

Søndergade som gågade kan lade sig praktisere

UG-projekt fra Byggeteknisk Højskole viser hvordan



De tre elever, øer i fællesskab lavede afgangsprojektet ser på forsiden af deres værk, hvor et billede fra 1904 viser, at Søndergade engang virkede som gågade.

Hvis ikke der bliver gjort noget ved Horsens centrum, vil byens hjerte i løbet af nogle år sygne hen, er den tese et hold på tre elever fra Byggeteknisk Højskole er gået ud fra i deres afgangsprøjekt. De har i fællesskab sat sig for at undersøge, om det kan lade sig praktisere at gøre Søndergade til gågade og samtidigt med sørge for, at byens midte kan blive bevaret som handelscentrum. Det resultat, de forelagde censorerne, viste, at det k a n lade *sig gøre*. Elevernes kommentar til trafikproblemerne i Horsens er, at det forholdsvis nemt kan lade sig *gøre at løse* op for knuderne, når man først har sat sig ned med et kort og en hel bunke statistisk materiale.

De tre elevers afgangsprøjekt adskiller sig væsentligt fra de gængse projekter på skolen. For det første, fordi de tre har lavet det I fællesskab og fik en fælles karakter for opgaven, hvilket ikke er forekommet før, og kun er sket på grund af en dispensation. Normalt deler man opgaverne i et fælles projekt ud og lader eleverne få en bestemt opgave **hver**. For det andet adskiller den sig fra gængse opgaver ved at være en byplanopgave og ikke nogen byggeopgave. En byplanopgave, som nok skal vække opmærksomhed I kommunen.

Det endelige resultat er for midt-byens vedkommende blevet nogenlunde som det fremgår af tegningen: Bymidten omkranset af aflastningsgader og Parkeringspladser. Den sorte kreds om bymidten er gaderne, der skal føre folk til bymidten, nemligÅboulevarden,Hospitalsgade, Hestedamsgade, Allégade, et lille stykke

af Østergade, Møllegade, Kildegade og Havnealle. Alle gaderne er der forvejen, og det eneste, der skal ændres, er, at Havnealle og Kildegade skal forbindes. Denne ring er bymidtens beskyttende kappe, og herfra skal der være adgang til en ring af arkeringspladser. (De skraverede områder). Gaderne med de store, mørke prikker er de egentlige *gader*, med Søndergade og Smedegade som de væsentligste. De lysprikkede gader er en slags fødelinier, hvor det skal være tilladt at køre varer ind til handelscentret på visse tidspunkter af dagen. (Nørregade). Butikkerne på Søndengade bliver altså forsynet med varer bagfra, som det allerede er tilfældet med flere af de store forretninger.

Parkeringspladser

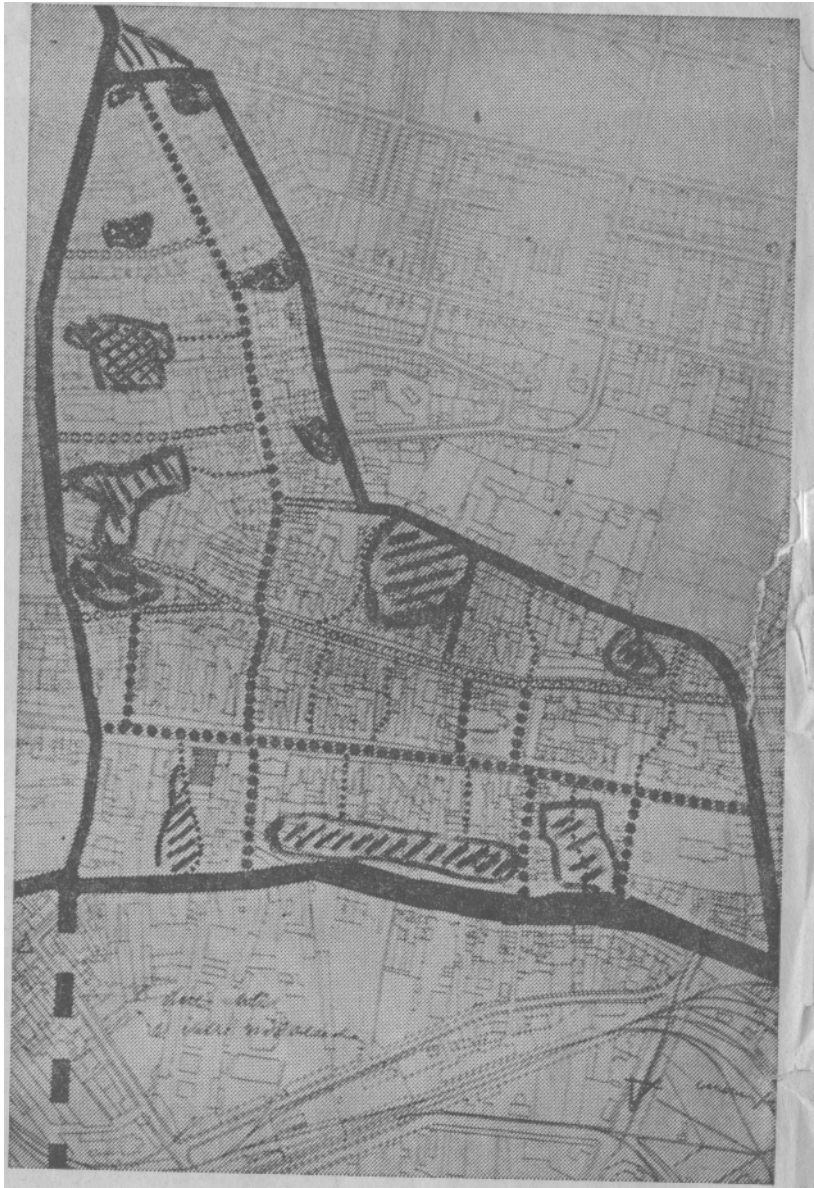
Med I planen er naturligvis også en hel del sanering, der bl. a skal gøre det muligt for folk at bo i bymidten.Her har eleverne først og fremmest tænkt på den nordlige „tretant" på kortet, altså Smedegade med ledegader. Endelig har man forsynet midtbyen med en række stier, der le-ler fra hovedstrøgene til bl. a. parkeringspladserne, som for norges ved-lammende er tænkt som gigantiske parkeringshuse, bygget i takt med behovet. At skaffe plads til de mange parkeringspladser mener eleverne :an ordnes ved hjælp af byggelinier g klausuler. Tiden vil så efterhånden frigøre tilstrækkeligt med areal er, bl. a. hele det skraverede område mellem Åboulevarden og Søndergade.

Men dette er kun en del af projektet. For naturligvis kan man ikke lukke hele den indre by, uden at det skaber trafikprobleme. Ved at bygge på det eksisterende vejnet, for at gøre hele projektet realistisk, er man nået frem til en ret så simpel løsning på Horsens-trafiknettets gordiske knude. omfartsvejen og Langmarksvej er grundstammerne, og problemet er løst på den måde, at man forlænger Langmarksvej ud til omfartsvejens og Silkeborgvejens skæringspunkt. Hermed ledes trafikken i en vinkel uden om byen. Strandkærvej, med trafikken fra Juelsminde, føres også igennem til omfartsvejen, og endelig mener de tre elever, at man ved jernbanens forlægning bør videreføre linien Åboulevarden, Løvenørnsgade ud til Hattingsvej med en ny jernbanebro. Hermed er hovedlinierne fastlagt, og resten af byen bygges langsomt op som et gitterværk, hvor man lukker en del af villavejenes udkørsler i disse hovedfærdselsårer. Et integreret vejnet, kalder man dette system, hvor vejene prioriteres.

Hvad med Bygholm

Censorernes bedømmelse af dette projekt, der naturligvis er underbygget af et omfattende statistisk materiale (trafik-tællinger, undersøgelse af handelsforhold, trafikuheld o. m. m.) var rent ug.

Elevernes kommentarer var, at de havde forsøgt at bygge på det eksisterende, men at omfartsvejen, der indgår i projektet, fordi man nu er i gang med den, er under al kritik. Hvad skal der ske med Bygholm? spørger de. Kan man lade en 4-sporet vej gå igennem hotellet uden at ødelægge det hele? Og hvorfor skal den-



Byens midte med prikkede gågader og sorte aflastningsgader (se teksten).

ne vej, der måske i 10 år frem i tiden bliver den mest trafikerede, gå tværs igennem et boligområde som Torsted?

De tre elever er enige om, at hvis Horsens som handelscentrum skal overleve, skal man hurtigst muligt have lavet en plan til be-

varelse af den indre by. En plan, der ligger fast, og som kan følges, efterhånden som der bliver penge til det. Men planen skal være der for at undgå fejlinvesteringer m. **m**. Byen skal vide, hvad den har at rette sig efter i sin udvikling. pkj