

# **Skovlandsprojektet**

## **Skovlandets Lokalråd, Silkeborg Kommune**

Visionsmøde i Hjøllund 15. april 2008 i Hjøllundhallen

Ti visionsmødet i Hjøllund var mødt 15 personer foruden Poul Arne Madsen fra Skovlandets Lokalråd og Hjøllund Borgerforening. Blandt de 15 var desuden Kommunalpolitikeren Leif Bæk, som erklærede at være tilhører. Det blev påpeget at et plakatoslag i Hjøllund Købmandsgård sikkert ville have givet flere deltagere.

Poul Arne Madsen indledte om Skovlandets Lokalråd og projektet, og Palle Kousgaard gennemgik mulige emner som inspiration til mødet samt fortalte om fremgangsmåden.

Der blev ikke budt ind på emner, og flere ville helst snakke rundt om bordet, men der blev foretaget en opdeling i tre grupper.

### **Gruppe 1**

**Gruppen havde drøftet trafik og beboelse.**

Hovedvejen er træls, og selv om man godt vidste, at det blev svært at gennemføre, og at en del af byens liv skyldtes vejen, ville en ringvej, en miljøprioriteret gennemkørsel eller andre trafikdæmpende forhold være ønskelige.

Et tilbagevendende problem var også den dårlige offentlige trafik. Den ville være en forudsætning for og samtidig mere mulig, hvis man kunne få tilflytning til byen, og her pegedes på de storparceller, der er med i visionsplan/lokalplan.





Bedre sammenhæng af byen er også et tilbagevendende emne. Det kræver, at man kan få rådighed over Statskovarealet mellem bydelene øst for hovedvejen, og man opfordrer Silkeborg Kommune til at udlægge arealet i Byzone.

Forklaring: Det har generelt været meget at vanskeligt at få Statsskovvæsnet til at afgive areal. At det er fredskov burde kunne overkommes.

## **Gruppe 2**

Også her var den dårlige offentlige trafik emnet. Tele-bus og en kombination med handikapørsel fx at andre kunne køre med, påpegedes som en mulighed,



En forbedret offentlig transport ansås at være en forudsætning for en udbygning af Hjøllund.

Man ønskede sammenhængende cykelstier.

I forbindelse med færdiggørelsen af motorvejen i 2016 /17 er det oplagt at give muligheder for små industri-virksomheder i kombination med beboelse.

Gruppen fremhævede nødvendigheden for sammenhæng mellem de to bydele.

### Gruppe 3

Gruppen fandt det vigtigt at få byen til at hænge sammen. Det påpegedes at Faurholtvej (vejen fra Hjøllund til Sepstrup) er livsfarlig. Desuden efterlystes en bedre offentlig trafik.

Man ønskede en cykelstien langs A13 til Hampen Sø. Den skulle udgå fra naturstien på det gamle banetrassé, hvor denne svinger mod vest. Det ville være en forbedring både for byen og for turister.

Ud fra ønsket om en venlig by ønskede man en byforskønnelse, hvor man i gruppen havde fremhævet den positive indflydelse fra torvet fra midten af 1990'erne. Det skulle medvirke til at fremme en udvikling i byen, evt. boliger i tilknytning til et industrikvarter omkring den kommende motorvej i Pårup.



### Konklusion ved PK på basis af det fremlagte og hørt i grupperne

Alle grupperne kredsede om offentlig trafik som en nødvendighed for en tiltrængt byudvikling, om en bedre sammenhæng i byen og om byvækst.

Da budene blandt de fremmødte var så entydige, og da meget desuden harmonerer med den visionsplan, som Them Kommune ikke indarbejdede i lokalplan 81 fra år 2000, da man ikke kunne overskue at arbejde for dispensationer fra forskellige planlove, tillader jeg mig at tilføje nogle personlige betragtninger:

I Hjøllund har man det, mange andre landsbyer tror, de mangler. Der er i princippet flere arbejdspladser end beboere, og der er turister. Det burde give muligheder for tilflytning. Visionsplanen, der er et visionsbilag til lokalplanen, men ikke indarbejdet i lokalplanen på grund af formalia (omkring fredskov, byggelinjer, statsskov m.m.), arbejder med en vækst i Hjøllund og muligheden for at få bydelene til at hænge sammen ved at inddrage et stykke fredskov tilhørende Statsskovvæsnet.

Hvis man betragter Hjøllund som en by skabt af skovbruget, men som samtidig er en by indespærret af skoven, kunne man jo forestille sig en attraktiv, moderne, eksperimenterende og bæredygtig bebyggelse af træhuse ind i skoven efter en landskabsplan udarbejdet efter en arkitektkonkurrence. Det skulle ske på det omtalte stykke af statsskoven, og det kunne løse nogle af Hjøllunds sammenhængsproblemet, idet der her skulle være små lokalveje, fællesarealer mm.. I kombination med det nærliggende Skovmuseum og Danmarks største skov kunne det være argumentet for særbehandling i forhold til statsskov og fredskov.

Fenne ny bydel (Mellelbyen) skulle være så spændende at passere, at det motiverede en hastighedsnedsættelse og eventuelle andre tiltag for at gøre hovedvejen mere tålelig.

Også storparcel udlæg og udlæg af arealer til fremtidige småvirksomheder skal være en del af planen. En forudsætning er desuden en forbedring af visse forhold, bl.a. den kollektive trafik, og en forskønnelse.

Der skulle desuden arbejdes med Hjøllunds image, og hvis viljen er til det og til at dispensere fra formalia omkring fredskov, byggelinjer, statsskov m.m., har Hjøllund potentialet til at blive en unik, attraktiv og levende by i skoven med det erhvervsliv og den turisme, som mange landsbyer sukker efter.

16/4-2008

Palle Kousgaard