

Byplanlægger: Kombi-linien kan blive Silkeborgs store chance

Motorveje skal ikke placeres langt ude i åbne landskaber. Ryk vejene tættere på byen og høst gevinsten, lyder opfordring fra lektor i byplanlægning på Arkitektskolen i Aarhus

Af Susanne Niskanen

- En fornuftig anlagt motorvej er Silkeborgs chance for at komme på banen, og i stedet for at fokusere på at »få den så langt udenom som muligt«, så betragt dog motorvejen som en enestående mulighed for byudvikling.

Sådan lyder meldingen fra lektor i byplanlægning på Arkitektskolen i Aarhus Henrik W. Jensen, som har været næstformand i Dansk Byplanlaboratorium i København. Han mener med andre ord diskussionen om placeringen af motorvejen ved Silkeborg bør vendes på hovedet: Se på mulighederne fremfor begrænsningerne.

- Hvorfor skal motorveje partout ligge langt ude i landskabet og langt uden for de byer, som vejen skal



spændende muligheder for byudvikling, påpeger Henrik W. Jensen.

Grøn erhvervspark

Henrik W. Jensen har på opfordring af Midtjyllands Avis studeret linieføringen af henholdsvis Resendal-linien, Ringvejs-linien og Kombi-linien og ser det største potentiale i den sidste, som han mener kan understøtte en ny byudvikling i det nordøstlige Silkeborg.

At Kombi-linien skulle være bremseklovs for yderligere erhvervsudvikling nord for Silkeborg, afviser han.

- Hvilken erhvervsudvikling forestiller man sig egentlig og er det kun noget med at samle alt hvad der kan krybe og gå? Man kunne i stedet specialisere sig at lave et interessant tilbud til nye virksomheder. Og graver man Kombi-linien ned i området ved Nørreskov Bakke og hen over den laver en attraktiv erhvervs-

park med træer og smukke

betjene? Det er gammel vanetænkning. Anlægges en motorvej ordentligt og støjdæmpes mest muligt med blandt andet tunneler, åbner der sig nogle anderledes

grønne arealer, ville det rime godt med Silkeborgs image som en grøn og naturskøn by, siger Henrik W. Jensen.

- Der kan formentlig laves umiddelbare afkørsler til et sådant område, som ville være fremragende placeret i forhold til motorvejen, da virksomhederne bogstaveligt talt ville ligge hen hen over den nedgravede vej, påpeger Henrik W. Jensen og fortsætter:

- Der er herlige eksempler på den slags rundt om i verden, måske ikke så mange i Danmark endnu, men man begynder så småt at indrette sig på det i forskellige kommuner.

Henrik W. Jensen forestiller sig i den forbindelse, at området ved Silkeborg Datacentral på Frichsvej kunne udvikle sig til et »Silkeborg Valley«. Et område

med nye it-baserede virksomheder. Men han understreger, at der selvfølgelig kan være lokale forhold som gør, at et sådant projekt ikke lader sig realisere.

Skønnest ved åen

På sigt mener Henrik W. Jensen der er perspektiver i at få reserveret det naturskønne Gødvad-område til boliger. Hvilket kunne være med til at underbygge Silkeborgs attraktion som den gode boligby.

- Med en motorvej ville der ikke være lang afstand til videnstunge arbejdspladser i Århusområdet, hvor de vellønnede og veluddannede typisk trækker ud til natur-herlighederne og bosætter sig. Det kunne betyde, at Silkeborg ville kunne få det, man kalder for en »afledt byudvikling«,

hvor den specialisering, som en storby kan klare, kan man lukrere på i form af boliger i skønne omgivelser, siger Henrik W. Jensen.

- Og de mest attraktive områder i Silkeborg er i dag langs med Gudenåen - selvfølgelig i behørig afstand til beskyttelseslinier og fredninger, understreger Henrik W. Jensen og henviser til, at alle øvrige naturskønne områder i kommunen er ved at være udbygget.

Vil gøre ondt

Henrik W. Jensen lader ikke sine betragtninger stå alene. Han forstår udmærket godt betænkkelighederne og bekymringerne ved at lade en motorvej rykke tæt på bebyggelse og byer. Men han mener fortsat, at der er flere perspektiver i at bruge penge på at få motorveje

nedgravet og støjdæmpet og få optimal nytte af dem, fremfor at få vejene placeret på højbroer hen over landskaber langt fra alfarvej. Og økonomisk mener han i øvrigt ikke, at Kombi-linien er utopisk, da han vurderer, at den ikke ville være dyrere at realisere end Resendal-linien.

- Det kan faktisk lade sig gøre - også i Danmark. Se på Aalborg, hvor motorvejen ligger midt i et udviklet byområde og i Randers har vindmølle-virksomheden Micon placeret sig ved motorvejen, hvor der er en forholdsvis stor byudvikling i gang. Ved Århus er byudviklingen godt i gang langs med motorvejen med erhvervsvirksomheder nær Bilka i Tilst på østsiden og boligbebyggelse ved Sabro på vestsiden af den østjyske motorvej. I Kolding ligger motorvejen mellem de store butiksheder og virksomheder, påpeger Henrik W. Jensen.

- Det er med andre ord ren vanetænkning, når man siger, at motorveje skal placeres langt væk, fortsætter han og sender følgende opfordring til politikerne i Silkeborg:

- Fremfor kun at strides om linieføringer, så lad Silkeborg Kommunes dygtige teknikere udarbejde nogle spændende skitser for en byudvikling hvor Kombi-linien indgår, inden den endelige beslutning tages!

Afviser Ringvejs-linien

Henrik W. Jensen ser som byplanlægger ikke mange perspektiver i at opgradere ringvejen til en motorvej og mener, at man i givet fald vil løbe ind i meget store problemer.

- Hvis vejen skal støjbeskyttes, bliver det en voldsom ændring af den eksisterende trafikåre. Jeg mener, at ringvejen er

bedre som lokalvej end fjernvej. Dertil kommer, at den vil belaste Silkeborg Langsø ved Lysbro ganske voldsomt.

Resendal-linien finder Henrik W. Jensen teknisk kan være en udmærket løsning og siger:

- Men den belaster til gengæld naturen voldsomt og endelig ser det ud

til, at den eksisterende byudvikling hurtigt når ud til den, så der vil alligevel skal byudvikles på den anden side. Min pointe er derfor, at der er flere perspektiver i at sikre Gødvad-området til en hensigtsmæssig byudvikling i pagt med landskabet.