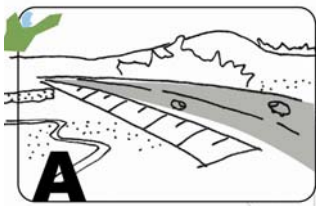


MELLEMLAND

Projektplan

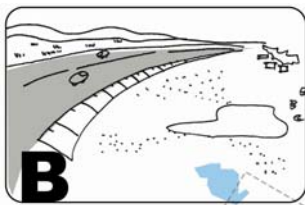
Plan09 eksempelproje kt

Silkeborg Kommune



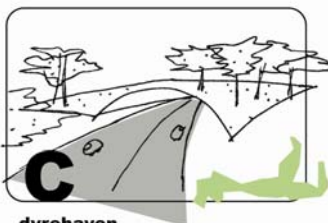
A morænelandskab

Landskabet er småbakket med forskellige landskabelige elementer: småskove, levende hegn og landbrugsjord.



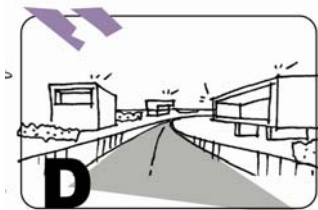
B gubso og byranden

Vejen er hævet på en dæmning og der indplaceres en lang landskabsbro. Der er kig til Gubso og bebyggelse i byranden af Silkeborg.



C dyrehaven

Vejen går gennem Dyrehaven og skræntskoven og efterfølgende gennem en mulig passage med overdækning ved Køjstrupvej.



D byområde

Motorvejen passerer et erhvervsområde. Facaderhverv er synlige langs vejen og profilerer sig gennem flotte arkitektoniske bygningskroppe op mod vejen.

"Mellemland"

-et udviklingsprojekt om forholdet mellem vej, by og landskab.

Projektet benævnes MELLEMLAND, fordi det tager udgangspunkt i det "tomrum" eller mellemland, som næsten altid opstår mellem en større vejføring igennem eller på kanten af en by. Der er tale om områder, som ofte er særdeles visuelt eksponeret, og betyder alt for indtrykket af byen og som samtidig er svært at forholde sig til, fordi de kan betragtes fra to vidt forskellige standpunkter: Trafikantens og den der betragter vejen udefra.

Formål

Projektet skal betragtes både som et arkitektonisk og planlægningsprojekt og kan siges at ligge delvis i forlængelse af et tidligere forskningsprojekt benævnt "Vejen, byen og landskabet" (2003-2005). Projektet vil også benytte sig af den viden og systematik, som over tid er opsamlet fra diverse VVM'er i forbindelse med større vejføringer. (Danmark er et af de lande i Europa, der i en årrække har været særlig kendt og velanskrevet for sine udformninger af større vejanlæg.)

Projektet har til formål at belyse følgende fire forhold:

1

Hvilken synsvinkel eller optik bør man indtage, når den vej kommer, som på én gang både forbinder og adskiller byen?

2

Hvilke arkitektoniske virkemidler bør være de primære, når en større vejføring er beliggende i en dobbeltsidig bysituation, i en ensidig bysituation, i et åbent dyrkningslandskab og i et landskab med udtalte naturbeskyttelsesinteresser?

3

Hvordan og i hvilket omfang kan film, som dynamisk medium benyttes til at formidle en kompleks og i dobbelt forstand langstrakt planlægningsopgave?

4

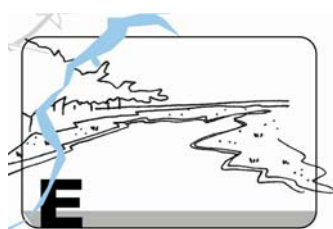
Hvordan kan borgere, andre interessenter og kommuner inddrages i processen og bidrage med idéer / modtage viden – både i det konkrete projekt og på et mere generelt plan?

Forudsætninger

Projektet benytter motorvejsstrækningen "kombilinen" i Silkeborg som case. Projektet forudsætter, at denne linieføring er besluttet og linieføringen danner udgangspunkt for projektet. Således tages de beslutninger mht. linieføring, herunder broforhold, afskærmning, afkørsler, etc. som udgangspunkt af anlægsmyndigheden. Baggrundsrapporter visende støjforhold etc. vil ligeledes være en del af projektforsætningerne.

Det forventes at regeringen i januar 2008 fremlægger forslag til anlægslov i Folketinget. Den efterfølgende høring og debat vil således køre sideløbende med "Mellemland". "Mellemland" fungerer dog selvstændigt og uafhængigt af denne offentlige debat og der vil derfor ikke blive taget stilling til alternative linieføringer eller spørgsmål, der kan afledes af denne debat.

At udvikle "Mellelandsprojektet" på baggrund af en allerede vedtaget vejføring vil ikke sjældent være en realistisk tilgang, idet de fleste større vejanlæg ligger uden for den kommunale kompetence, hvorfor den kommunale planlægning typisk må tilrette sig og kun i mindre omfang kan øve indflydelse på selve vejprojektet.



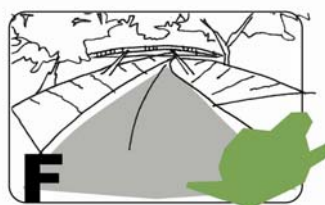
gudenådalen

Landskabet åbner sig op og et langt kig opstår ned mod gudenåen og Silkeborg Langsø. Området markerer en flot landskabelig indgang til Silkeborg by.

Projektet og kommuneplanen

Projektet har tilknytning til kommuneplanlægningen ved først og fremmest at fremstå som et klassisk planproblem i så godt som alle danske kommuner, idet man landet over kan genfinde diskussionen om ny vejføring igennem en by, i byens udkant eller på tværs af følsomme landskaber. I denne henseende er projektet en prototype på et planproblem, der både skal besvares funktionelt og arkitektonisk og som samtidig skal finde sine planlægningsmæssige forudsætninger i kommuneplanens hovedstruktur.

Den hidtidige planlægning af danske veje har været en "kamp" mellem byen og veje hhv. landskabet og vejen. Vejen er det funktionelle, som ikke kan afvises; det er samfundets nødvendige mobilitet der skal fremmes, mens byen og landskabet nærmest må beskytte sig mod mobilitets overgreb. Denne konflikt står indirekte synligt at læse i mange kommuneplaner. Og ude i landskabet kører vi alle rundt bag nogle roekuler af volde, hvorved både landskabets og byens identitet udviskes.



nordskoven

Skoven danner et lukket landskabsrum omkring vejforløbet. Ruten bliver grøn og landskabspassager og broer krydser vejen.

Vi vil i projektet tage udgangspunkt i, at dette mellemland er et offentligt rum eller bør betragtes som et offentligt rum, der følgelig må kræve en stor planlægningsmæssig og arkitektoniske opmærksomhed. Samtidigt har og får dette offentlige mellemland stor eksponering og flere besøgende fremover, i mange tilfælde faktisk større eksponering og flere besøgende end de centrale gamle byrum. Rummet omkring vejen kan altså ses som et rumligt element, som kan benyttes til at tydeliggøre en identitet og herigennem "brande" Silkeborg. Denne opmærksomhed skal både udvikles i forbindelse med kommuneplanlægningen og efterfølgende blive en del af denne.



hårup

Der er mulighed for erhvervsbebyggelse på begge sider af motorvejen ved Hårup. Bebyggelsen brydes op af landskabsbånd, der skaber grønne åbninger.

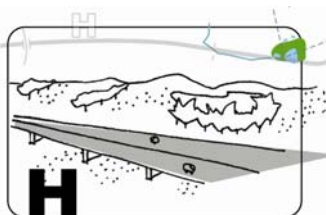
Et case-studie

Selvom projektet sigter mod løsningsforslag og metodeudvikling, der vil kunne danne forbilleder eller "grammatik" for andre tilsvarende projekter, vil projektet kun kunne udvikles med en vis succes, hvis det stedfæstes til et konkret projekt. Dette er grunden til, at Silkeborg Kommune som case vælger at benytte den såkaldte "kombilinie". Denne linieføring vil i fremtiden rumme de fleste typiske samspil mellem by, landskab og vej, idet den både bevæger sig i åbent dyrkningslandskab, i gennem følsomme landskaber, på kanten af byen og igennem selve bymassen.

Kombilinen er desuden særdeles interessant, fordi den nye vejføring vil afkræve kommunen en række nye svar på den langsigtede byudvikling. Byen må nødvendigvis og i konsekvens af den kommende motorvej/bymotorgade se sin egen byforståelse ændret. Det vil både gælde nye byudlæg, forbindelser til rekreative områder, byens facade mod motorga-

den, overgange, byens afslutning mod det åbne land, den indre kvartersopbygning, herunder lokalcenterdannelse m.v.

Alle disse forhold tænkes ikke inddraget i det aktuelle projekt, idet dette skal tages op ved en selvstændig revision af det egentlige kommuneplanarbejde. Men den tænkning og stillingtagen som skal udvikles omkring de nære arealer i mellemrummet mellem by, vej og landskab vil naturligvis påvirke væsentlige dele af kommuneplanen og dennes hovedstruktur. Og det er denne grammatik, som projektet er ude efter og som vil kunne blive en mulig skabelon for andre kommuner i en tilsvarende planlægningssituation.



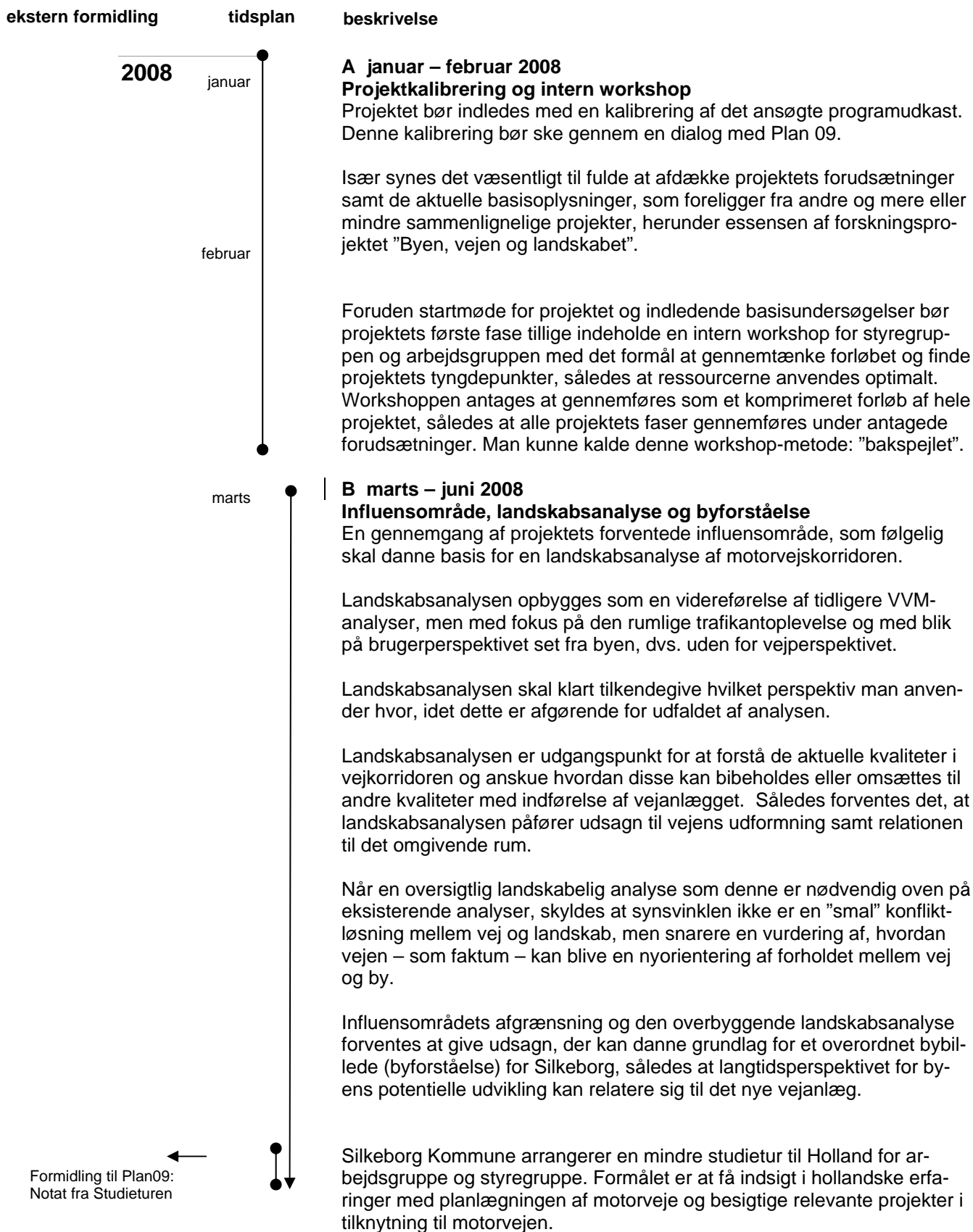
åbent landskab

Vejen kører over en dalbro ved Bjarup Mose. Fra broen er der udsyn over det åbne landskab. Landskabet fortsætter under broen.

Projektet "Byen, vejen og landskabet" beskrev en række generelle forhold og holdninger til vejen som sådan. Dette er nyttigt som udgangspunkt, men ønskes videreført i en mere projektrettet strategi, hvorfor vi siger, at projektet viderefører det tidligere forskningsprojekt. Desuden kan projektet ses som en videreudvikling af de VVM-studier, som aktuelt foregår omkring kombiliniens vejføring. I bedste fald kan projektet også give metodiske anvisninger til fremtidige VVM-projekter, et forhold i den samlede planlægning, som synes alt for underprioriteret i disse år. Metoderne fra de gennemførte VVM'er burde udvikles og indgå i den sammenfattende planlægning som kommuneplanen er. I den sammenhæng er det trafikale støjbillede interessant. Projektet skal selvsagt opnå en realisme i forhold til støj, men den almindelige reaktion, der blot tilsiger at man skal fjerne vej og bebyggelse fra hinanden vil projektet som udgangspunkt forsøge at undgå, fordi netop herved opstår et ret uinteressant mellemland, som ingen rigtig vil forholde sig til.

Endelig vil projektet kunne bidrage til de mere konkrete projekteringsovervejelser for motorvejens anlæg og tilslutning til byens kvarterer. Sidst men ikke mindst forventes det, at der igennem projektet vil opstå en bedre byforståelse både af Silkeborgs potentialer og i en mere generel kontekst af danske provinsbyers udviklingsmuligheder i relation til vejen. Denne byforståelse vil være særdeles relevant for alle danske kommuner i deres kommende kommuneplanarbejde.

Projektets faser



april

C april 2008 **Ekstern workshop**

Der arrangeres en workshop hvor nabokommuner, der også er berørt af motorvejens nærhed deltager (Århus, Skanderborg, Ikast-Brande og Herning). Desuden kan andre Plan 09-projekter med relevans for dette projekt deltage.

Workshoppen beskriver de indledende faser med influensområde, landskabsanalyse og byforståelse. Der "tegnes" et løst rids af sekvensbeskrivelsen og de mulige typologier.

Både det landskabsanalytiske, byforståelsen og det typologiske oplæg forsøges generaliseret, således at det kan danne basis for en diskussion om anvendeligheden af denne arbejdsform/metode.

Tilsvarende forventes det at andre projekt-oplæg benytter egne projekter til at demonstrere metodetilgangen. Det er i høj grad det metodiske på bydelsniveau/byniveau, som skal øges for at opnå en robust planlægning.

Der udarbejdes et notat fra workshoppen, som forklarer processen, anskueliggør de faglige problemstillinger på tværs af projekterne og sammenfatter de opnåede resultater. Notatet sættes op med illustrationer, således at det fremstår som et selvstændigt hæfte, der kan studeres uden specielle forudsætninger.

Workshoppen tilrettelægges, gennemføres og opsamles af konsulenten, mens Silkeborg Kommune er sparringspart og tilrettelægger de praktiske forhold, herunder stiller lokaler, udstyr, fortæring etc. til rådighed.

Deltagerantallet ikke begrænset.

maj

D april – juni 2008 **Sekvensbeskrivelse**

Strækningen opleves som filmiske sekvenser blandet med stills. Der udarbejdes en drejebog for strækningen, hvor sekvenserne beskrives og delstrækningens optik udvikles. Sekvenserne indeholdende erhvervsområdet ved Hårup og erhvervsområdet ved Sanistål skal påbegyndes først, således at der hurtigst muligt bliver en afklaring i forhold til den kommende planlægning.

juni

E juni – september 2008 **Udvikling af typologier**

De arkitektoniske virkemidler i forholdet mellem vej, by og landskab beskrives og indsættes i en matrix som parametre, mens sekvenserne udgør matrixens hovedelementer. Matrixen vil danne grundlag for et generelt katalog, som kan anvendes i områder med lignende problemstillinger.

juli

august

F august – september 2008 **Konsekvensstudier**

Typologiudviklingen skal danne redskaber for den redigering af grænsefladerne i forholdet mellem vej, by og landskab, som projektet vil styre imod.

september

←
Formidling til Plan09:
Notat fra workshoppen

←
Udkast til indhold
afleveres til kom-
muneplangruppen

←
Formidling til Plan09:
Resumé og evaluering
af analysen.

← oktober
Projektforslaget indgår i temadrøftelsen af forslag til kommuneplanen i Byrådet.
november
december

G – oktober – december 2008

Formidling

På baggrund af typologiuudviklingen og de efterfølgende konsekvensstudier søges disse formidlet via en virtuel bearbejdning, hvorved projektet opleves dynamisk og dermed i sit rette element. Der udarbejdes en række filmsekvenser, der beskriver karakteristiske strækninger på vejen.

2009 januar

←
Projektet indgår i forslag til kommuneplan og sendes i høring.

←
Formidling til Plan09: Færdigt projektmateriale sendes til Plan09

H januar 2009

Borgerinddragelse

Projektet er færdiggjort og indgår i forslag til kommuneplanen, som sendes i offentlig høring. Filmsekvenserne primære formål skal være en forståelig formidling af mellemrummet og rummet omkring vejen. Filmsekvenserne skal benyttes som et idéoplæg, der udfordrer til at udvikle nye idéer frem for at være en fotorealistic gengivelse. Filmsekvenserne formidles via et internetforum og borgerne får mulighed for at kommentere på filmsekvenserne og herigennem udvikle nye idéer. Disse idéer bliver en del af en idépulje, der direkte kan anvendes i det videre arbejde med motorvejsstrækningen. Det er vigtigt at borgerinddragelsesprocessen er fremadrettet og koncentrerer sig om selve planlægningen af mellemrummet fremfor en debat for og imod motorvejen.

Silkeborg Planstrategi og Kommuneplan tager sit afsæt i et internetforum for borgere og andre interessenter. Her benyttes billedmediet til at indsamle gode idéer og forslag. Borgerne sender via mms / email billeder ind omkring planstrategiens deltemaer. Der oprettes i forlængelse af dette internetforum et tema, som knytter sig til projektet "mellemland", hvor borgerne kan indsende deres idéer omkring vejstrækningen og dens rumlige udformning.

←
Formidling til Plan09: Evalueringsrapport sendes til Plan09.

I 1. halvår 2009

Evaluering

Der udarbejdes en sammenfattende evalueringsrapport.

Organisation

Projektet initieres af Silkeborg Kommune med Teknik- og Miljøafdelingen som sekretariat. Kommunen vil styre processen via en udpeget ledelsesperson og der vil samtidig knyttes sekretær til projektet og den arbejdsgruppe, som skal medvirke.

Gruppen vil inddrage en plankonsulent, som væsentligste planudvikler og formidler af processen.

Projektansvaret vil ligge hos en styregruppe med repræsentanter fra:

Styregruppe / projektansvarlige:

Søren Peter Sørensen, Teknik- og Miljøchef, Silkeborg Kommune

Svend Jacobsen, Planchef, Silkeborg Kommune

Ole Kirk, Planlægningschef, Vejdirektoratet

Steen Stensgaard, Sektionsleder, Vej & Trafik, Silkeborg Kommune

Projektleder:

Dennis Lund, Plankonsulent, Møller & Grønberg

Projektsekretariat:

Teknik- og Miljøafdelingen med Lene Sack-Nielsen som sekretær

Arbejdsgruppe:

In-house:

Henrik Hald Jensen, Byplanlægger, Silkeborg Kommune

Carsten Møller, Vejingeniør, Silkeborg Kommune

Lene Sack-Nielsen, Byplanlægger, Silkeborg Kommune

Ex-house:

Dennis Lund, Arkitekt maa, Møller & Grønberg

+ en medarbejder fra Møller & Grønberg

Plankonsulent:

Møller & Grønberg AS

Ekstern sparring:

Repræsentant fra Vejdirektoratet

Henrik Harder Hovgesen, projektleder "Byen, vejen og landskabet", Aalborg Universitet

Nabokommuner, og andre kommuner, der inviteres til workshoppen: Århus, Skanderborg, Ikast-Brande og Herning Kommune m. fl..

Rikke Løgtved & Gitte Højland Hansen, specialestuderende med motorvejen i Silkeborg som emne, Arkitektur & Design, Aalborg Universitet