LYSSÆTNING I SELVE TUNNELEN KAN GIVE EN SAMMENHÆNG MELLEM TUNNEL OG OMGIVELSER SAMT EN SÆRLIG IDENTITET TIL SEKVENSEN.



2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.9

SPORTSKORRIDOREN HØJSKOLEN

FAKTA

Sekvensen er ca. 800 m lang og passerer på ca. 26 sek.

Længdeprofilen varierer imellem -2,5 til -6,6 m under terræn.



SEKVENSEN

Sekvensen er en del af s-strækningen, specielt for Silkeborg.

Vejen ligger under terræn med støttemur på hele strækningen, idet den fortsætter tunnelforløbet.

Konteksten er åben, institutionel bydannelse, ty-pisk som forstad. Silkeborg højskole grænser op til vejens sydside. Nord for vejen ligger Ringvejen og et mindre parcelhusområde

I øvrigt landskabelige omgivelser, der åbner op mod sølandskabet.

PROGRAM

Sportbaner og højskole

UDFORDRINGER & KONCEPT

Vejen ligger i dyb afgravning hvorfor udfordringen ligger i at tilgodese en vis synlighed mod Højskolens bygninger og samtidig fritholde lidt plads omkring højskolen. Der bør etableres støttemur med transparente støjskærme mod Højskolen og følgelig bør det føre til, at skolen på sigt kan markere sig mod vejen ved en evt. kommende udvidelse. Bygning med nærmeste omgivelser bør hér selv virke som støjskærm. Bygningen skal markere sig som et punkt i et større landskab, ikke som en lang facade mod vej.

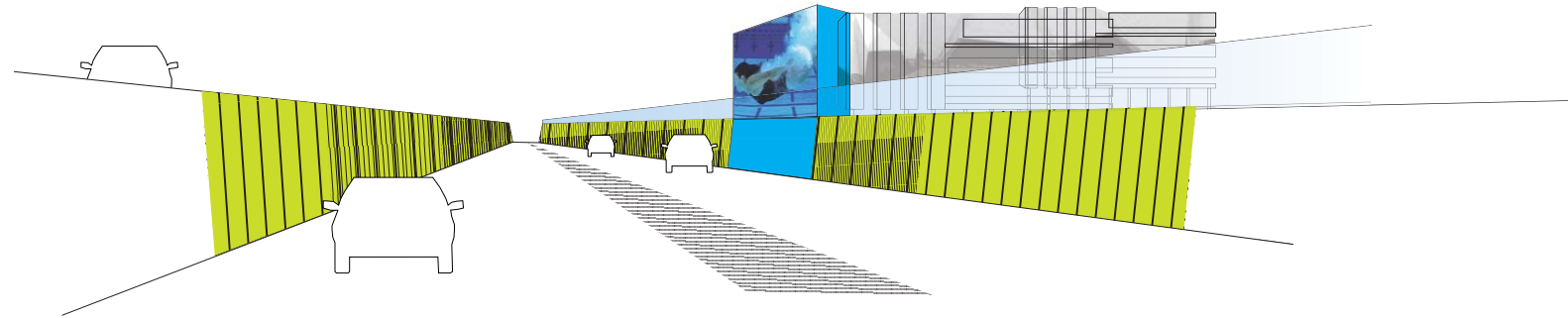


EKSISTERENDE FORHOLD - LIDT PUSKET KANT, INGEN SÆRLIG VISUEL KONTAKT



EKSISTERENDE FORHOLD - HØJSKOLENS BEBYGGELSE. MOTORVEJEN BLIVER ANLAGT TIL HØJRE FOR BEBYGGELSEN PÅ BILLEDET.

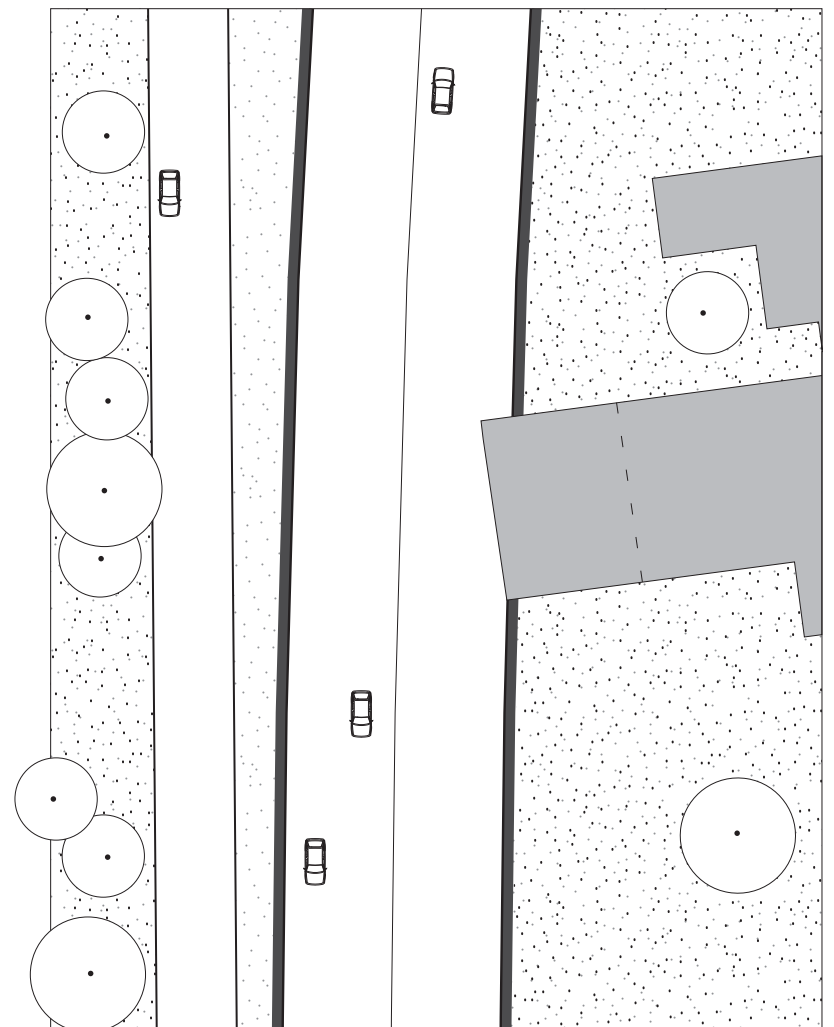
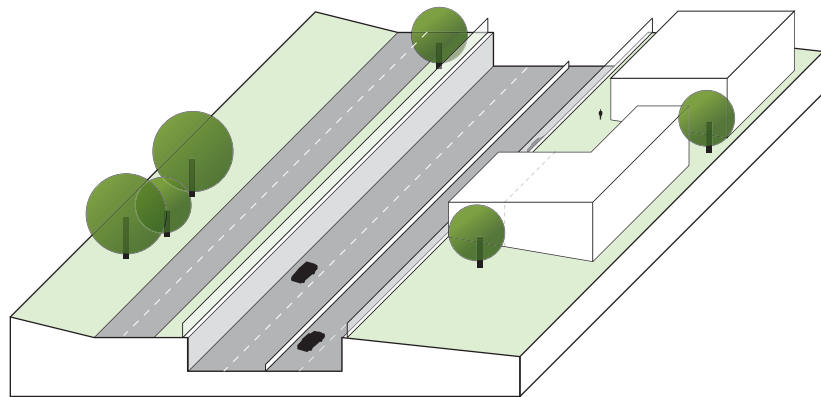
HOVEDPRINCIPPER



GØDVAD BAKKE

- EKSPONERING AF HØJSKOLE
- BYGNING SOM STØJSKÆRM

KØRSEL I AFGRAVNING MED MARKANTE VÆGGE OG TRANSPARENTE STØJSKÆRME MOD HØJSKOLEN



2.2 TYPOLOGIER

S-STRÆKNING

TYP.10

GUDENÅDALEN

DET ÅBNE KIG - SILKEBORGS SIGNATUR

FAKTA

Sekvensen er kort, ca. 11 sek., svarende til 350 m. Den foregår alene på bro over ådalen, 6 m over vandspejlet.



SEKVENSEN

Udsigten er vid på langs af ådalen; sigtelinien dyb til enden af horisonten, som lukkes af den skålform, som dannes af ådal, skovpartier og by.

Udsigten er selve byens varetegn; her og kun her findes det optimale billede af byen, det billede som tilbydes 20.000 trafikanter dagligt.

Vejen har på sin nordside den gamle bro, hvor lokaltrafikken holder til. Den ligger i en afstand af 70 m. og tager lidt af det nordøstvendte udsyn.

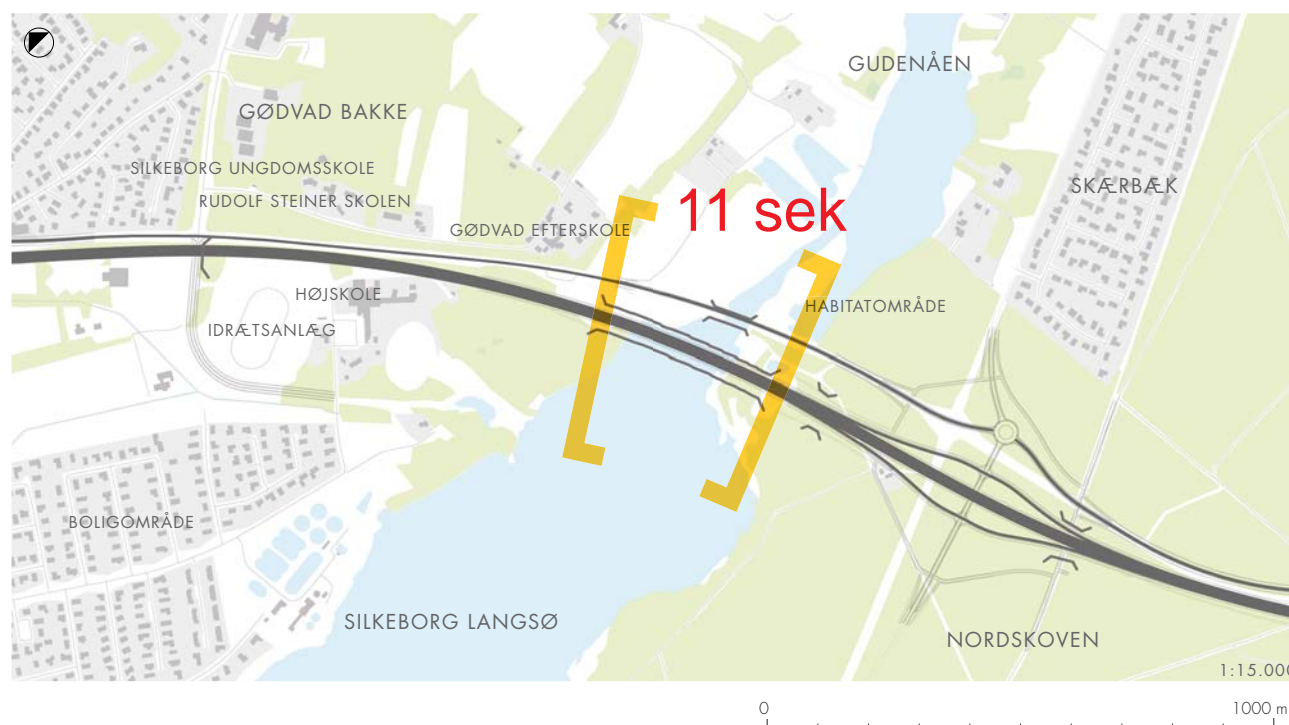
PROGRAM

Vejens forløb, dens spændvidde, anlægget på de to dalsider samt placeringen i højde og forhold til den eksisterende bro er forlods fastlagt, fordi broen/vejen passerer et meget naturskønt område med store fredningsmæssige interesser.

Således er opgaven alene at begrænse vejens indvirkning på omgivelserne.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Forslaget handler om fire forhold:



Set fra trafikantens synsvinkel er det basale at åbne landskabet i en glidende overgang mod ådalen, idet den korte passage på bro herved udvides til et lidt længere tidsrum med udsigt.

Det er vigtigt at friholde arealerne langs broen for større beplantning, for at styrke oplevelsen af det lange kig udover ådalen.

Dernæst er det afgørende at de sikkerhedsværn der opsættes på vejbroen, dels gøres spinkle, dels udformes således at trafikantens udsyn optimere og broen virker så let og transparent som muligt.

Endelig er det vigtigt, at der sker en effektiv støjbeskyttelse af omgivelserne, idet støjen vil underminere stemningen langs søbredden og dermed de rekreative muligheder, som ådalen giver på dette sted.

Efter 2020 er Silkeborg Kommune af staten blevet bevilget 130 mio til en ny ringvejsbro, der vil kunne komme til at iigne motorvejensbroen.



EKSISTERENDE FORHOLD - KIG MOD VEST:
GUDENÅDALEN FRA RINGVEJSBROEN

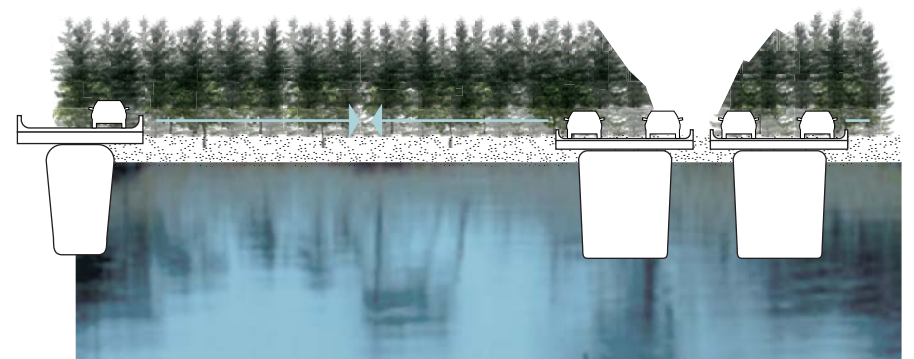
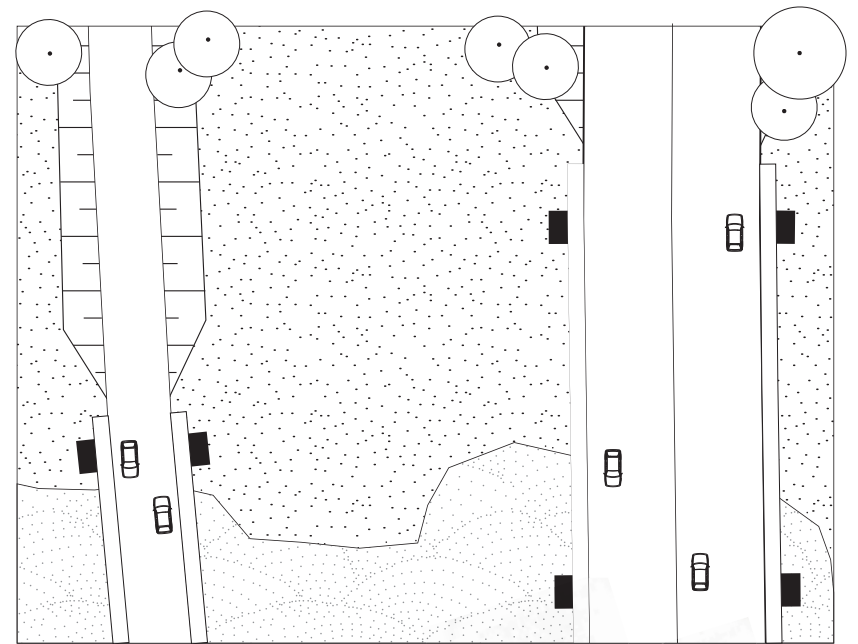
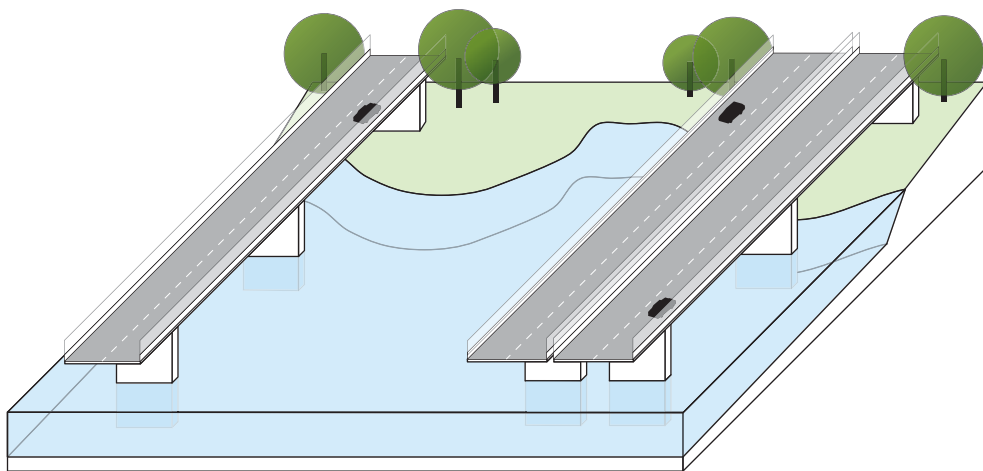


EKSISTERENDE FORHOLD - KIG MOD ØST:
GUDENÅDALEN FRA RINGVEJSBROEN

HOVEDPRINCIPPER

GUDENÅDALEN

- UDSYN / ORIENTERING
- LANDSKABELIG SÆRKENDE FOR SILKEBORG
- ÅBEN FLADE - UNDERSTREGES AF VEJENS ELLERS SMALLE FORLØB PÅ DENNE STRÆK-NING



BROERNE OG GUDENÅDALEN MØDER SKOVMASSIVET



VEJDIREKTORATETS VISUALISERING AF GUDENÅDALEN OG BROERNE. SILKEBORG BY SES I BAGGRUNDEN.
[MOTORVEJ HERNING-ÅRHUS VED SILKEBORG RAPPORT 334, 2008. VEJDIREKTORATET]

2.2 TYPOLOGIER

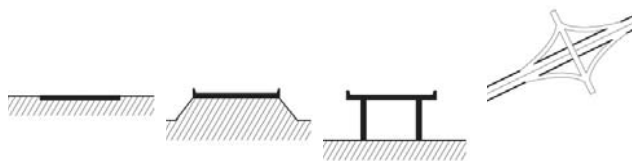
S-STRÆKNING

TYP.11 **NORDSKOVEN** EU HABITAT - OPPE & NEDE

FAKTA

Sekvensen er ca. 2.2 km lang og varer godt 1 min. 12 sek.

Længdeprofilen varierer imellem 0,1 til 8,4 m over terrænet.



SEKVENSEN

Vejen inddækkes på hele strækningen af nåleskov (sandflugtsskov) på begge sider. Vejen gennemløber et EU-habitatområde.

Vejene placerer sig hovedsageligt på dæmning, endog på bro ca. 8,5 m. over niveau. Terrænet er ret kuperet, heraf brokonstruktionerne på hhv. 300 og 200 m.

Tilslutningsanlægget indrammes ligeledes af skovvægge.

Udsynet til siderne er begrænset til udsigter 50 m ind i skovtykningen. I kørselsretningen er udsynet ligeledes forkortet af vejens krumning.

PROGRAM

Rekreation. Ingen urbane programmer på strækningen.

EU-habitat

UDFORDRINGER & KONCEPT

Nordskoven udgør en af de væsentlige landskabelige porte ind til Silkeborg lige inden passagen af ådalen. Fra modsatte side fornemmer man at skoven indkapsler



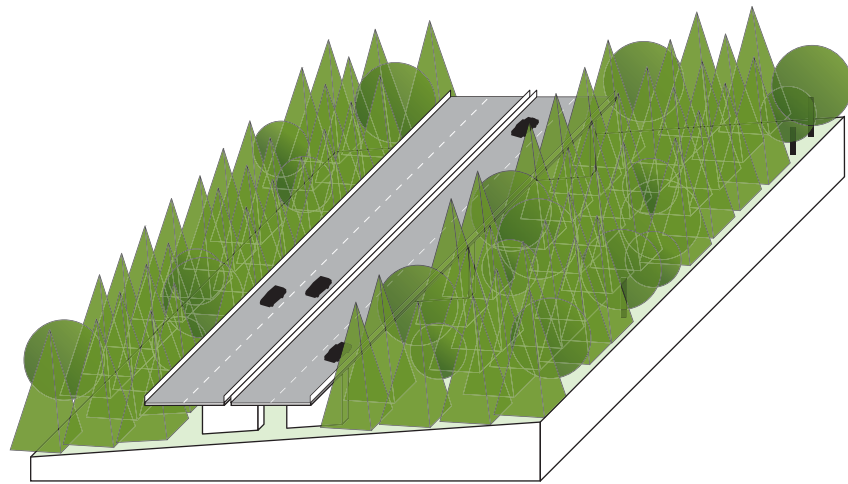
byen. Derfor er det lukkede, snævre portmotiv væsentligt at fastholde ved overvejende tæt beplantning. Dette er yderligere vigtigt i det store tilslutningsanlæg - så denne ikke tager pusten fra oplevelsen af mødet med Gudenådalen.

Det skal bemærkes, at der bør ryddes et noget større skovfelt end blot vejens bredde, både mht. anlægsarbejdet og med henblik på en reetablering af skovkarakteren, der vil lide under hugsten, således at skovens sider vil fremstå nøgne i mange år. Begge vejsider bør således suppleres med ny skovbeplantning.



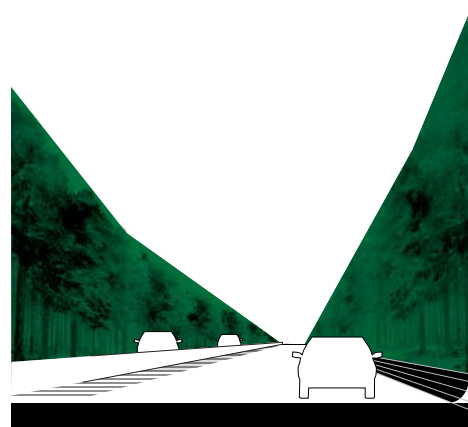
EKSISTERENDE FORHOLD - SKOVEN DANNER EN KLAR RAMME OM ANKOMSTEN TIL SILKEBORG

HOVEDPRINCIPPER

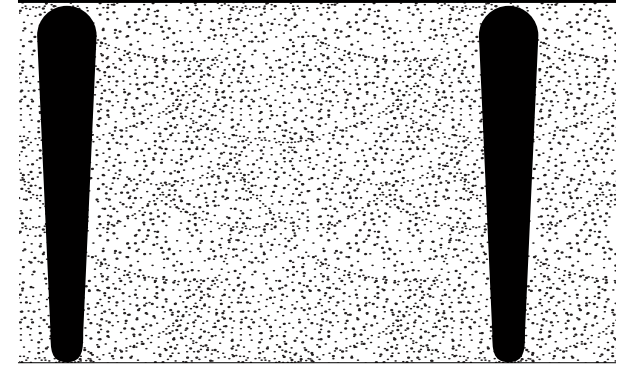


NORDSKOVEN

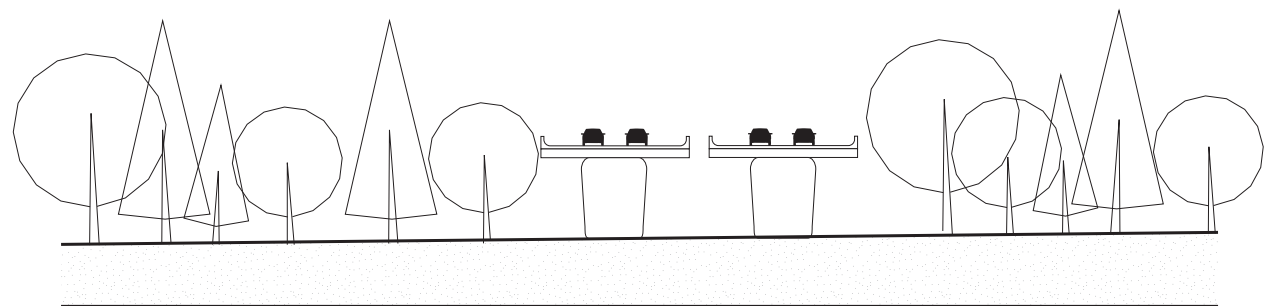
- GRØN BYPORT - ØST
- BEGYNDELSE / SLUTNING AF BYMOTORVEJEN (SMAL + VERTIKAL)
- SKOV RE-ETABLERING



SILKEBORGS HELT SÆRLIGE SÆRKENDE ER STEMNINGEN IGENNEM DEN TÆTTE SKOV IND MOD BYEN. DETTE KAN SØGES UNDERSTREGET - HVOR TÆT PÅ MOTORVEJEN KAN DER PLANTES ?



EGERNPERPEKTIV - KØRSEL I TOPPEN AF SKOVEN



2.2 TYPOLOGIER

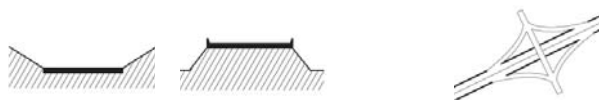
G-ØST STRÆKNING

TYP.12 ERHVERVSOMRÅDE HÅRUP ERHVERVSLANDSKAB

FAKTA

Sekvensen er relativ lang, ca. 2 min., svarende til ca. 3,4 km.

Længdeprofilen varierer imellem -14,25 til 7,7 m. over terræn.



SEKVENSEN

Sekvensen ligger på G-strækning øst. Vejen ligger i bred afgravning op til 14 m under normalterræn.

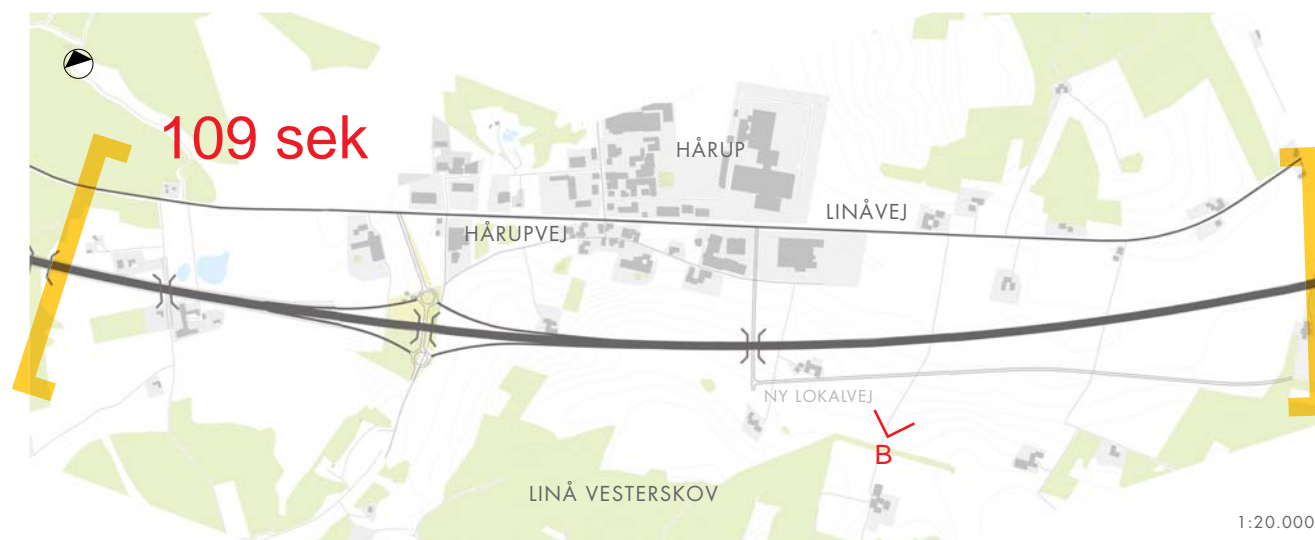
Vejen har et svagt buet forløb med en eksisterende og fremtidig erhvervsbebyggelse på begge sider af vejen på størstedelen af strækningen.

Landskabet er svagt bølget med lange glidende "bevægelser". Det giver et lidt uroligt længdeprofil, hvor vejen skifter mellem at ligge i afgravning og på dæmning. Udsigten er begrænset på den vestlige strækning, men er på den østligste strækning tilstede, hvor fremtidig bebyggelse tydeligt vil komme til syne. Sekvensen ligger delvist i et stort landskabsrum med skovkanter på flere sider, der danner rummets bagtæppe.

PROGRAM

Erhvervsområdet udgør et udviklingsområde i kommuneplan 2009-2020. De resterende arealer udgør alm. dyrkningslandskab.

Fremtidigt erhverv vil bestå af selvstændige bygninger i en udstykning i op til 4 etager. Lager, administration, værksted og udstilling



samt service vil dominere.

Der sættes på erhverv, der kan benytte eksposeringen mod vej samt den gode tilgængelighed iverigt.

UDFORDRINGER & KONCEPT

Vejen skal fortsat være beliggende i ét landskabsrum, uagtet ny bebyggelse. Mindre skovplantninger fuldfører og sammenbinder nuværende skovkanter til et lukket rum. Landskabets bund fortsætter som dyrkningsflade.

Erhvervsarealet opdeles i større områder til bebyggelse. Der etableres landskabskorridorer mellem disse, således at det samlede erhvervsområde ikke lægger sig som en tung bygningsmasse, der spærrer for udsynet til de bagvedliggende skovkanter.

Der skal fastlægges specifikke bestemmelser for facadeerhverv.

Beplantningen omkring erhvervet skal så vidt muligt opleves som en sammenhængende flade, velplejet og kun med enkelte større træer, eg, kastanie, ahorn, solitært eller i grupper.

Der skal udarbejdes en fælles landskabsplan for hele området. I denne kan indgå felter til placering af overskudsjord fra vejbyggeri. Felterne skal betone landskabets kurver, fx, ved at forstærke toppunkter.

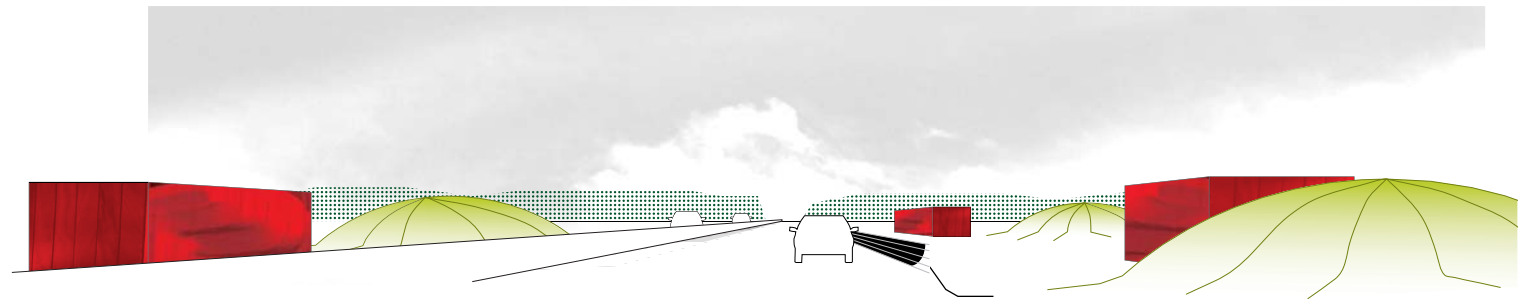


A. EKSISTERENDE FORHOLD. KUPERET LANDSKAB BAG NUVÆRENDE BEBYGGELSE.



B. EKSISTERENDE FORHOLD. KUPERET LANDSKAB MED EN SKOVBEKLÆDT BAGGRUND.

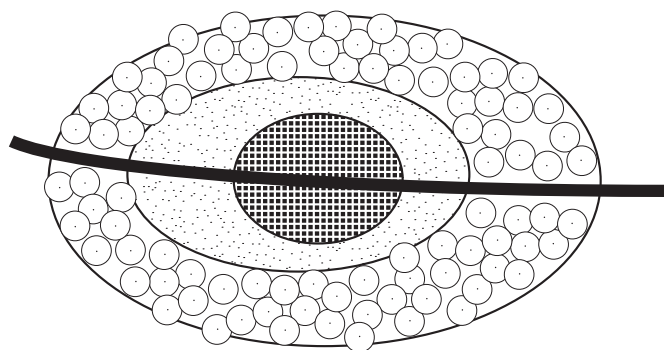
HOVEDPRINCIPPER



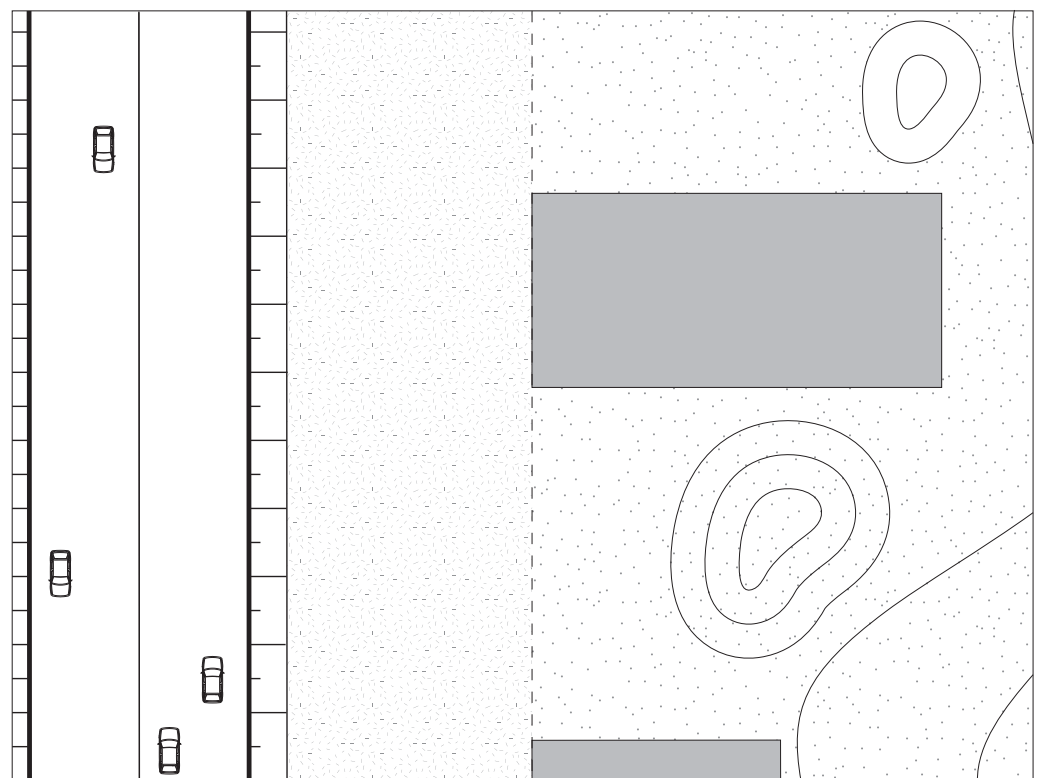
SKOVEN OMRKRANSER DET STYRKEDE LANDSKAB I ERHVERVSOMRÅDET

OVERORDNET SET SKAL ERHVERVSOMRÅDET OPLEVES SOM EN ISOLERET ERHVERVSLANDSBY I LANDSKABET OG UDEN PÅMINDELSE OM ENTRÉEN TIL SILKEBORG.

DER SKAL STILLES SPECIFIKKE KRAV TIL BYGNINGS-HØJDE, STERN, TEXTUR/ MATERIALEKARAKTER, FORMSPROG, FACADEFARVE, SKILTNING OG ANVENDELSE AF AREALER MELLE VEJ OG BYGNING. DESUDEN SKAL FORAREALERNE BINDES SAMMEN AF FÆLLES EN LANDSKABSPLAN.



UDLÆG AF ERHVERVSOMRÅDER SKAL UAGTET SYNLIGHED FRA VEJ TRÆKES MIN. 50 M TILBAGE FRA VEJSIDE. LANGS VEJ ETABLERES EN LANDSKABELIG OG BE-SKEDEN TERRÆNBEARBEJDNING, DER IKKE SKJULER BEBYGGELSEN, MEN GIVER DE FORSKELLIGE BYGNINGER DEN SAMME "SOKKEL" SET FRA VEJ. DET MELLEMLIGGENDE AREAL KAN IKKE BENYTTES TIL Udstilling EL. LIGN., MEN SKAL FREMSTÅ SOM ET SMALT LANDSKABS-STRØG, SOM FØRER OVER I DE STØRRE DYRKNINGSAREALER.



2.3 MELLEMLAND HERFRA

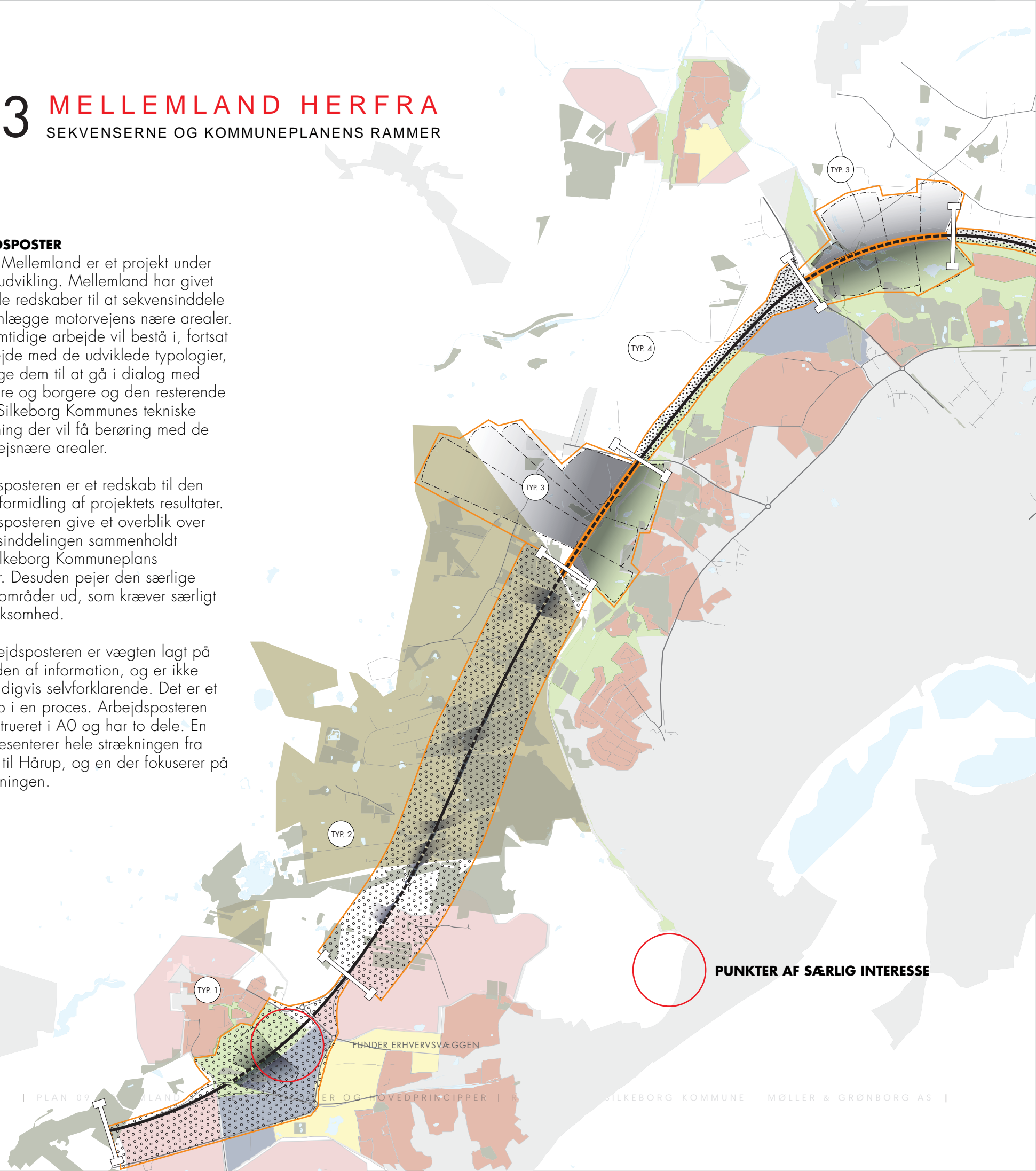
SEKVENSERNE OG KOMMUNEPLANENS RAMMER

ARBEJDSPOSTER

Projekt Mellemland er et projekt under fortsat udvikling. Mellemland har givet os nogle redskaber til at sekvensinddele og planlægge motorvejens nære arealer. Det fremtidige arbejde vil bestå i, fortsat at arbejde med de udviklede typologier, og bruge dem til at gå i dialog med politikere og borgere og den resterende del af Silkeborg Kommunes tekniske forvaltning der vil få berøring med de motorvejsnære arealer.

Arbejdsposter er et redskab til den videre formidling af projektets resultater. Arbejdsposterne giver et overblik over sekvensinddelingen sammenholdt med Silkeborg Kommuneplans rammer. Desuden peger den særlige indsatsområder ud, som kræver særligt opmærksomhed.

På arbejdsposter er vægten lagt på mængden af information, og er ikke nødvendigvis selvforklarende. Det er et redskab i en proces. Arbejdsposter er konstrueret i A0 og har to dele. En der præsenterer hele strækningen fra Funder til Hårup, og en der fokuserer på S-strækningen.





TYP. 4

TYP. 5

TYP. 6

ERHVERVSKORRIDOREN

TYP. 7

TYP. 8

ERHVERVSPORTEN

TYP. 9

TYP. 10

TYP. 11

TYP. 12

HÅRUP ERHVERVSLANDSKAB