

## **Status "mellemland" feb 2009.**

### **Projektstatus**

I de seneste måneder i projekt "Mellemland" er motorvejsstrækningen gennem Silkeborg blevet inddelt i sekvenser, og der er foretaget en sekvensbeskrivelse af dem alle. Sekvenserne er løbende blevet reguleret eftersom regeringen først i december vedtog Silkeborg motorvejens forskellige anlægstyper gennem byen. Disse har været væsentlige parametre for at kunne sige noget om anvendelige arkitektoniske virkemidler langs motorvejen.

De arkitektoniske virkemidler eller typologier giver et bud på, hvordan der kan bygges op mod motorvejen afhængigt af hvordan vejen møder landskabet eller byen. Løber motorvejen f.eks. gennem et erhvervsområde i en nedgravning med lodrette støttemure, hvordan kan vi så bebygge de motorvejsnære omgivelser, så de får en god effekt for både byen og oplevelsen fra vejen. Eller løber motorvejen på en dæmning i det åbne land hvor udsynet er stort, hvordan skal vi så bearbejde de nære omgivelser.

Arbejdet med dette katalog af arkitektoniske virkemidler er endnu ikke færdigt udviklet, men bliver løbende bearbejdet.

### **"Mellemland"s indflydelse på Silkeborg Kommunes planlægning.**

#### ***Filmen om Silkeborg***

I de indledende faser har vi beskæftiget os meget med at beskrive og forstå motorvejens forløb som en film, der bringer en fortælling om Silkeborg og omegn. Alt hvad der er synligt fra motorvejen, vil kunne få de gennemkørende trafikanters opmærksomhed positivt, negativ eller værst; slet ikke. Den vinkel på planlægningsarbejdet har gjort det meget klart for os, at vi skal planlægge hele strækningen efter en samlet arkitektonisk beskrivelse, bygget på et forløb af bebyggelse, skov og åbent landskab.

#### ***Bevægelsen***

Projekt "Mellemland"s første del har tilføjet begrebet "bevægelse" til den række af væsentlige faktorer i den planlægning der skal foregå i de motorvejsnære omgivelser. Bevægelsen, eller den hastighed som man som bilist har på motorvejen, gør det nødvendigt at tænke al arkitektur og landskabsbearbejdning i en større skala for at det bliver muligt at se det før bilisten er kørt forbi. Skovrejsningsområder langs motorvejen skal være bredere, bygningsmasser større og større områder friholdes for at give et view ud over et landskab.

#### ***Referencer fra Holland***

Projektets første fase indeholdt en studietur til Holland, hvor deltagerne så mange forskellige løsninger på motorvejens møde med boligområder, erhvervsområder, bynære rekreative områder og åbent land. Disse projekter har i høj grad givet inspiration til, hvordan vi kan løse de planlægningskonflikter der uvægerligt opstår, når motorvejen møder by og bynære rekreative områder.

#### ***Eksempler fra Silkeborg Kommuneplan 2009-2020***

De input vi har fået gennem projekt "Mellemland" til planlægning af motorvejens nære omgivelser, har forskellige måder at vise sig gennem vores daglige planlægningsarbejde. Strækingsanalysen og forståelsen af hele motorvejsforløbet, har ført til væsentlige ændringer i påtænkte kommuneplanrammer, og ses nu i forslaget til kommuneplanen. Andre input som inspirationsturen til Holland og typologistudierne danner grundlag for kommende lokalplaner i de motorvejsnære omgivelser.

Kommuneplanens rammer og deres placering er ikke som de var påtænkt før arbejdet med "Mellemland". Nogle rammer til f.eks. erhverv, er blevet placeret andre steder eller helt udelukket.

Det gælder et større område mellem Viborgvej og Østerbording på motorvejens yderside, som er kommunalt ejet og under står bevågenhed fra det lokale erhvervsliv, som ønsker at der skal være erhvervsudvikling der. I stedet fritholdes området, fordi det er en del af den fortælling om det landskab Silkeborg ligger i mod nord. Vi har prioriteret at have uspoleret udsigt ud i det åbne landskab på en længere strækning der vil tage 67 sek i bil med 110 km/t.

Desuden er påtænkte skovrejsningsområder blevet større af hensyn til oplevelsen fra motorvejen. Det gælder områderne på begge sider af erhvervslandskabet i Hårup, hvor den planmæssige intention er at ramme erhvervslandskabet Hårup ind i skov, så Hårup bliver en stor lysning og en afslutning eller begyndelse på motorvejens "film" om Silkeborg.

Skovrejsning er i øvrigt også brugt i større omfang end tiltænkt nord for Funder, for at adskille Silkeborg by fra Funder, og således grundlægge en overordnet idé om at lave uspolerede og klare billeder af enten by, landskab, skov, landsby o.lign.

Inspirationsturen til Holland og de projekter som deltagerne blev præsenteret for der, er baggrunden for flere lokalplaner som er undervejs i 2009. Bl.a. et nyt stort erhvervsområde i Funder, der efter et Hollandsk forbillede skal være en lang sammenhængende væg, med en vis skulpturel værdi. De virksomheder der får mulighed for denne eksponering ved motorvejen, skal samtidig opfylde nogle arkitektoniske krav, således at denne facade bliver interessant, og formidler byen og det aktive erhvervsliv bedst muligt. På motorvejens modsatte side er der lagt op til et stort landskabeligt projekt, der samtidig er offentligt rekreativt område for Funder Kirkeby. Dette projekt opstår af den overskudsjord der bliver i forbindelse med motorvejen. Vi påtænker med dette at fastholde billedet af motorvejen som en grænse mellem by og landskab.

På Sanistål-grunden i Gødvad, det nordøstlige Silkeborg, er der tiltænkt en bygningsmasse der markerer indgangen til Silkeborg som en "byport" evt. hen over vejen. Vi ser for os et enestående byggeri der vil blive et landmark for byen. Disse tanker er blevet til gennem udviklingen af typologierne og ved inspiration fra arealanvendelse på ukurante områder i Holland.

### **"Mellemlands" sidste faser.**

Sideløbende med Silkeborg Kommuneplans offentlighedsfase har vi også fokus på den eksterne dialog omkring "Mellemland" projektet. Vi har en ekstern workshop i vente, hvor vi håber på fremmøde fra vores nabokommuner, der også arbejder med samme motorvejsnær planlægning som Silkeborg Kommune. Nogle af dem er længere end os hvad angår motorvejens tilblivelse, og kan dermed også videregive gode og dårlige erfaringer.

Vi har desuden også en offentlighedsfase i vente, hvor vi vil i dialog med berørte borgere, virksomheder og interesseorganisationer, så vi kan samle mere godt materiale sammen til kommende lokal- og strukturplanlægning.