



**SØTORVET -  
HÆNGSLET I SILKEBORG**

Mathias Thinggård Brovall  
Louise Kruse Hansen a  
ad10-URB11  
10. semester Urban design 2008

# SYNOPSIS

Dette projekt omhandler udviklingen af en bebyggelsesplan for Søtorvet i Silkeborg med fokus på at sammenbinde området med resten af Silkeborg. Dette gøres ved at anvende og fortolke strukturer i konteksten og anvende dem som underliggende struktur for den nye bebyggelse. Kig fra konteksten har defineret området og opdelt det i tre forskellige, dog sammenhængende områder.

Der er arbejdet med en pragmatisk frem for en teoretisk tilgang til designet, hvilket har gjort det muligt at komme ned i rumligheden ved afprøvninger af forskellige bygningsstrukturer og rum. Desuden er der arbejdet med byfortætning og grønne områder.

Resultatet er en bebyggelsesplan, der giver et interessant bud på hvordan området i fremtiden kunne udvikles.

This project is about the development of a building plan for Søtorvet in Silkeborg focused on connecting the site with the rest of Silkeborg. This is done by employing and interpreting structures from the context and using them as an underlying structure for the new buildings. Line of sights from the context defines the area and divides it into three different yet coherent areas.

Work with the design has been done pragmatically rather than theoretically, which has made it possible to really focus on the space by testing different building structures and spaces. Furthermore work with density and green areas has been done.

The result is a building plan that gives an exciting proposal on how the site could be developed in the future.

# TITELBLAD

Projekttitle: Søtorvet - Hængslet i Silkeborg

Specialeprojekt  
10. Semester, Arkitektur & Design  
Urban Design  
Aalborg Universitet

Projektperiode: 04.02.2008 - 04.06.2008

Oplag: 8  
Sider:

Vejledere:  
Nicolai Steinø, hovedvejleder  
Peter Mandal Hansen, bivejleder

Gruppe: ad10-urb11

---

Mathias Thinggård Brovall

---

Louise Kruse Hansen

# FORORD

Dette projekt er udarbejdet i perioden fra den 4. feb. - 4.juni for afgangsprojektet: "Søtorvet – Hængslet i Silkeborg" på linien Urban Design ved Arkitektur & Design uddannelsen på Aalborg Universitet. Projektet arbejder med tematikkerne fortætning og grønne rum. Projektfeltet er afgrænset til et specifikt område, som er Søtorvet i Silkeborg.

Projektet er afleveret den 4. juni 2008, hvorefter en eksamination vil forekomme den 18. Juni 2008

Kortmateriale er rekvireret fra Silkeborg Kommune er med copyright. Vi har selv bearbejdet kortet yderligere. Projektet er delt op to dele; én præsentationsdel, som primært omhandler designet og én rapport som udgør undersøgelser og indsamling af viden gennem forløbet. Præsentationsdelen kan ses som en selvstændig del og kan læses uden rapporten. Rapporten er henvendt til dem, som ønsker en større baggrundsforståelse.

Vejledere på projektet er hovedvejleder Nicolai Steinø, bivejleder Peter Mandahl Hansen og Niels Melchior som teknisk konsulent vedrørende trafik.

# INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING  
RAMMEBETINGELSER  
FORUDSÆTNING FOR PROJEKTET  
PRÆSENTATION AF SILKEBORG  
SILKEBORG MAPPING  
SØTORVET MAPPING  
PROBLEMSTILLING  
PROBLEMFOMULERING  
TEORI  
DISKUSSION

# INDLEDNING

Mennesker er travle. Mennesker stræber efter det gode liv. Mennesker arbejder hårdt for at opnå materiel rigdom. Men for mange mennesker står daglig rekreation også højt på ønskelisten. Dog gør deres travle hverdagsliv, at de presser udnyttelsen af døgnets 24 timer, så det ofte er rekreation der fravælges hvis tiden er knap. Der er en masse der skal nås både i arbejdstiden og i fritiden, og før man har set sig om er dagen gået, og man har ikke nydt solskinnet i parken eller fået gået den tur i skoven som man har haft i tankerne hele dagen. Byrummene, og især de grønne byrum, er vigtige for hverdagen. Både med hensyn til oplevelser men også med hensyn til de stigende velfærdsygdomme. Undersøgelser viser at der er en klar sammenhæng mellem velfærdssygdomme og stressrelaterede sygdomme og det at opholde sig i grønne områder. Grønne byrum, bynær skov og parker kan blive afgørende for at reducere tidens velfærdssygdomme, da de giver naturoplevelser, maner til eftertanke, skaber perfekte rammer for motion og forebygger og lindrer stress. Naturlige omgivelser reducerer desuden søvnproblemer, muskelspændinger,

appetitløshed og depression. Dette er alle sammen gode bivirkninger ved at opholde sig i gode og skønne byrum. Spørgsmålet er bare hvordan man designer gode byrum, både grønne og befæstede, i en fortætningsproblematik. Hvordan skal bebyggelsen planlægges, så der skabes gode og anvendelige rumligheder.

# RAMMEBETINGELSER

Emnet i dette projekt er valgt ud fra vores egen interesse og grunden til vi har valgt netop dette område med de udfordringer der ligger her, er fordi vi blandt andet gerne vil arbejde:

- Rumligt og bearbejde de forskellige elementer, som er med til at danne rum.
- Designmæssigt og pragmatisk, uden at skrive et teoretisk projekt
- Med fortætning som et konceptuelt greb.
- Konceptuelt med bygningstypologier og hvordan de spiller ind ved rumdannelser.
- Med et konkret løsningsforslag på en bebyggelsesplan.
- I spændingsfeltet mellem by og havn, og i de muligheder det giver at arbejde i et område med vand i den nære kontekst.

# FORUDSÆTNING FOR PROJEKTET

Udgangspunktet for dette projekt er en omdannelse af Søtorvet i Silkeborg. Dette område er i dag et resultat af en form for deindustrialisering, hvor området tidligere har haft industri i form af et gasværk og et slagteri, hvorefter et Kvickly varehus er blevet bygget. Kvickly overvejer at flytte ud af det begrænsede område for derved at kunne ekspandere forretningen andetsteds i Silkeborg [Andersen, 2007].

Ved flytning af Kvickly vil der blive frigivet et centralt område i Silkeborg midtby, som ligger yderst attraktivt med vand til flere sider i form af sø og å. Dette giver mulighed for at skabe et attraktivt område som en mere integreret del af byen. I dag står området som en stor parkeringsplads med et Kvickly varehus i den ene ende og en Shell-tank i den anden. Området er afgrænset af en tung befærde vej, som specielt ud mod søen er en stor barriere.

Forudsætningen for dette projekt er, at Kvickly flytter til en mere passende lokation, og at Shell tanken enten lukker eller også flytter væk.



# PRÆSENTATION AF SILKEBORG

Silkeborg er beliggende i det det midtjyske Søhøjland kun en lille times kørsel fra Århus, men beliggende i et naturskønt område bestående af et kuperet terræn omgivet af skov og vand i form af flere søer og Gudenåen. Silkeborg er med sine 41.619 indbyggere en provinsby, som udadtil kan opfattes som en forstad til Århus på grund af det relative korte afstandsforhold [Danmarks Statistik, 2007].

Silkeborg er en af de yngste købstæder i Danmark med en historie, der først rigtigt begynder i år 1844, da en papirfabrik bliver anlagt i byen. [Larsen et al., 1995]. Inden da var Silkeborg synonym med begrebet det mørke Jylland, hvor der kun lå en hovedgård (som er det nuværende Silkeborg Museum), en mølle og nogle små huse, samt et slot, som efterhånden var gået hen og blevet en ruin. Slottet er ofte beskrevet som en lille borg, hvor den ældste er dateret tilbage til 1385 (Larsen, 2007, 1995, 1992). Historien

går endvidere på, at byens navn stammer fra borgen, hvor der i sin tid var en kongelig, som tabte et stykke silke og derfor vil bygge en borg. I dag er der ikke flere sten tilbage af slottet, hvor grundplanen af slottet er markeret med buske og sten. Silkeborg Papirfabrik havde gunstige forhold og levevilkår i form af sin beliggenhed tæt på skov, og ikke mindst Gudenåens vand, som blev brugt som energikilde, transportvej og i produktion særligt i forbindelse med Silkeborg Papirfabrik (Larsen, 2007). I dag tilskrives Silkeborg Papirfabriks grundlægger Michael Drewsen også at være Silkeborgs grundlægger (Larsen, 2007). Foruden at være manden bag Papirfabrikken var han også drivkraften bag flere initiativer såsom etablering af byens gasværk (et par år før det blev etableret i København) og anskaffelsen af dampskibet Hjejlen i 1861, som stadig i dag sejler mellem Silkeborg Bymidte og Himmelbjerget. (Larsen, 1995)

Med etablering af Silkeborg Papirfabrik skabte det mulighed for at skabe en handelsplads og tilladelsen til dette blev givet. Handelspladsen blev på det her tidspunkt den største i Danmark. Alle disse tiltag satte for alvor gang i byggeriet og væksten i Silkeborg (Larsen,2007). Den ældre bydel kendes i dag som midtbyen, som er præget af, at byen er velplanlagt i et stramt grid med store akser. Eftersom, at Silkeborg er en ung by er bybilledet arkitektonisk meget broget o, da der tidligere ikke tog så meget hensyn til konteksten i forhold til, når der blev bygget nyt (Larsen, 2007).

På landsplan er Silkeborg området i en positiv befolkningsudvikling. Prognosen peger på samme tendens i fremtiden, hvor Silkeborg ligger langt over landsplansgennemsnittet. [Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2006], [Silkeborg Kommune, 2007] I Silkeborg bymidte forventes ligeledes en vækst i befolkningen i

fremtiden [KMD, 2007].

Silkeborg er også kendt for at være en erhvervs driftig by, hvor den ligger i toppen når det gælder landets bedste erhervskommuner.

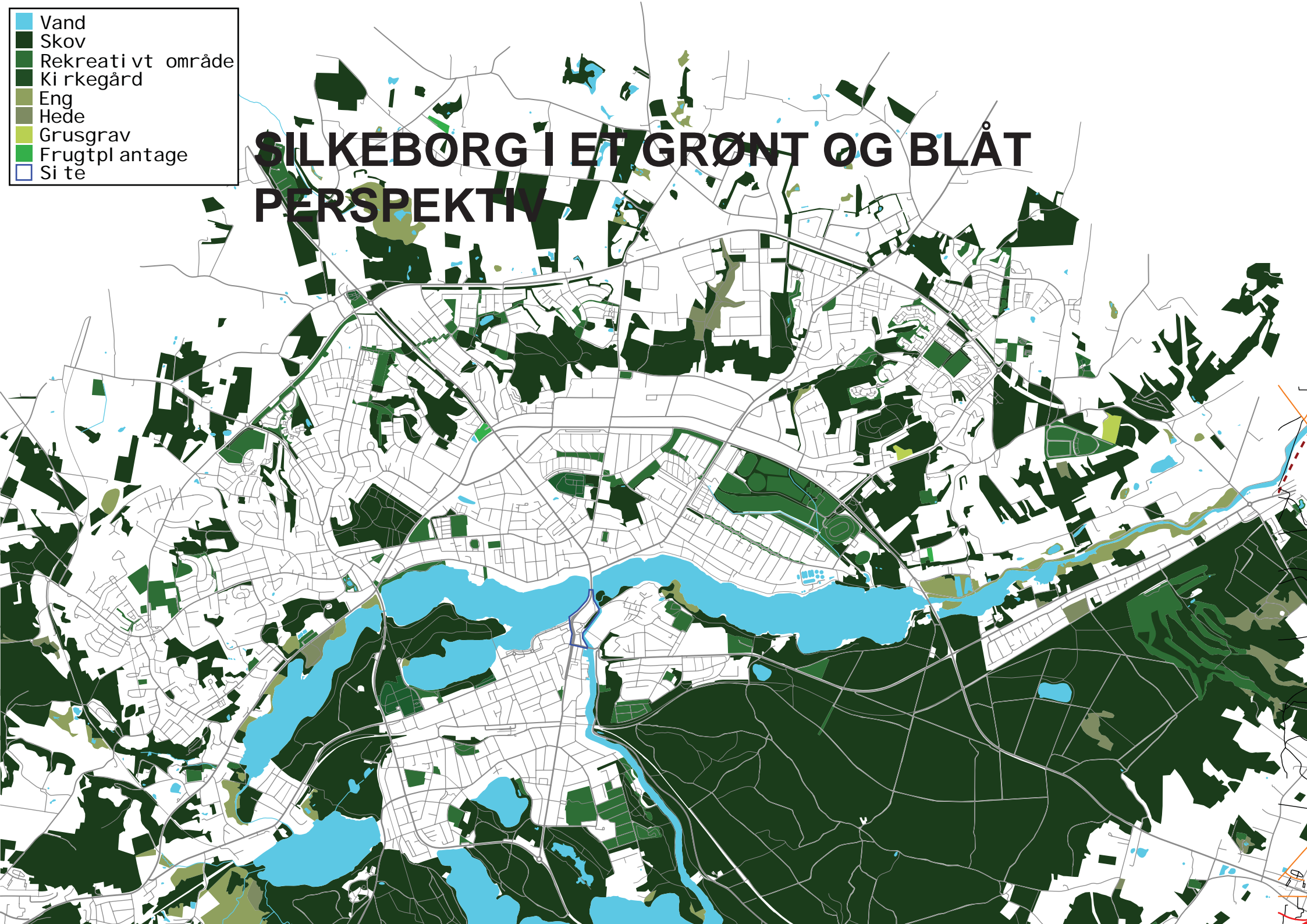
I dag er Silkeborg mest i medierne vedrørende den længeventende afklaring af, hvor motorvejen skal gå henne, hvorvidt den skal føres igennem i den nordlige by eller de fredede områder ved Gudenå.





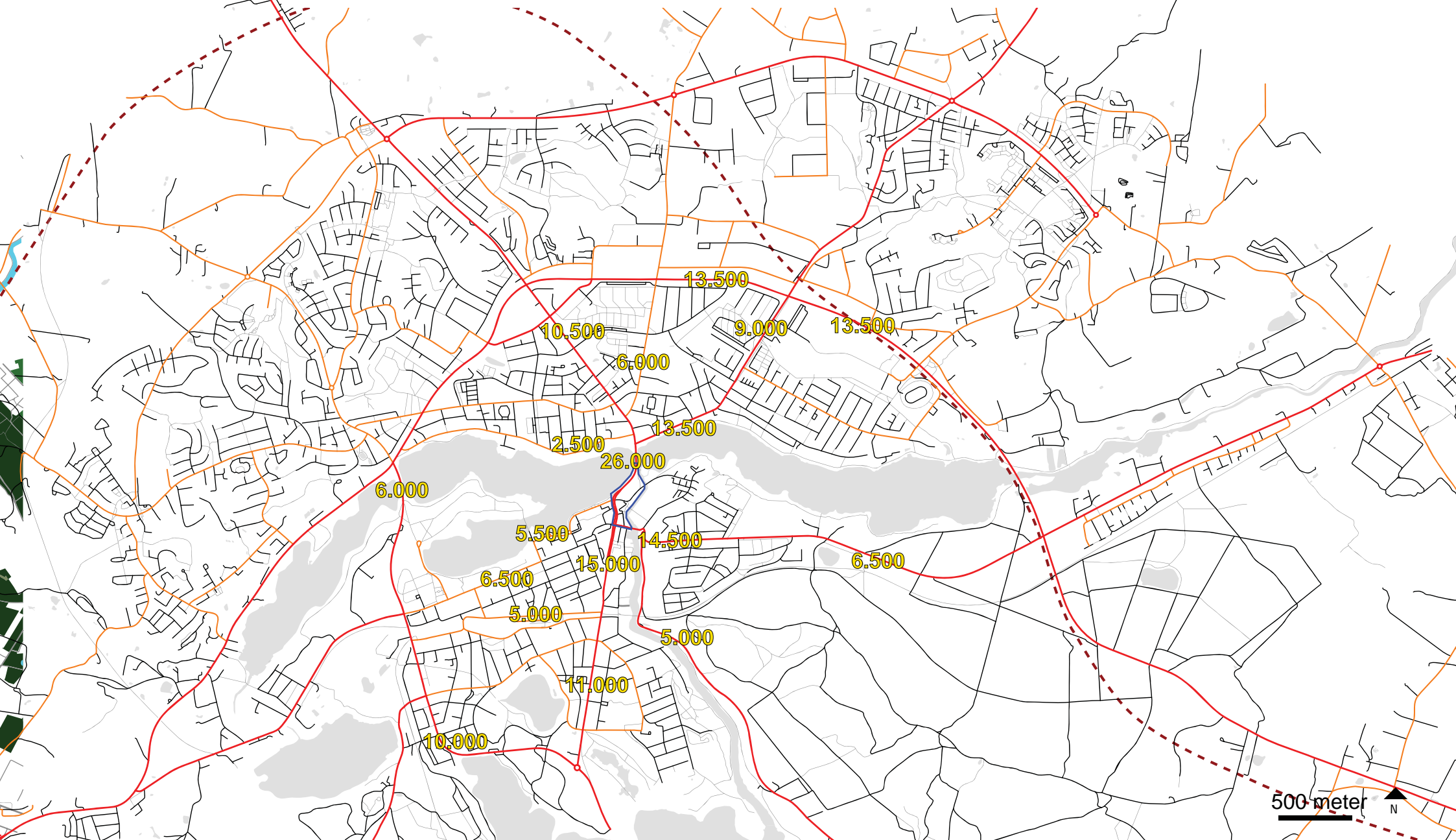
- Vand
- Skov
- Rekreativt område
- Ki rkegård
- Eng
- Hede
- Grusgrav
- Frugtpl antage
- Site

# SILKEBORG I ET GRØNT OG BLÅT PERSPEKTIV



# SILKEBORGS INFRASTRUKTUR

- - - Planlagt motorvej
- Vej over 6 meter
- Vej ml. 3-6 meter
- Anden vej
- Stier
- Site
- 6.000 Årsdøgntrafik (2004)



# SILKEBORGS STORE PROGRAMMER



Bowl n' Fun

Silkeborghallerne

Idrætsanlæg

Svømmecenter Nordvest

Svømmehallen v/ Silkeborg Højskole

Hotel Impala

Slotsholmen

Silkeborg C

Langsøhus

Radisson SAS Hotel

Kulturspinderiet

Silkeborg Centralsygehus

Scandic Hotel Silkeborg

Papirmuseet Bikuben

JYSK Teater og Musikhus

Silkeborg Turistbureau

Silkeborg Museum

Højlejen

Lunden

Vestergadehallen

Galerie Moderne

Silkeborg Sportscenter

Fælles Parken

Silkeborg Kunstmuseum

Indelukket

Silkeborg Stadion

GI Skovriddergård

Aqua Ferskvandscentret

GI Den Gas Palads

Kunstcentret Silkeborg Bad

Silkeborg Bunker Museum

# SØTORVET OG KO PROGRAMMER

Silkeborg Langsø

Silkeborg Langsø

Slotsholmen

Springvand

Søtorvet

Papirfabrikken

Søvej

Kvickly

Silkeborg Rådhus

Shell

Remstrup Å

Østergade

Silkeborg bymidte

Silkeborg Central Sygehus

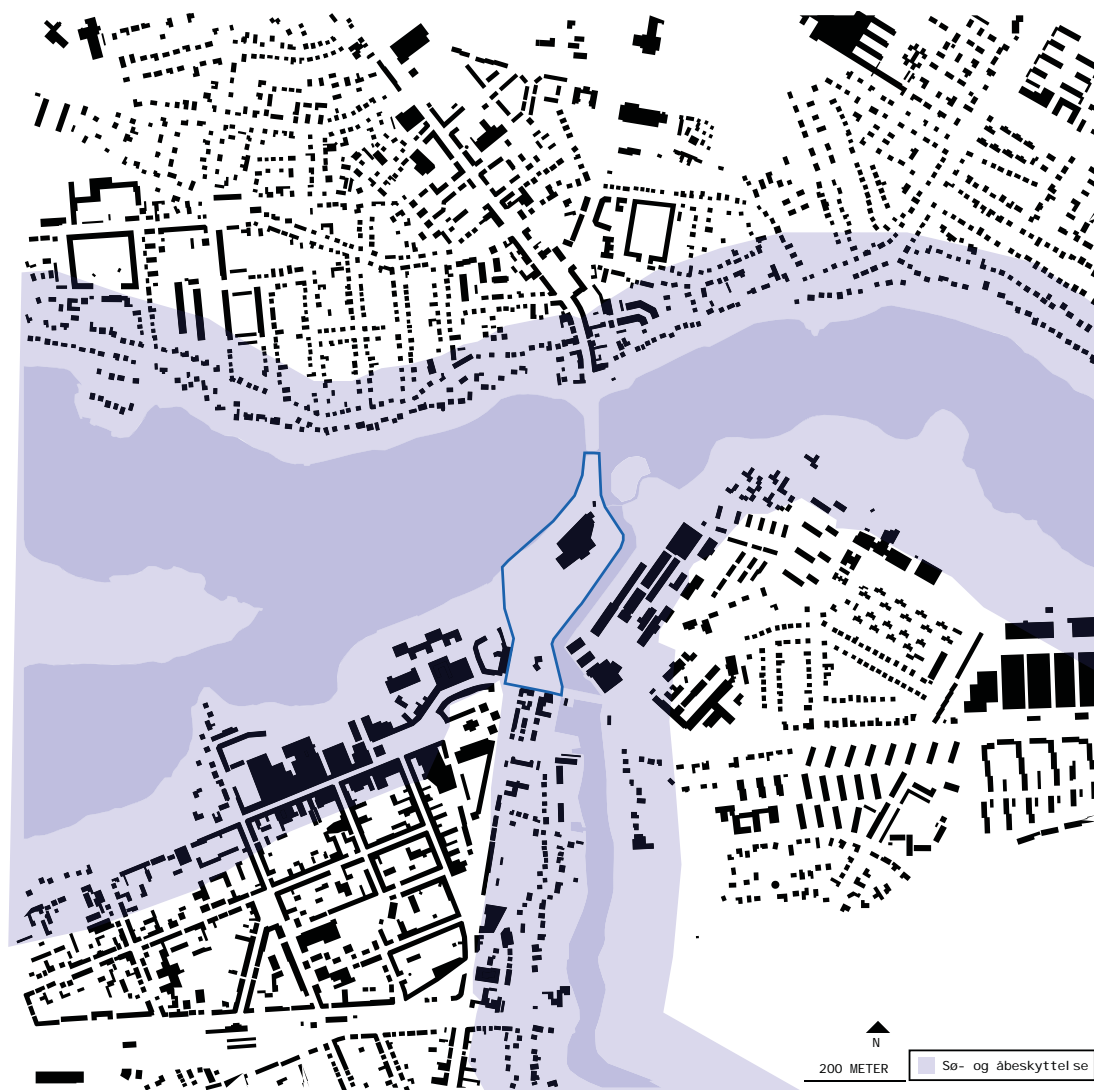
Borgergade

Chr. 8. Vej

200 meter



# ÅBESKYTTELSESLINJEN

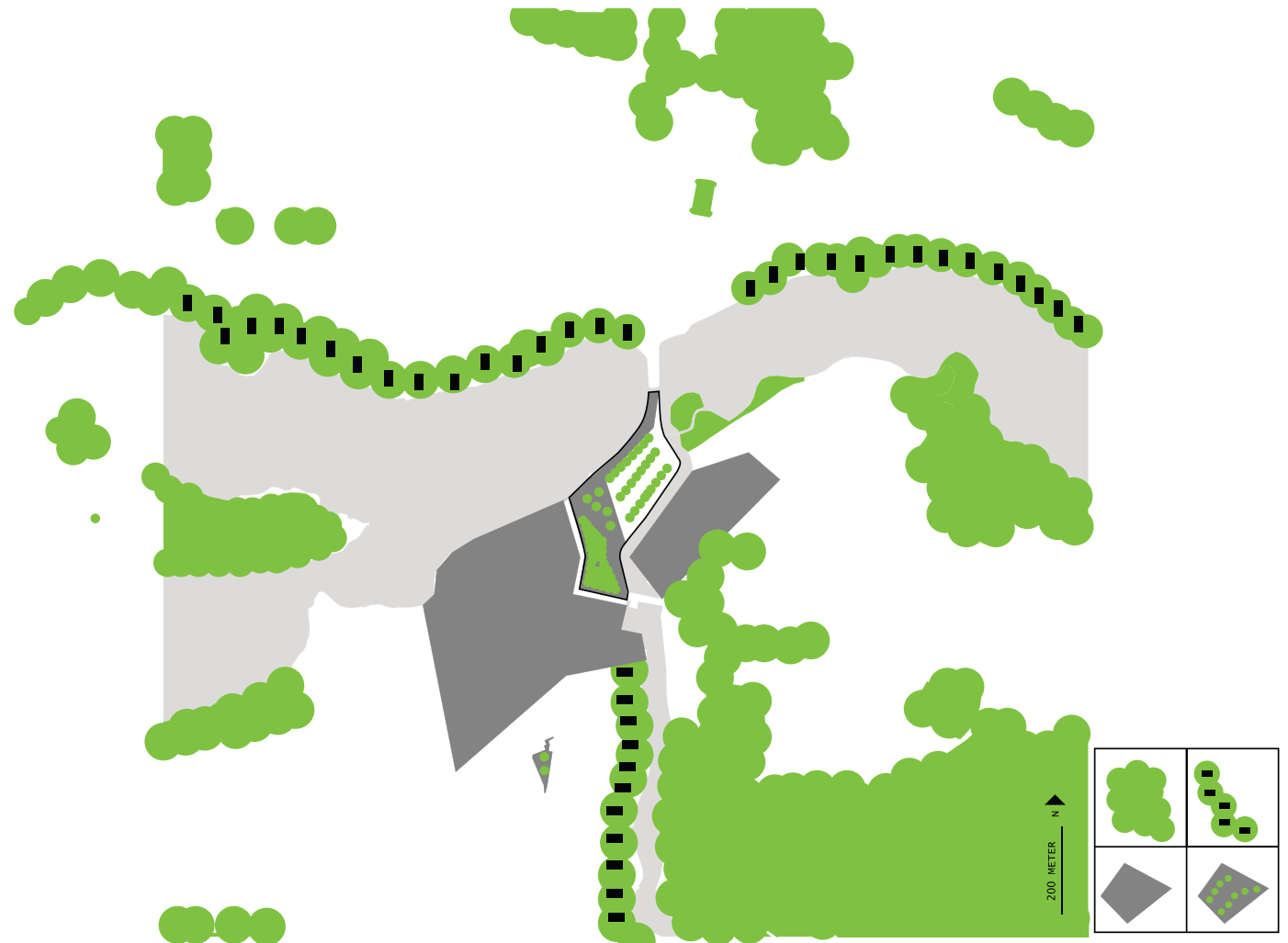




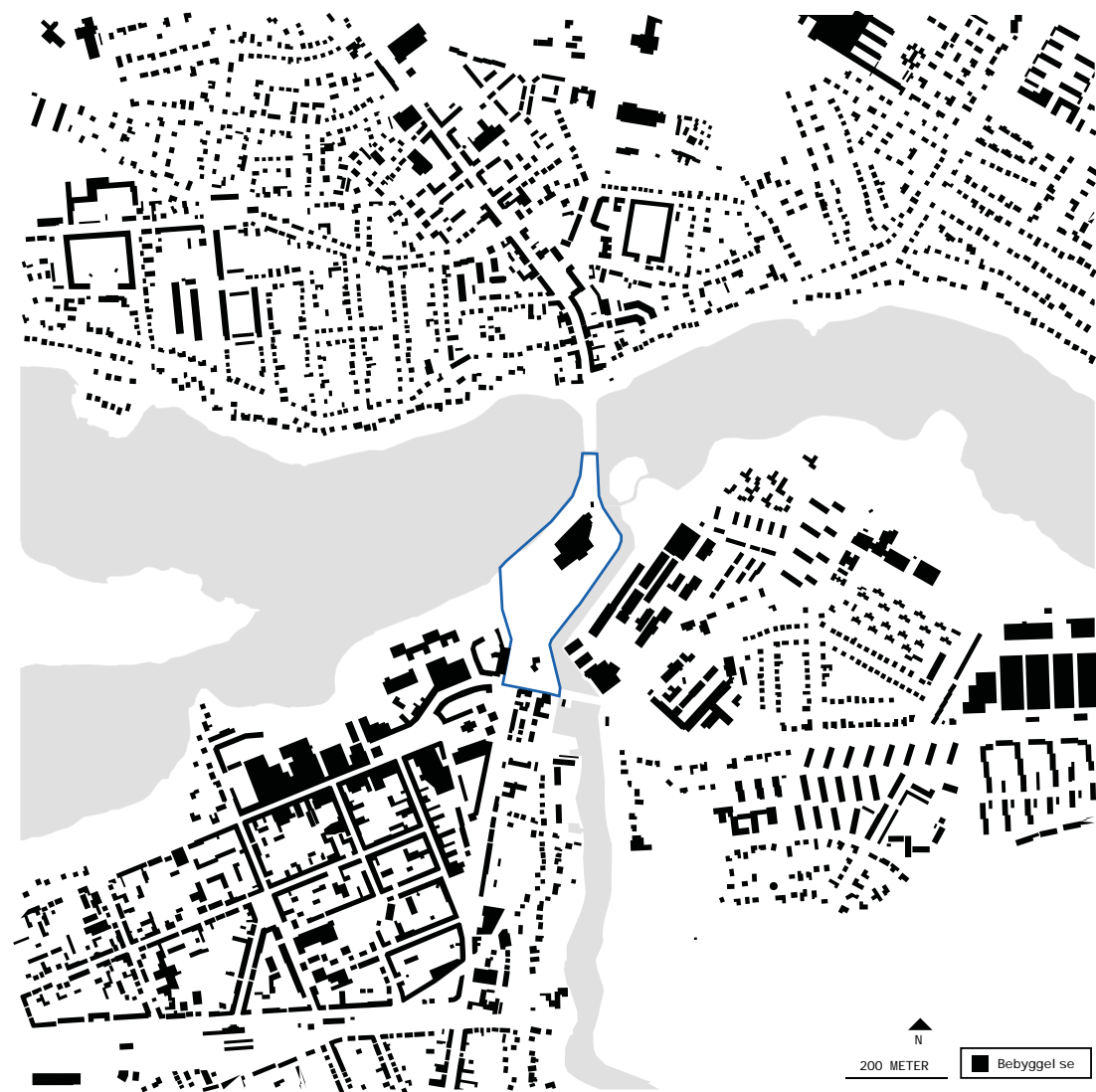
# KOTER OG VAND



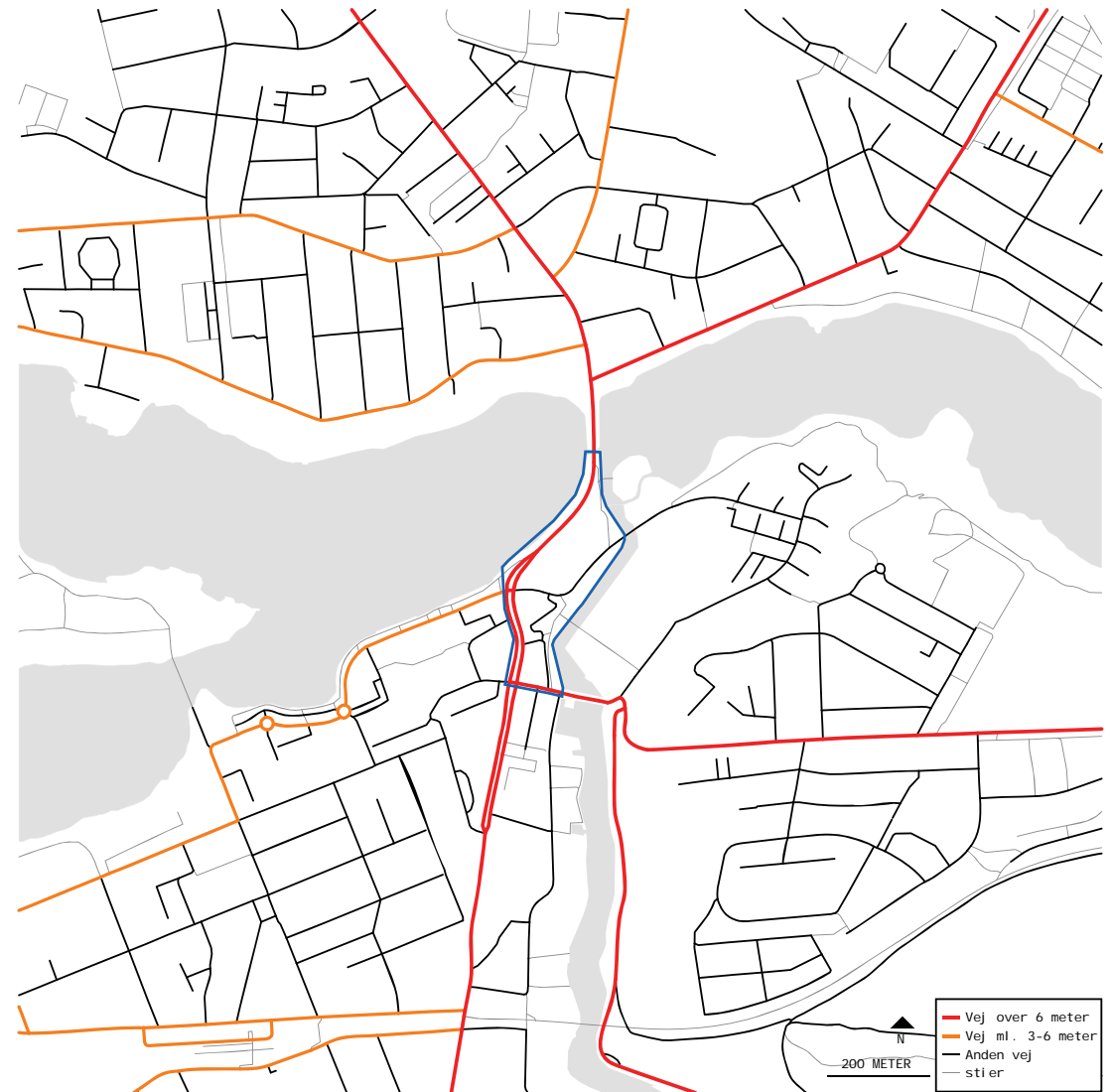
# GRØNNE STRUKTURER



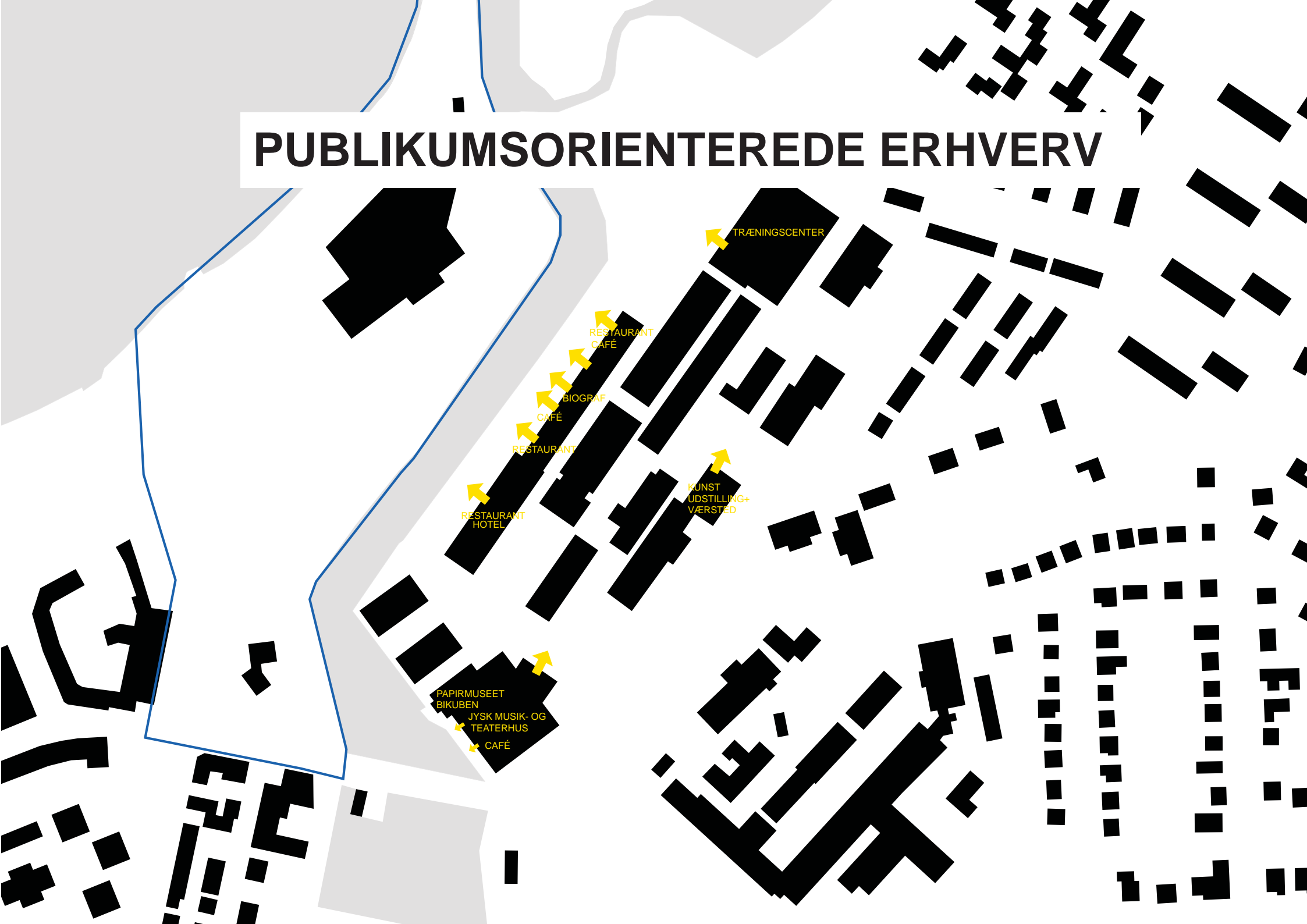
# DET BEBYGGEDE



# INFRASTRUKTUR



# PUBLIKUMSORIENTERED E ERHVERV



TRÆNINGSCENTER

RESTAURANT  
CAFÉ

BIOGRAF

CAFÉ

RESTAURANT

RESTAURANT  
HOTEL

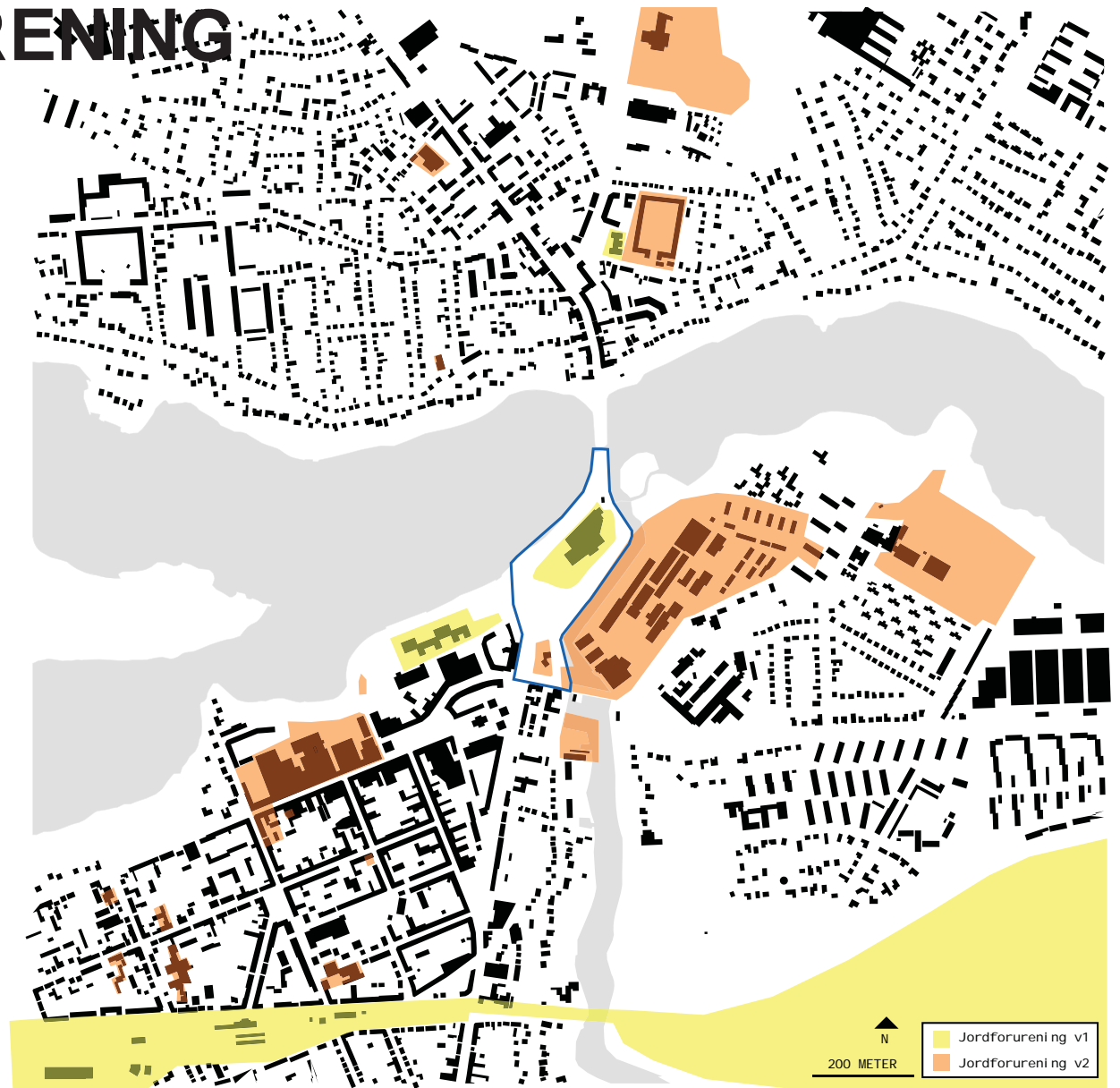
KUNST  
UDSILLING+  
VÆRSTED

PAPIRMUSEET  
BIKUBEN

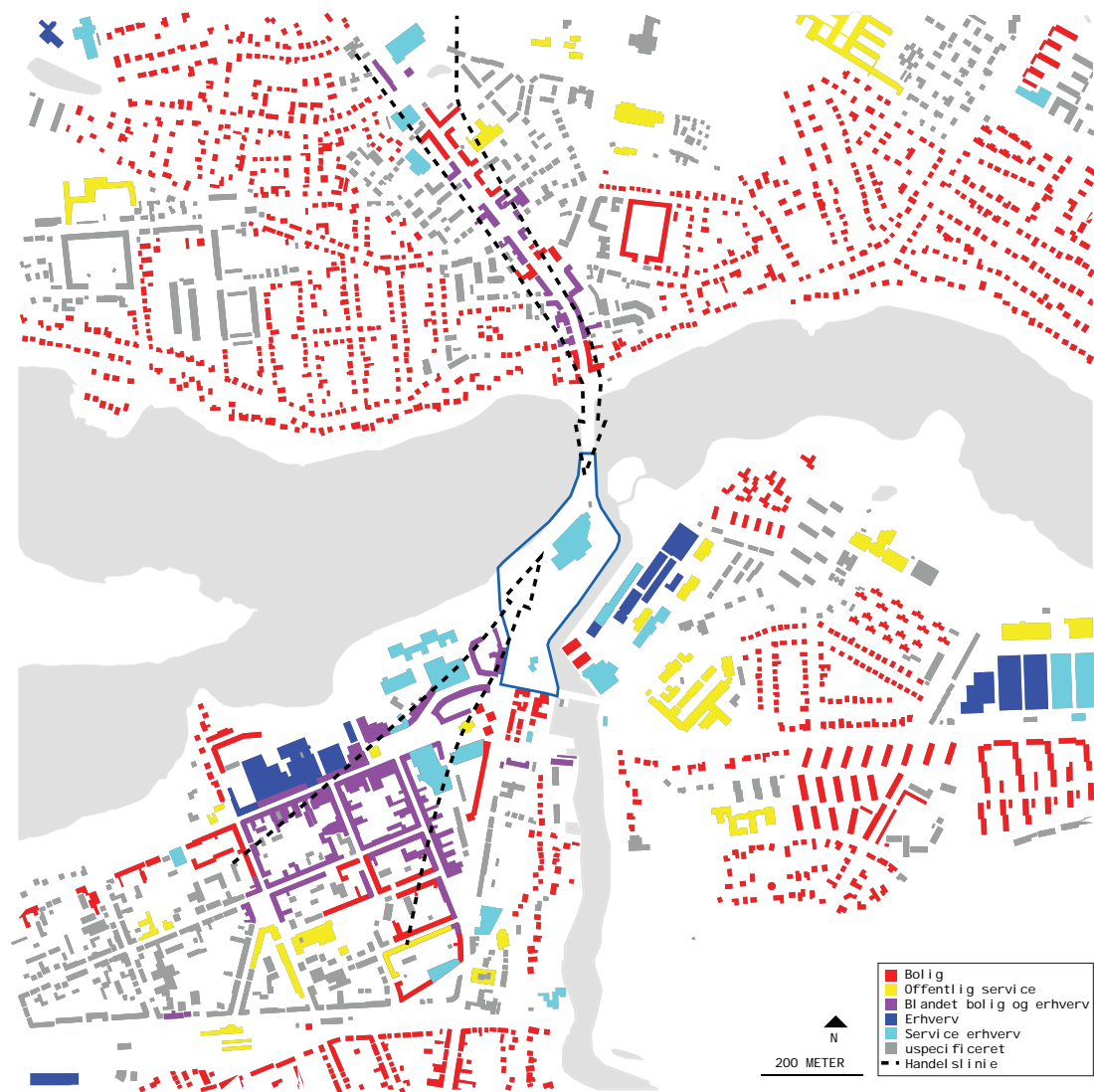
JYSK MUSIK- OG  
TEATERHUS

CAFÉ

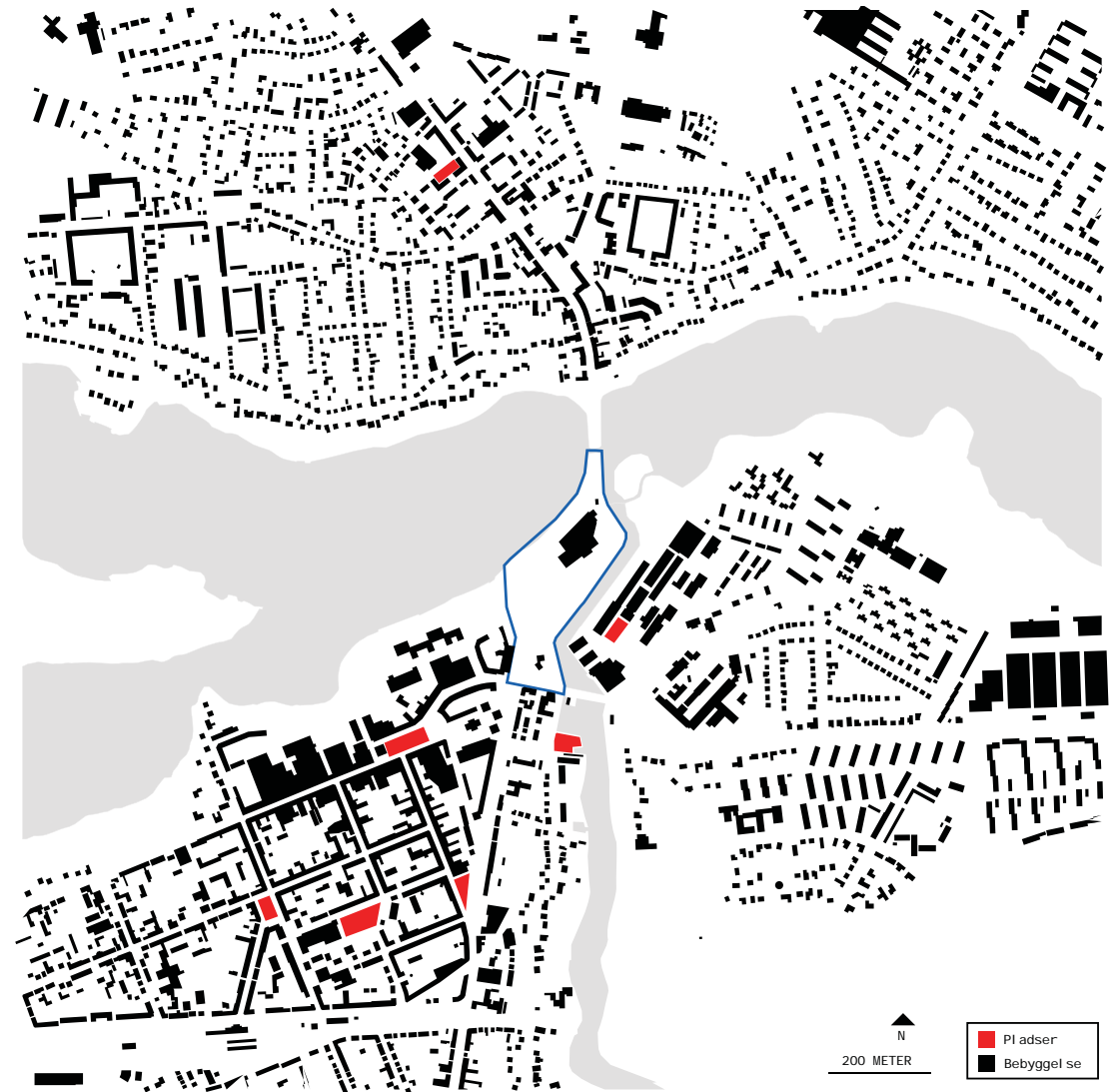
# JORDFORURENING



# ANVENDELSE



# PLADSER





# PROBLEMSTILLING

I de senere år er der i forbindelse med deindustrialisering blevet frigivet nye arealer på havnefronter og langs vand i byerne som følge af, at industrien flytter ud af byen og til tider ud af landet. Denne frigivelse af areal giver mulighed for centrale dele af byerne kan omdannes fra lukkede områder til nye byområder med attraktiv beliggenhed og ny anvendelse.

Udgangspunktet for dette projekt er en omdannelse af Sørtorvet i Silkeborg. Dette område er i dag et resultat af en form for deindustrialisering, da området tidligere har haft industri, hvorefter et Kvickly varehus er blevet bygget. Kvickly overvejer at flytte ud af det begrænsede område for derved at kunne ekspandere forretningen andetsteds i Silkeborg [Andersen, 2007].

Ved flytning af Kvickly vil der blive frigivet et centralt område i Silkeborg midtby, som ligger yderst attraktivt med vand til flere sider i form af sø og å. Yderligere giver det mulighed for at blive en integreret del af byen. I dag står området som en stor parkeringsplads med et Kvickly varehus i den ene ende og en Shell-tank i den anden. Området er afgrænset af en tung befærdet vej (Chr. 8. Vej), specielt ud mod søen.

Infrastrukturen fremstår hermed som en barriere mellem byen og vandet.

Et af projektets udfordringer er at få Sørtorvet til at blive en integreret del af byen og samtidig formindske fornemmelsen af infrastrukturen som en barriere. Dermed kan forbindelsen mellem bymidten og søen forstærkes, både struktur og programmæssigt.

Silkeborgs værdier er baseret på det grønne og det blå; naturen og vandet. En anden udfordring ved dette projekt er at kombinere de grønne og blå værdier med en bymæssighed, som bygger på princippet om fortætning. Fortætning er en af de strategier, som Silkeborg Kommune bruger for at få flere boliger ind i midtbyen af Silkeborg [Silkeborg Kommune, 2001].

Værdien i søerne kommer ikke til sin fulde ret, da arealerne, specielt i bymidten, bruges til veje eller er private i form af folks haver. Det vil sige, at der ikke er mange offentlige tilgængelige områder langs søen, som kan bruges til ophold og nydelse. Dette giver anledning til en udnyttelse af søbredden som et offentligt rum med aktiviteter i Silkeborg bymidte.

# PROBLEMFÖRMULERING

HVordan designes en bebyggelsesplan, så der både skabes gode rum og byfortættes?

# BYOMDANNELSE VED VAND

## Deindustrialisering

I de senere år er der i forbindelse med deindustrialisering blevet frigivet nye arealer på havnefronter og langs vand i byerne som følge af, at industrien flytter ud af byen og til tider ud af landet. Denne frigivelse af areal giver mulighed for centrale dele af byerne kan omdannes fra lukkede områder til nye byområder med attraktiv beliggenhed og ny anvendelse.

Samtidig er folk begyndt at søge tilbage til bymidten, hvor der tidligere var en udflytning til forstæderne. Dette giver anledning til at genanvende de funktionstømte arealer, som for eksempel tidligere industrialiseret havne. Ved omdannelse af havne er der en række sociale og kulturelle processer bag. Derfor er det ikke kun de arkitektoniske hensyn, der skal lægges vægt på. Den fysiske transformation skal også fæstnes i folks bevidsthed fra at være for eksempel industrihavn til at være havnepark. [Carlberg og Christensen, 2005]

Flere af Danmarks og verdens havne i det hele taget har i de sidste årtier ændret karakter. De er gået fra at være erhvervs- og industrihavne som en afskåret del af

byen, til at være en integreret del i byens liv. En hovedsagelig forandring i forhold til denne karakterændring, er den regionale og nationale godstransport. Tidligere blev godstransporten varetaget af mindre fragtskibe og ved nogle havne suppleret af jernbanen, men dette billede ændrede sig i efterkrigstiden. Her skete der en markant udbygning af den transportmæssige infrastruktur og den stigende bilisme ændrede godstransporten. Lastbilerne har i dag overtaget den regionale og nationale gods- og varetransport, og den internationale godstransport er koncentreret i Århus og Københavns havn. Samtidig har den teknologiske udvikling gjort det muligt at bygge betydeligt større skibe til godstransport, hvilket har favoriseret de store havne. Dette har medvirket til en udvikling, hvor de små havne er blevet overflødige, og hvor de store havne er blevet ombygget og ofte flyttet ud af bymidten for at imødekomme kravene fra den stigende internationale konkurrence. Udflytningen af havneaktiviteterne fra bymidten skal blandt andet ses i lyset af skibenes og havnenes øgede teknologiske egenskaber, hvilket har mindsket behovet for arbejdskraft, samtidig med overgangen fra stykgods til containergods, som har medført særlige krav til de fysiske

anlæg.

Havnebyer har generelt set gennemgået store forandringer i slutningen af det 20. århundrede, der på forskellig vis har ændret forudsætningerne for at opretholde en aktiv havnedrift, og i langt de fleste havnebyer oplever man at erhvervsaktiviteterne enten lukker eller udflytter. De fleste steder er konsekvensen, at de traditionelle havnearealer tæt på bykernen efterhånden ligger ubenyttede og efterladte hen, adskilt fra den øvrige by af vejnet og jernbaner.

## Revitalisering og ændringer i levevilkår

Denne deindustrialisering og funktionstømning giver plads til en revitalisering af havneområderne, så de skifter identitet fra værende et koldt industriområde til at være en bydel med en blanding af kontor erhverv, restauranter, cafeer, forlystelser, boliger, kulturinstitutioner og offentlige pladser. Revitalisering er altså når et tidligere havneområde bliver tilført nye funktioner og dermed nyt liv. Indenfor revitalisering er gentrifikation et centralt begreb. Gentrifikation er den proces der foregår, når et indre byområde skifter social profil både med hensyn til

boliger, arbejdspladser, forbrugsorienterede aktiviteter og offentlige rum. Oprindeligt er det et begreb for en proces hvor middelklassen fortrænger arbejderklassen i tidligere arbejderkvarterer, som resultat af den nye leje som arbejderklassen ikke kan betale efter middelklassen har opkøbt og istandsat bygningerne. Begrebet er senere blevet udvidet til at omhandle industriområder, herunder havneområder, som er et område der tidligere har været præget af arbejderklassens arbejdspladser. En havn bliver gentrificeret når eksklusive boliger, kontorerhverv og nye former for konsumtion overtager den nedlagte industris arealer, hvilket svarer til netop det der er sket i Silkeborg, hvor den nedlagte industri på Papirfabrikken er blevet gentrificeret og revitaliseret. Det samme er planen med Søtorvet, hvor vi ønsker at ændre den sociale profil fra at være et område kun med handel til at være et attraktivt område med boliger, erhverv, handel og mulighed for rekreation, som er en integreret del af byen mere end et område man kun kommer for at købe ind. Gentrifikation betragter revitalisering af byområder i en klasseoptik, hvor

middelklassen tager over efter arbejderklassen, men dette betyder ikke at en revitalisering nødvendigvis er rettet mod en eksklusion af arbejderklassen, hvilket heller ikke er formålet med en revitalisering af Søtorvet. En eksklusion er ikke nødvendigvis bestemt alene af de økonomiske og sociale forskelle, men også af kulturelle forskelle som for eksempel en forskellig opfattelse af det samme byrum. Men samtidig betyder det, at revitalisering ikke kun indeholder eksklusionsprocesser, men også inklusionsprocesser mellem socialt og kulturelt forskellige grupper i et nyt byområde, således at området ikke kun henvender sig til et enkelt klasselag, men bliver mere divers og henvender sig til en mere mangfoldig del af befolkningen.

### Havnen og vandet som byrum

En revitalisering af havnen hvor nye funktioner opstår, så havnen transformeres fra det forurenede og farlige til et produkt der konsumeres af boliger, arbejdspladser og restauranter er en positiv udvikling. Men hvordan bliver det forurenede og farlige byrum pludselig til et attraktivt sted som befolkningen vil have del i. I "Byliv og

Havnefront" bruger de et konkret eksempel på hvordan havnen inddrages som en del af byens rum, og hvordan havnen og vandet bliver noget der ikke længere er farligt. Vandet i Københavns Havn blev i 1979 beskrevet som "det døde vand", som "stillestående tristhed" og som værende mere isnende end et fremtidsmareridt "fordi det er den rå virkelighed og ikke fantasi". 25 år senere er havnen et attraktivt byrum med herlighedsværdier som lys, luft og vand. Vandet blev fra den ene dag til den anden noget som man hoppede i og ikke bare anskuede fra sikker afstand. Hvad man før ville have nægtet at gøre på grund af sundhedsrisici i form af tungmetaller og sundhedsskadelige bakterier i vandet, gjorde man d. 15. juli i sommeren 2002 til "Den store hop i havnen dag". Det skete da kommunen garanterede for badevandets kvalitet og som bevis åbnede en badeanstalt på Islands Brygge. Da først vandet i havnen var blevet gjort til noget man ikke skulle være bange for, begyndte folk at hoppe i vandet alle steder fra og ikke kun i selve badeanstalten. Politiet blev nødsaget til at sætte en politibåd i vandet for at holde folk fra at hoppe i vandet. Det bemærkelsesværdige herved er, at blot året

før i 2001 skrev to journalister et 300 sideres opslagsværk om Københavns Havn, hvor vandet beskrives som værende "ovre i det lysebrune" og at "selvom forureningen er aftaget gennem de seneste år, skal man stadig være yderst hårdhudet for frivilligt at hoppe i havnen". [Byliv og Havnefront] Forandringen i anvendelsen og opfattelsen af havnen og vandet ændrede sig altså fra dag til dag. Alt der skulle til var en ændring i folks bevidsthed ved en tilkendegivelse fra kommunen om vandets kvalitet.

Havneparken på Islands brygge har siden fået et årligt tilbagevendende arrangement kaldet Kulturhavn med aktiviteter både på land og i vand. Landaktiviteter der lige så godt kunne være afholdt andetsteds i en af byens øvrige parker. Her opfattes havneparken ikke som et afvigende område på kanten af byens orden, men på niveau med ethvert andet af byens rum. Havneparken er således et eksempel på et havneområde, der er blevet en integreret del i byens offentlige rum. Et offentligt rum hvor "strangers are likely to meet" som er en afgørende præmis for at være et offentligt byrum. [byliv og havnefront]

På samme måde kan opfattelsen af

Silkeborg Langsø og Remstrup Å, der ligger omkring Søtorvet, ændre sig i folks bevidsthed, så det bliver steder man opholder sig og evt. hopper i, hvis faciliteterne og forholdene udformes så mulighederne er til det.

## Opsamling

Havnefront fornyelser er en dyr og ømtålelig proces, men bliver det gjort med dygtighed kan det bringe nyt liv til døde og døende urbane områder og det kan skabe en bred vifte af nye økonomiske og sociale muligheder, og sørge for en velkommen modgift til den udbredte tendens mod perifer urban udvikling hellere end central urban udvikling. [Hoyle et. al., 1988]

# BYENS ÅBNE RUM

Oplevelsesøkonomiens indflydelse på byen er tydelig at se i bybilledet og ikke mindst i byens rum. På trods af, at oplevelsesøkonomien holder sit indtog i bybilledet er betydningen af byens rum ikke blevet mindre, men tværtimod.

## Byens rum – Den sociale betydning

Byens åbne rum er vigtige for byen, da det er her, at mennesket bor og har sin daglige gang. De vigtigste fordele ved byens åbne rum er derfor de sociale (Woodley). Gehl benævner, at mellemrummet er vigtigt i den henseende, at det er her kontakten til omverden og andre mennesker foregår. Kontakten kan beskrives, at være den beskedne af slagsen, da den kan optræde ved blot at iagttage andre for eksempel i forhold til samtaler med familiemedlemmer. Denne beskedne form for kontakt ligger sig i grænselandet mellem at føle sig isoleret og alene, men samtidig stadig at være sammen med andre mennesker. Derfor er byens rum vigtige, da grundlaget for kontakten ellers vil være væk (Gehl, 1971). Ved at have denne tilgang kan byens rum ses som

et socialiserings-værktøj i byen, som kan konsulteres i forhold til at forstå verden og ikke mindst nutidens normer.

## Rekreation

Den sociale kontakt kan ligeledes foregå i forskellige sociale kontekster for eksempel sammen med familie på en gåtur igennem eller et møde med naboen i gårdhaven som en del af et nabolag. Et andet aspekt af de sociale fordele ved byens åbne rum er rekreations-værdien. Rekreation kan forstås bredt og kan opdeles i både den passive og aktive af slagsen, udenfor kategori er for eksempel børns leg, som er en af de hyppigste årsager til at folk besøger byens åbne rum, da den ofte har elementer fra den passive og aktive kategori. Den passive rekreation er kendetegnet ved passive aktiviteter såsom at iagttage andre og afslapning, hvorimod den aktive rekreation ofte foregår i grupper og rummer en fysisk udfoldelse. Børns leg er som en regel en fysisk aktivitet, hvorimod børns forældre som følger barnets aktivitet er af den passive kategori. Den passive rekreation er den, som folk mest ynder at udnytte i byens

åbne rum (Woodley). Der er altså tale om rekreation og helse på det både fysiske og psykiske plan.

Et andet aspekt af sagen som ofte sættes i relation til begrebet rekreation er det grønne element, hvilket også sammenkædes med helse både på det fysiske og psykiske plan. Grønne områder i byen er med til at forebygge de såkaldte velfærdssygdomme såsom stress og diabetes. En forudsætning for dette er, at de grønne områder ligger i nærheden af hjemmet, ellers er der en risiko for, at de ikke vil blive brugt. På baggrund af dette er det derfor vigtigere at have flere små grønne områder i en struktur i byen frem for en stor park. (gartner\_tidende\_hjemmesider). Uformel rekreations rolle som værende en præventiv indsats imod velfærdssygdomme har været for lidt anerkendt i offentlig politik, hvilket har medført en tilbagegang i antallet af offentlige rum og grønne områder. Det er småt ved at blive vendt med forskellige tiltag for eksempel i form af kvarterløftsprojekter og udbygget netværk af stier. (Worpole, 2007) *In this sense they are not just about improving the physical health and wellbeing of people as they go about their daily lives,*

*but about creating more reciprocal forms of social life as well. There is no sustainable future without them.* Worpole, Ken (2007)

Betydningen af grønne rum kan ikke undervurderes, de er vigtige for mennesket og dets velbefindende både på det psykiske og fysiske plan. Samtidig understreger citatet også, at det ikke kun handler om velfærdssygdomme, men ligeledes også om at skabe en arena for kollektive glæder og betingelserne for dem eksisterer, så der skabes en bæredygtig fremtid.

I planlægningen af nye bydele bør denne betragtning tænkes ind, så der aldrig er langt til grønne eller offentlige rum, der formidler den sociale kontakt og bliver et test-område for socialisering og ikke mindst samfundets normer.

Byens rum kan traditionelt vis inddeles i offentlige, private og semi-private rum (Woodley). Private er områder, som folk er i besiddelse af og har bestemmelse over, (evt. politikens nudansk med etymologi) dette værende for eksempel haver i forhold til begrebet åbne rum. De semi-private rum ses, som værende en grad af privat, men hvor man en form for medbestemmelse over det fx er det gårdhaven i karrébebyggelse

(Woodley).

## Det offentlige rum

Det offentlige rum er defineret som rum, hvor der er adgang for alle uden nogen form for betaling (Hajer & Reijndorp, 2001). Et andet vigtigt aspekt af begrebet offentligt rum er retten til at forsamle sig og tale frit (Nobel, 2007). Offentligt rum eksisterer i forskellige former for eksempel pladser i byen, parker og gader. Disse rum er et resultat af forskellige strategier og diskurser (Reijndorp, 2007). Dette betyder, at disse rum har deres egen dagsorden for eksempel kan en plads have en politisk karakter i form af, at pladsen bruges til at samle byens borgere for at demonstrere.

## Det offentlige rums udvikling og historie

Det offentlige rum som et sted i byen har eksisteret længe. I det gamle Grækenland var det offentlige byrum, det som de gamle grækere kaldte *angora*, som blev brugt til torv og politiske taler. Allerede dengang kan byrummets vitale funktioner spores. Disse vitale funktioner kan skæres ned

tre værende mødested, markedsplads og forbindelsessted (Gehl, 2007). I starten af det 20. Århundrede var gaderne fyldt med mennesker, da de daglige aktiviteter foregik i gaderne (*topos*). Næste springende punkt i et historisk perspektiv af byrum er modernismen. Med modernismen er der nærmest tale om en afvikling af de traditionelle byrum, da modernismen ikke indså vigtigheden af disse rum, og til dels erklærede dem usunde i jagten på en sund og ren by, hvor funktionerne var adskilte (Gehl, 2007). Siden hen er der sket den udvikling, hvor bilen vinder indpas i 1950'ernes Danmark (*topos*), hvilket tydeligt har præget bybilledet og ikke mindst byrummene, hvor tendensen var at bilen kom mere i fokus end mennesket. Til en vis grad kan der siges, at der planlægges for bilerne og de begynder at indtage byrum til at være deres sted i form af parkering. I starten af 60'erne opstår der en modreaktion på datidens planlægning, som hovedsagligt er udløst af Jane Jacobs bog: "The death and life of great american cities" (Gehl, 2007). Målet bag modreaktionen er at få attraktive og brugbare rum tilbage i byen (*Topos*). Et af midlerne var at få bilerne

væk fra den centrale bykerne, hvor vejene blev lukket af biltrafik og dermed tilgodeser fodgængerer ved at etablere gågader, dette medvirkede til at biler og deres parkering blev fjernet fra andre byrum også. Byrummene ændrede deres status fra et bil-orienteret synspunkt til at være et sted for rekreative, politiske og kulturelle aktiviteter, og herefter begynder flere udendørs caféer at støde til. I 70'erne og 80'erne var den primære grund til at være i byen shopping. I 2005 er udsagnet og den primære grund ændret til at være selve det at være i byen. Byen er nu blevet et mål, en destination for oplevelse og rekreation uden at det behøver at være af praktiske årsager, at folk drager til byen (Gehl, 2007).

Mange af de daglige aktiviteter, som tidligere var til at fylde byens rum er flyttet indenfor, dette værende f.eks. transport og ikke mindst shopping. Derimod er den valgfrie rekreation og dens brug af rummet steget. Den valgfrie rekreation og dens tilbud har forlænget sommersæsonen til ikke kun at vare to måneder, men derimod næsten hele året. (Gehl, 2007) Et eksempel herpå er, at diverse udendørs caféer tilbyder tæppe og gaslamper, så man ikke fryser når man

sidder udenfor selvom vinteren og de kolde grader begynder at trænge på. Brugen af byens rum er dog stadig sæsonbetonet, hvor der om sommeren er vægt på udendørsrekreation, leisure og fritid. Brugen af rummet om sommeren hænger sammen med rummets kvalitet. Om vinteren er gøremålene i de offentlige rum mere arbejdsrelateret og shopping. (Gehl, 2007) Den valgfrie rekreation bevirker, at der er sat nye høje standarder i forhold til kvaliteten af rummet (Topos), da det nu ikke er den nødvendige daglige aktivitet, som afgør om rummet bliver brugt af mennesker. Men derimod om det tilbyder gode oplevelser og fornøjelse til mennesket. Altså kvaliteten af rummet er alt afgørende for rummets liv og succes.

Succeskriterier for det gode byrum. Gehl omtaler 12 punkter, som ifølge Gehl kan være med til at sikre livlige, attraktive og sikre byrum. Disse 12 punkter kan inddeles i tre overordnede tematikker værende beskyttelse, komfort og nydelse. (topos) Skema indeholdende de 12 punkter. Ikke alle 12 punkter behøver at være opfyldt før der kan være tale om godt byrum, da det er de færreste rum, som

opfylder dem alle. For eksempel er Nytorv/ Stjernepladsen i Aalborg karakteriseret ved at vejene gennemskærer og går på tværs af selve rummet og samtidig er krydset ikke reguleret, så bilister, cyklister og fodgængere bliver nødt til at være opmærksomme på hinanden. På dette punkt får byrummet ikke mange stjerner ved Gehl. Pladsen er velfungerende, idet den blandt andet bruges af mange forskellige mennesker. På andre punkter opfylder den dog nogle af Gehls succeskriterier for eksempel er der gode siddemuligheder. En kritik af Gehls tolv punkter er, at de ikke omtaler autenticitet og stedets ånd i nogle af de tolv punkter. Ud fra denne observation kan Gehls tolv punkter anses for at være ret universelle, hvor der kun tages højde for nogle få regionale/ lokale omstændigheder fx klimaet.

Kontekstens programmer har indflydelse på rummet for eksempel Papirfabrikkens plads i Silkeborg, hvor programmer vender deres indgang ud til vandet på den anden side af bygningerne og ikke mod pladsen. Hvilket medfører, at pladsen virker tom og til tider livløs, da mennesker ikke færdes her. Et andet succeskriterium der er vigtigt er



vedligeholdelse-aspektet, da rummene ellers hurtigt kan ende med at være i forfald og derved ikke attraktive (new public spaces). Gehl omtaler ikke begrebet vedligeholdelse i samme grad, men kun om vigtigheden af at bruge robuste materialer i designet. (topos)

I forhold til de succeskriterier som Gehl har opstillet spiller begrebet det grønne kun en rolle som en æstetisk kvalitet og læggende element og fokuser ikke på, hvad det grønne kan i forhold til rekreation, helser og velfære i forhold til byrummet og bymiljøet.

### Nutidige tendenser.

De tendenser som i øjeblikket præger byens rum (er brugen af begreberne sport og motion (Gehl, 2007)) og en form for kommercialisering af byrum. Kommercialisering kommer til udgangspunkt i flere eksempler. Et konkret eksempel på dette er Gammeltorv i Aalborg, som er et offentligt rum, som hver år til jul bliver invaderet af en midlertidig juleby med små hytter, juletræer og karrusel for børn. De små hytter fungerer som små butikker, som har en mere en karakter af at være

små boder. Men i stedet for at have små specialiseret butikker, så er hytterne lejet ud til for eksempel stormagasinet Salling, som sælger masseproducerede slik. Dette midlertidige julelandskab skaber en disneyfikation, hvor hverdags karakteren af torvet er midlertidigt transformeret og pakket ind til en ny kunstig by miljø, og kan derved argumentere for at det ødelægger autenticiteten af det offentlige rum. Et andet eksempel er Torvet i Silkeborg. Torvet kan en kold eftermiddag fremstå nærmest tom, hvor folk kun krydser pladsen, fordi det er de nødt til. Hvorimod hver lørdag popper boder frem, som nærmest fylder hele pladsen, hvor alt fra fisk, æg, frugt og blomster bliver solgt. Atmosfæren i rummet bliver ændret og markedspladsens stemning træder frem. Dette er et andet aspekt af et kommercielt offentligt rum, som er baseret på den private salgsmænd, som eksempelvis er bonden som kommer ind for at afsætte sine varer. Her har pladsen en historie som værende en markedsplads, hvor programmets historie er med til at skabe en autenticitet, som er baseret på stedets ånd. Et sidste eksempel på en midlertidig reguleret kommerciel oplevelse i

det offentlige rum er skøjtebanen, i vinterhalvåret for eksempel i München og Aalborg. Dette fænomen oprinder fra et koncept formuleret af amerikanske malls, som de har brugt som en oplevelse oveni det at shoppe siden 1980'erne (Nobel, 2007) Disse eksempler indikerer, at de kommercielle aktiviteter i stigende grad redefinerer og faktisk styrer mange af de nutidige offentlige rum. Den kommercielle aktivitet kan antage forskellige former såsom stormagasiner eller private boder i rummet, derfor har skalaen af disse endvidere en indvirkning på oplevelse af rummet og dens åbenhed. Generelt er menneskets krav for oplevelse og påvirkningen deraf tydelig at se i forskellige offentlige rum. Byen prøver at følge op på denne trend gennem event – planlægning i de offentlige rum. De ovenstående forhold vidner om en transformation af begrebet offentligt rum som et resultat af oplevelsesøkonomien og konsum kulturen. Kommercialisering er ved at tage over og nogle steder og truer det begreb, som vi tidligere kendte som offentligt rum og dens kendetegn for eksempel retten til at forsamlе og ikke mindst tale frit, hvor der efterhånden er mange butiksgader som

har vagter ansat for at være sikre på, at der ikke sker noget uforudseligt.

En anden tendens er, at mange byer er begyndt at udarbejde en byrumspolitik som et arbejdsredskab til at forbedre forholdene i byen. Barcelona var én af de første til at udarbejde én, hvilket blev gjort i 1980. Indholdet i disse byrumspolitikker kan variere meget fra at omhandle en strategi for alle byrum til enkelte byrum ligeledes kan de også have et specielt fokus/tema for øje, fx bæredygtige tiltag (Gehl og Gemzøe, 2001).

De offentlige rums fremtid.

Fremtiden for offentlige rum i Europa og USA ser ikke for lyst ud. Udviklingen har vist, at der er færre offentlige rum og flere private rum, som indtræder i den urbane arena i byen. Dette har til grund i tre hovedsagelige sociale faktorer. En af disse faktorer er stigningen i frygt, som en direkte konsekvens af terrorangrebet d. 11. september 2001 herefter begyndte truslen for terror for alvor at gro i folks sind, dette gør sig også gældende for investorer og kommuner. En anden faktor er, at den private sektor bliver mere dominerende i forskellige aspekter i samfundet, som

ellers tidligere hørte under det offentlige anliggende. Den sidste faktor er, at flere steder retter fokuset sig mod leisure-orienterede rum, hvor fokuset er at underholde (Metz, 2007).

Public domain

En ny opfattelse, som forsøger at redefinere opfattelse af offentligt rum i forhold til det nutidige situation er begrebet public domain, oversat til dansk: offentligt domæne. Begrebet er introduceret af Hajer og Reijndorp, som tager essensen fra et godt offentligt rum til at være en, hvor den sociale interaktion mellem forskellige grupper af folk foregår.

Ifølge Hajer og Reijndorp er et nyt public domain derfor baseret på udvekslingen og det fysiske møde mellem fremmede. I termen udvekslingen med andre beror på "the act of judgement", bevidsthed om ens egen og andres værdier og muligheden for at justere dem, som leder til dannelse social intelligens af individet (Hajer, 2001). Derfor fokuserer Hajer og Reijndorf på, at offentlige rum skal opmuntre kulturel udveksling mellem forskellige grupper af byens beboere og besøgende mellem forskellige kulturer og livsstile. Denne

udveksling er ikke nødvendig i form af fysiske eller sociale møder, men kan også være det at se og blive set, og være vidende om det (Reijndorp, 2007). De offentlige domæner er steder, hvor forskellige grupper er positivt stemt over for stedet, hvilket gør det muligt at facilitere fælles oplevelser af forskellige grupper af brugere. Det er derfor ikke nødvendigt at det skal være en offentlig park, gade eller plads, da det også kan ske på private kontrollerede mødesteder (Hajer, 2001).

Ved at bruge begrebet offentlig domæne er opfattelsen af offentlig rum gjort bredere og udvidet. Med denne fornyet definition/begreb et offentlig domæne kan også være et shoppingcenter. Fokuset er ikke på om rummet er privat eller offentlig administreret, men om hvordan rummet kan facilitere kulturel udveksling. Offentlig domæne skal ikke forveksles med for eksempel neutrale rum som kan blive brugt til alt eller rum som inkluderer alle aktiviteter for alle. I stedet for Reijndorp forslår, at specifikke rum er tilladt at tiltrække specifikke grupper, og at de steder er forbundet til andre grupper (Reijndorp, 2007). Rummet bliver derfor en hjemlig base for mere end en gruppe – et

delt rum hvor forskellige grupper er konfronteret med hinanden. I dette perspektiv er de blandede kvarter omkring et centrum vil derfor blive opfattet være som et offentlig domæne end byens centrum, som er mere domineret af turister (Reijndorp, 2007)

Forståelsen af de traditionelle urbane rum og deres eksistens er på vej til at forsvinde. Det er derfor vigtigt at tænke i nye betingelser og rum for at en kulturel udveksling mellem forskellige grupper sker.

Det kalder på urban designers og arkitekters engagement at skabe en ramme, hvor markedskræfternes præmisser ikke ekskluderer en blandet gruppe af brugere. I relation til dette siger Tom Nielsen, at det ikke så meget velovervejede design som tilvejebringer byrummets kvalitet, men mere det fakta at det fungerer som et attraktivt multikulturelt byrum, som faktisk fungerer på baggrund af det kommercielle (Nielsen, 2005)

**ÅBEN NU PRÆSENTATIONSRAPPORTEN  
FOR AT SE DESIGNET!**

# DISKUSSION

Diskussion og Refleksion  
Byfortætning og grønne områder  
Silkeborg Kommunes byfortætningsplan har været et af grundlagene for voluminen af bebyggelsen i vores design af Søtorvet. Men hvordan fortættes byen mest optimalt? Det har selvfølgelig grundlag i hvilke ting man gerne vil løse med byfortætningen og hvordan man gerne vil opleve og se byen. Silkeborgs ide er, at hvis der skal byfortættes, så skal der bygges højt. Ét højhus er allerede skrevet ind i en lokalplan og et andet blev godkendt lige før dette projekt gik i gang. Men hvad er grunden til at bygge højhuse? Er det kun for at opnå en tættere by, eller er det for at brande byen i den skærpede konkurrence om beboere, og vise at "vi i Silkeborg" også tør noget. Er det sådan man gerne vil brande en by som Silkeborg? En by der på nuværende tidspunkt har et højhus antal på lige akkurat 1 fra 1960'erne. At bygge højt er jo ikke en ny tanke når man ser på mellemstore danske byer, hvor de fleste ser ud til at tænke, at det er bygningshøjden på ny bebyggelse, der gør at der bliver lagt mærke til byen. Det er som om at alle har planer om et højhus, og hvad er branding værdien så

egentlig? "Se vi tør – ligesom alle andre". Silkeborg har noget af Danmarks flotteste natur med søer og åer helt ind gennem bykernen og med skov i meget nær kontekst. At Silkeborg har denne natur i bybilledet er helt unikt og måske burde netop de grønne og blå oplevelser tydeliggøres i et branding perspektiv. At forstærke en allerede given kvalitet kan medføre et stærkt brand i folks bevidsthed – både for nye mulige beboere, men også for Silkeborgenserne. På den måde viderebygger man på den identitet Silkeborg allerede er kendt for. Måske er det netop dette der er grunden til de planlagte højhuse – at ændre folks syn på Silkeborg. Hvis dette er målet findes der dog andre løsninger end højhuse. Højest er ikke nødvendigvis bedst. Der er fordele og ulemper ved begge dele. Hvordan Silkeborg skal brandes er ikke emnet for denne diskussion, men derimod hvordan vi ser de to dele af byfortætningen. Højt versus lavt (og tæt). Højhuse er ikke noget fy-ord i vores vokabularium, men man bliver nød til at tage højde for konteksten når der skal bygges højhuse. Både fordi de kaster en meget lang skygge og fordi de i Silkeborgs

tilfælde helt bryder byens højdestruktur. Samtidig skaber de en anden type rum omkring sig end den type rum vi har sigtet efter. Vi valgte derfor at gå i en anden retning med hensyn til byfortætningen. Højden på bebyggelsen i vores design er valgt således at den spiller sammen med højden på den nuværende bebyggelse i Silkeborg og samtidig holder vi en høj bebyggelsesprocent, så ønsket om tæthed opnås. Vi har i designet prioriteret rummene mellem bebyggelsen højt, og har både skabt byrum af urban karakter og af havekarakter. Byrummene af urban karakter, som også er de mest offentlige rum, er placeret der hvor det største flow af gående vil komme, mens de grønne og mere semi-private rum er placeret der hvor det overvejende er beboerne i området der anvender arealerne. Ifølge artiklen "*Grønne områder forebygger og lindrer sygdom*" viser udenlandske resultater "*at byens grønne områder ikke bør indgå i byfortætningen, men tværtimod skal gøres mere tilgængelige og nytænkes i et sundhedsperspektiv, så de bliver mere attraktive for byens beboere for at imødegå de om-sig-gribende velfærdssygdomme*". At større grønne områder skal gøres

mere tilgængelige og ikke skal omringes af bebyggelse giver god mening i et sundhedsperspektiv, hvor trivsel, aktivitet og oplevelsesmuligheder i højsædet, men at grønne områder i det hele taget ikke bør indgå i byfortætning stiller vi spørgsmålstegn ved. Grønne områder er meget mere end til for at afhjælpe velfærdssygdomme. Grønne arealer er i et bæredygtighedsperspektiv meget nyttige, både i det globale og lokale miljø, hvor træer, græs og øvrige planter spiller en vigtig rolle for forbedring af klimaet, for rensning af luft, jord og vand og for kloaksystemernes ydeevne.

#### Vej og støj

Den første og en af de største modstande igennem projektet var den befærdede Chr. 8. Vej, der løber langs den ene side af sitet og som virker som en kraftig barriere mellem den attraktive Silkeborg Langsø og resten af Sørtorvet. Foruden den store barriereeffekt som vejen skaber, så stjer en vej på denne størrelse også meget. Vi havde derfor disse to modstande der skulle løses, hvis vi ville bygge tæt på vejen og samtidig skabe en bedre mulighed for at anvende området langs med søen. Første indskydelse var

at grave vejen ned det stykke hvor den skærmede for flowet fra området til søen. Dette ville løse barriereproblemet på denne strækning fuldstændigt og støjproblemet fra vejen ville på samme strækning også være løst. Samtidig ville det give plads til at lave en promenade ned til søen som vi havde snakket om tidligt i processen ville være en god ide. Problemerne ved denne løsning var dog for det første økonomien i det at grave så stor en vej ned, endda for så kort en strækning, og det andet vi indså var, at en vej jo ikke nødvendigvis er noget negativt. En vej er livlig og en vej tilfører liv, og liv var præcis en af de målsætninger vi havde med området. Og som Adriaan Geuze skriver "please, please, please – give us back our streets" som han mener, er blevet kidnappet af trafik ingeniører, byplanlæggere, arkitekter, beboere, butiksejere og developere (Geuze, 2006). En kidnapning som vi var lige ved at foretage. Vi begyndte derfor at arbejde med at flytte vejen længere ind på Sørtorvet for at give plads til en promenade, men indså efter flere forskellige forsøg på en ny linieføring, at det ikke ville give nogen mening at bruge en større pose penge på at flytte en vej for derfor at ende

ud med at have et mindre bebyggeligt areal. Vi lod derfor vejen ligge hvor den var og rettede den en smule ud. Promenaden blev derfor bygget ud i vandet.

Støjen, som uden en nedgravning fortsat ville være der, måtte vi derfor løse på en anden måde. For at fjerne støjen fra Sørtorvet blev der tænkt i at bygge en "bygningsslange" langs med vejen for at afskærme støjen. En løsning der er set i hollandske eksempler, men som også i sig selv ville virke som den barriere mod søen vi netop prøvede at undgå. Som det kan ses i designet af planen endte vi med en bebyggelsesplan delt op i tre overordnede områder, hvori støjproblemet er afhjulpet på forskellige måder. I den nordlige del er støjen afskærmet ved trappetytologi bygningerne, som er lukkede mod Chr. 8. Vej med støjisoleret glas. I den sydlige del er der først lejligheder fra 3. sals højde, som også er med støjisoleret glas, men som dog har mulighed for at anvende en terrasse eller altan ud til Chr. 8. vej. På selve terrasserne og altanerne er støjproblemet kun delvist løst idet at terrasserne og altanerne ligger højt over vejen, men som dog også er trukket lidt tilbage så kanten

af bebyggelsen afbøjer støjen. Desuden ligger de i den ende af Chr. 8. Vej hvor årsdøgnstrafikken er en smule lavere. I hængslet et beboelsen ligeledes først oppe i 3. og 4. sals højde, og også her er ruderne støjisolerede. For at afskærme støjen fra handelsområdet på selve arealet mellem bygningerne, er støjproblemet løst ved at opstille enkle gennemsigtige støjafskærmninger mellem de yderste bygninger ud til vejen, som det er muligt at passere igennem som fodgængere. Om støjen fra vejen kunne løses på en mere effektiv måde, er der formentlig ingen tvivl om, men vi har prioriteret at, der også skal være adgang til Chr. 8. Vej, så det er muligt at komme over til promenaden på den modsatte side. At løse støjproblemet betyder jo heller ikke at støjen skal fjernes helt fra bebyggelsen og de omkringliggende områder, den skal bare reduceres til et bestemt dB(A) niveau i de primære beboelsesrum.

# KONKLUSION

Hovedformålet med dette projekt har været at omdanne Søtorvet til en sammenhængende del af Silkeborg by. Det resultat er opnået ved at fokusere designet på strukturer fra konteksten, så bebyggelsen på Søtorvet har fået sit præg fra den omkringliggende bebyggelse. Samtidig er den visuelle kontakt til resten af byen bibeholdt og forstærket gennem kig i designet, der forstærker Søtorvets udtryk. Søtorvet vil med dette forslag blive et attraktivt område i Silkeborg både for erhverv, handel og bolig.

Søtorvet åbner op for adgangen til vandet, og især søen vil være både lettere at komme til og med mere plads at opholde sig på. Dette er blandt andet på grund af Boulevarden, der med sin profilændring vil være en betydeligt mindre barriere mellem Søtorvet og søen, i forhold til i dag. Foruden Boulevarden vil de andre infrastrukturændringer også hjælpe på en bedre afvikling af trafikken i området, og vil på den samme måde gøre området mere tilgængeligt for de bløde trafikanter. Dette dog ikke ved at prioritere de bløde trafikanter over de hårde. Bilerne er prioriteret højt i forhold til hvordan hele området bliver koblet på infrastrukturen, så der ikke sker nogen forringelser for biltrafikken. Silkeborg er trods alt bilernes by.

Med designet er det ligeledes opnået at differentiere friarealerne, så det er bestemt hvilke rum der er offentlige, hvilke der er private og hvilke der er semi-private, samt hvilken anvendelse de har. Søtorvet kan i det hele taget ses som et bindeled mellem søen og Papirfabrikken og Centrum. Søtorvet bliver dermed et hængsel i Silkeborg der sammenbinder arealerne og styrker bymidten.



# LITTERATURLISTEN