

# Etapeplan

## Udviklingen af Søfronten i Silkeborg

DECEMBER 2024

**SØFRONTEN**  
BINDER SØ OG BY SAMMEN I SILKEBORG



# Indholdsfortegnelse

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Vision for Søfronten i Silkeborg</b>                    | <b>03</b> |
| <b>Etapeplan for udviklingen af Søfronten i Silkeborg</b>  | <b>04</b> |
| <b>Læsevejledning</b>                                      | <b>05</b> |
| <b>Etapeplanens afsæt</b>                                  | <b>06</b> |
| Søfronten er en del af noget større                        | 07        |
| Finansiering af Søfronten                                  | 09        |
| To scenarier for etapeplanen                               | 10        |
| <b>På vej mod etapeplanen</b>                              | <b>12</b> |
| Indledende markedsdialog og anbefaling til samarbejdsmodel | 13        |
| Midlertidige byrumsforsøg                                  | 14        |
| <b>En dynamisk etapeplan</b>                               | <b>17</b> |
| Etapeplanen som dynamisk styringsredskab                   | 18        |
| Skiftende parkeringsbehov                                  | 20        |
| En robust og dynamisk byudvikling                          | 22        |
| <br>   |           |
| <b>Etapeplanens tværgående projekter og delområder</b>     | <b>24</b> |
| Etapeplanens enkeltdele                                    | 25        |
| Byparken ved Søfronten                                     | 27        |
| Overdækningen af Søvej og omlagt Christian 8.s Vej         | 29        |
| Styrkede forbindelser og passager                          | 31        |
| Sportshubben   | 33        |
| Byggeret ved Sportshubben                                  | 40        |
| Godthåbsvej / Østergade                                    | 45        |
| Rådhuset   | 51        |
| Ved Torvet   | 56        |
| Lille Søgade   | 62        |
| Kulturdynamoen   | 68        |
| Byggeret ved Søgade  | 74        |
| <br>   |           |
| <b>Scenarier for realisering af Søfronten</b>              | <b>79</b> |
| Beslutningsrækken frem mod en samarbejdsmodel              | 80        |
| En etapevis udbygning af Søfronten                         | 82        |
| Økonomiske overslag  | 83        |
| Scenarie A - Fuld overdækning                              | 85        |
| Scenarie B - Delvis overdækning                            | 89        |
| Opsamling: Sammenligning af de to scenarier                | 93        |

Etapeplanen er udarbejdet i 2024 af:

**GRANDVILLE** 

[www.grandville.dk](http://www.grandville.dk)  
CVR 37576964

Med bistand fra:



[www.colliers.com](http://www.colliers.com)  
CVR 31774179

**COWI**

[www.cowi.com](http://www.cowi.com)  
CVR 44623528

Etapeplanens indhold bygger på Team EFFEKT's materiale for udviklingen af Søfronten.

Rettigheder til billedmateriale tilhører Silkeborg Kommune, med mindre andet er anført.

Forsidebillede:  
Visualisering Søfront-projektet (Team EFFEKT)





## Vision for Søfronten i Silkeborg

Søfronten er et af de mest attraktive områder i Silkeborg med sin placering helt ned til Silkeborg Langsø og med få minutters gang til skov og Silkeborgs hyggelige gågader og Torvet. Men i årtier har veje, parkeringspladser og biler haft den bedste udsigt til naturen, og Silkeborgs bymidte har vendt ryggen til Silkeborg Langsø.

I fremtiden, senest i 2035, skal Søfronten i Silkeborg omdannes fra grå parkeringsflader til en stor grøn bypark med plads til natur, kultur, byliv og bevægelse langs søbredden. En bypark, der understøtter Silkeborg som Danmarks Outdoor Hovedstad og styrker forbindelserne mellem Silkeborg Langsø, Torvet og gågaderne, Sørtorvet og havneområdet.

I 2019 vedtog byrådet en udviklingsplan for Søfronten, der viser vejen for, hvordan området overordnet kan udvikle sig, og i budgetaftalen for 2024 blev det besluttet at sigte mod at realisere planerne senest i 2035.

Byrådet har ligeledes ønsket at få undersøgt, om Søvej helt eller delvist kan overdækkes, når vejen skal flyttes om på den anden side af rådhuset for at give plads til den nye bypark.



# Etapeplan for udviklingen af Søfronten i Silkeborg

Etapeplanen beskriver en mulig plan for etapevis realisering af Søfronten i Silkeborg som en del af det større projekt med udviklingen af Søfronten og Havnen. Etapeplanen tager afsæt i arkitektkonkurrencen (gennemført i 2018-19), udviklingsplanen, som er udarbejdet på baggrund af konkurrencen (og vedtaget i 2021), samt den efterfølgende videreudvikling af planen, hvor de bymæssige potentialer i at overdække den forlagte Søvej er undersøgt.

Etapeplanen rummer beskrivelser af de taktmæssige, bymæssige, økonomiske og beslutningsmæssige konsekvenser ved udviklingen af Søfronten. Dokumentet beskriver et scenarie hvor den forlagte Søvej overdækkes helt samt et scenarie med en delvis overdækning.

Etapeplanen er en del af beslutningsgrundlaget for, om Søfronten udvikles med eller uden en overdækket forlagt Søvej, og skal i øvrigt kunne fungere som grundlag for de politiske beslutninger og prioriteringer, der skal træffes frem mod udbud og realisering.



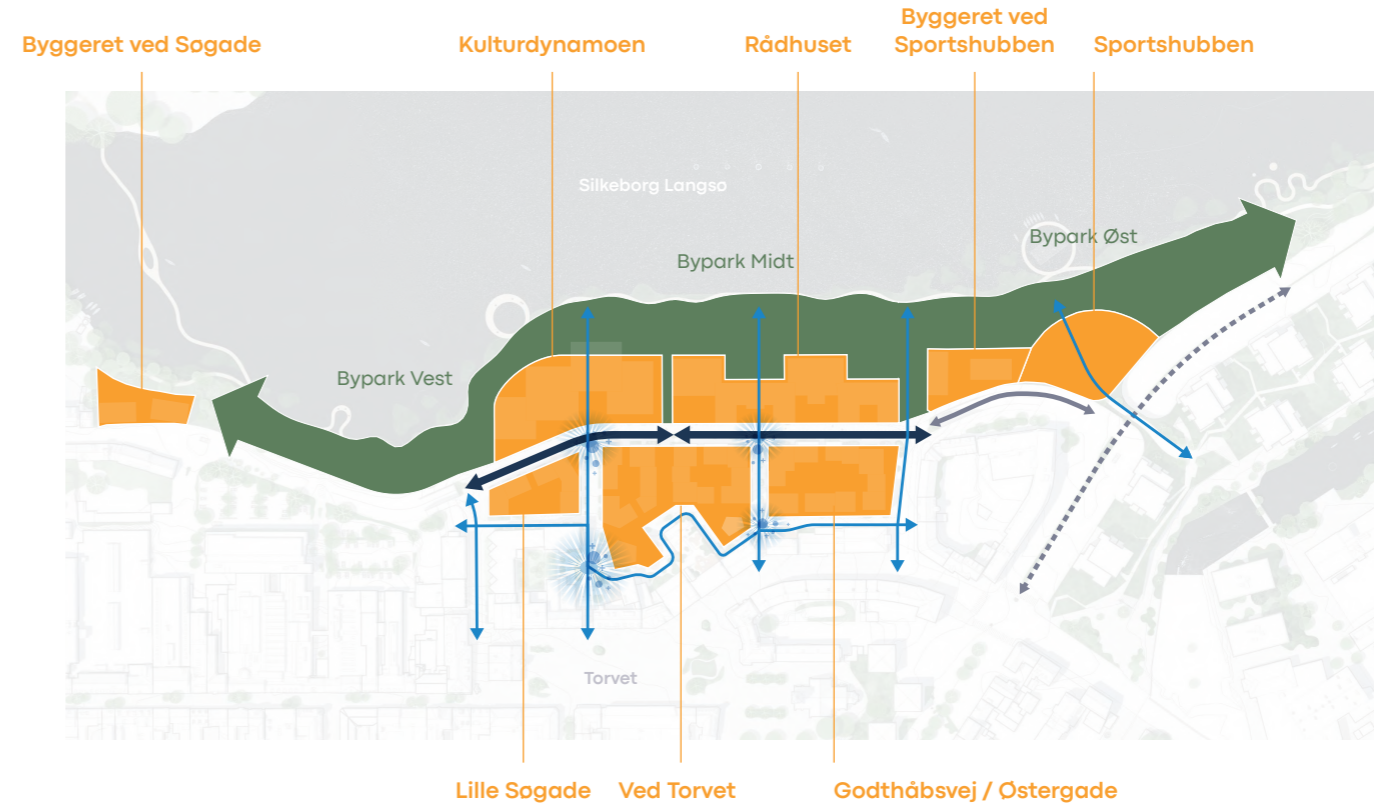


# Læsevejledning

Etapeplanen skal betragtes som et dynamisk dokument, som kan udvikles over tid, efterhånden som projektet og beslutningerne modnes. Det er her været væsentligt i arbejdet med etapeplanen, at projektet har flere 'bundlinjer', som er i spil samtidigt. Det vil være naturligt, at disse kommer til at spille forskellige roller i den kommende proces, og at der vil være behov for at revidere (dele af) etapeplanen på baggrund heraf.

Etapeplanen består af tre dele:

- > En indledende beskrivelse af **baggrunden for etapeplanen** samt et samlet overblik over de væsentligste konklusioner. Denne del kan læses særskilt (side 3-23).
- > En gennemgang af **etapeplanens enkeltdele og delområder** (side 24-78). Denne del udgør et **'katalog'**, som **beskriver planens enkeltdele** på en ensartet måde og kan – på baggrund af en introduktion af planens enkeltdele – læses afsnit for afsnit. Gennemgangen af de enkelte delområderne rundes af med en oversigt over, hvilke nødvendige beslutningerne, der er relateret til delområderne.
- > Et afsnit, som handler om **realiseringen af Søfronten med afsæt i to mulige scenarier for realiseringen** (side 79-96). Afsnittet redegør for de tidsmæssige og økonomiske forudsætninger for og konsekvenser af scenarierne, samt hvordan øvrige bundlinjer påvirkes. Desuden beskriver afsnittet det beslutningsbehov der knytter sig til realiseringen af Søfronten.



Oversigtsdiagram:  
Etapeplanens indhold

## Signaturforklaring

- Byparken
- Delområder
- Overdækning af forlagt Søvej
- Passager og sammenhænge
- Byliv og særlige steder
- Omlægning af Christian 8.s Vej og første del af forlægningen af Søvej som forarbejder til Søfronten



INDLEDNING OG BAGGRUND

# Etapeplanens afsæt

Udvikling af Søfronten baserer sig på en række politiske planer og beslutninger



# Søfronten er en del af noget større

## Sammenhænge til andre indsatser og projekter

Udviklingen af Søfronten handler om udviklingen af hele Silkeborg. Søfronten indgår som et nøgleprojekt i en række af projekter, som har og har haft til formål at løfte og udvikle hele bymidten. Søfronten skal dermed ses i sammenhæng med den samlede ambition om at forbinde dynamoerne i bymidten. Projektet skal samtidig understøtte forbindelserne langs Silkeborg Langsø og realiseringen af visionen om Danmarks Outdoor Hovedstad.

Udviklingen af Søfronten skal bidrage til at realisere ambitionerne for byens udvikling, samtidig med at projektet baserer sig på, og skal være i overensstemmelse med de planer og strategier, som enten er gældende eller vil blive vedtaget undervejs. Det er eksempelvis vigtigt, at udviklingen af Søfronten og Havnen sker i relation til hinanden, og at især forbindelserne mellem disse styrkes.



Diagram, som illustrerer helhedsorienteret udvikling af Silkeborg Midtby – fra Team EFFEKTs forarbejder.



## Dynamoer for byliv i hele bymidten

Søfronten skal sammentænkes med andre vigtige dynamoer for byliv i hele bymidten. Generelt er der et potentiale i at se på, hvordan forbindelserne i midtbyen kan styrkes, så der skabes en mere tilgængelig og sammenhængende bymidte.

Illustrationen er fra Team EFFEKTs forundersøgelse for overdækningen af Søvej, udvidet til også at omfatte Stations- og banearealet.



# Finansiering af Søfronten

## Grøn bypark ved Søfronten: Modning, proces og anlæg

### BUDGETAFTALE 2024

Byrådet har i budgetaftale 2024 besluttet at afsætte midler til samt at igangsætte projekter og undersøgelser som forarbejder til realiseringen af omdannelsen af Søfronten, herunder udarbejdelsen af nærværende dokument. Fra budgetaftalen:

#### "Grøn bypark langs Søfronten

En grøn bypark langs Søfronten understøtter byrådets vision om Danmarks Outdoor Hovedstad som afsæt for bevægelse, sundhed og livskvalitet. På baggrund af en arkitektkonkurrence godkendte byrådet i 2019 en udviklingsplan for omdannelse af Søfronten til en grøn bypark med plads til byliv, kultur og outdoor-aktiviteter langs søbredden. Parterne er enige om at sigte mod at realisere planerne for den nye søfront senest i 2035. På baggrund af en markedsanalyse vil parterne aftale de næste skridt og prioritering i projektet. Parterne er desuden enige om følgende:

- > Fra 2024 afsættes en pulje på 200.000 kr. til fortsatte byrumsforsøg for at fastholde fokus på områdets udvikling, og for fortsat at afdække områdets kreative muligheder og nytænke måder, som området kan bruges på.
- > I 2024 udarbejdes en etapeplan for realisering af det samlede projekt.
- > Første etape er at flytte Christian 8.s Vej væk fra søen og over langs det nye byggeri ved Søtorvet.
- > Det kommende år skal desuden bruges på at afklare Museum Jorns fremtidige udvikling, og det skal undersøges, om sammenlægninger eller flytninger af kommunens og selvejende kulturinstitutioner kan understøtte området."

### BUDGET 2025 (ANLÆG)

I Silkeborg Kommunes anlægsbudget for årene fra 2025 og frem er der bl.a. afsat anlægsmidler til realisering af vejanlægget, som er grundlaget for omdannelsen af Søfronten. Særligt bemærkes, at der fra 2030 er afsat op mod 135 mio. kr. årligt over 5 år til at realisere Søfront-projektet. Se udtræk fra anlægsbudgettet herunder:

Udtræk fra Silkeborg Kommunes anlægsbudget for 2025-2034, med markering af budgetposterne for Søfronten.

| Bevilling og projektnavn   | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030           | 2031           | 2032           | 2033           | 2034           |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>12 Kommunale ejendomme</b>  | <b>53.500</b> | <b>38.000</b> | <b>26.800</b> | <b>26.800</b> | <b>33.300</b> | <b>26.300</b>  | <b>25.800</b>  | <b>13.800</b>  | <b>13.800</b>  | <b>13.800</b>  |
| Energibesparende projekter (årlig pulje)                             | 5.000         | 8.000         | 8.000         | 8.000         | 8.000         | 8.000          | 8.000          | 8.000          | 8.000          | 8.000          |
| Renoveringer og vedligehold (årlig pulje)                            | 5.000         | 5.000         | 5.000         | 5.000         | 5.000         | 5.000          | 5.000          | 5.000          | 5.000          | 5.000          |
| Udskiftning af gasfyr (årlig pulje)                                  | 10.000        | 10.000        | 10.000        | 10.000        | 12.500        | 12.500         | 12.000         | 0              | 0              | 0              |
| Affaldsopbevaring (årlig pulje)                                      | 5.500         | 3.500         | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Ferskvandscentret, genoprettende vedligeholdelse                     | 3.000         | 3.000         | 3.000         | 3.000         | 7.000         | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Projektering af nedrivning af dele af Arendalsvej 271                | 4.000         | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Silkeborg Bad, genoprettende vedligehold (årlig pulje)               | 0             | 0             | 800           | 800           | 800           | 800            | 800            | 800            | 800            | 800            |
| Hjerterum i Funder - etablering af vej, torv, p-pladser og kiss&ride | 4.000         | 3.000         | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Program og områdestudie - infrastruktur i Sejs-Svejbæk               | 1.000         | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Kunstcentret Silkeborg Bad, genoprettende vedligehold                | 6.000         | 5.500         | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Pulje til Køb  | 35.000        | 25.000        | 25.000        | 25.000        | 25.000        | 25.000         | 25.000         | 25.000         | 25.000         | 25.000         |
| Pulje til salg   | -25.000       | -25.000       | -25.000       | -25.000       | -25.000       | -25.000        | -25.000        | -25.000        | -25.000        | -25.000        |
| <b>16 Tværgående aktiviteter</b>                                     | <b>200</b>    | <b>500</b>    | <b>300</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| Bypark langs Søfronten   | 200           | 500           | 300           | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>25 Veje</b>   | <b>27.100</b> | <b>47.700</b> | <b>28.100</b> | <b>23.100</b> | <b>23.700</b> | <b>153.100</b> | <b>151.600</b> | <b>152.200</b> | <b>151.600</b> | <b>136.600</b> |
| Cykelstier med medfinansiering (årlig pulje)                         | 4.000         | 4.000         | 4.000         | 6.000         | 6.000         | 6.000          | 5.000          | 5.000          | 5.000          | 5.000          |
| Søtorvet - forlægning af Christian 8. Vej og Søvej                   | 6.000         | 10.000        | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Høje Kejlstrupvej forlæg. Eriksborg - vejforlægning Eriksborg        | 2.000         | 19.000        | 10.000        | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>Søfronten</b>   | <b>2.000</b>  | <b>2.000</b>  | <b>2.000</b>  | <b>4.000</b>  | <b>5.000</b>  | <b>135.000</b> | <b>135.000</b> | <b>135.000</b> | <b>135.000</b> | <b>120.000</b> |
| Mindre anlægsarb. (årlig pulje), bla. undersøg. vedr. veje           | 5.100         | 5.700         | 5.100         | 5.100         | 5.700         | 5.100          | 5.100          | 5.700          | 5.100          | 5.100          |



# To scenarier for etapeplanen

## En hel og en delvis overdækning af Søvej

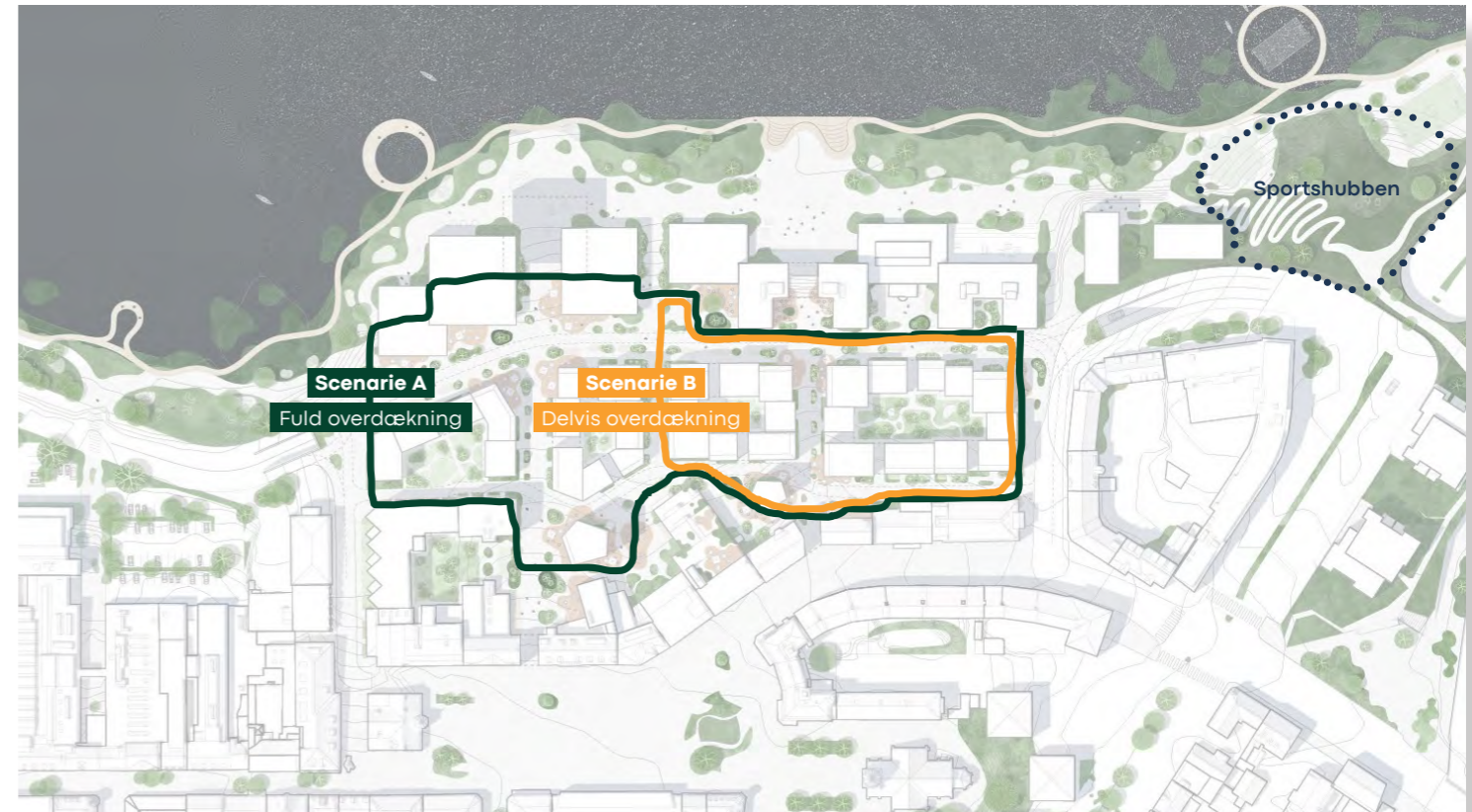
Det er i forbindelse med igangsætningen af etapeplanen besluttet:

- > at der skal udarbejdes en etapeplan for to scenarier, som tager afsæt i henholdsvis en hel og en delvis overdækning af Søvej samt
- > at de to scenarier indeholder muligheden for at nedrive Søvej 3 helt eller delvist.

Scenarierne er i arbejdet med etapeplanen nærmere defineret som:

- > **Scenarie A – Fuld overdækning:** Scenariet rummer en fuld overdækning og er i tråd med anbefalingerne fra markedsdialogen, som er gennemført ifm. udarbejdelse af etapeplanen. Scenariet prioriterer sammenhænge, bykvalitet og ambitioner for bymidten. Scenariet står på skuldrene af tidligere politiske beslutninger. I scenariet nedrives Søvej 3, og Sportshubben realiseres med parkering under terræn.
- > **Scenarie B – Delvis overdækning:** Scenariet rummer en delvis overdækning og er et nedskaleret projekt i forhold til den fulde overdækning og omfatter en delvis nedrivning af Søvej 3.

På tværs af begge scenarier er der variationsmuligheder, som ikke relaterer sig til selve overdækningen og scenarierne. Særligt nævnes Sportshubben, som i den form, som er beskrevet i udviklingsplanen, bidrager væsentligt til det samlede parkeringregnskab for Søfronten, men som potentielt kan gentænkes. Se mere under delområdet Sportshubben fra side 33.



Overdækningens udstrækning i de to scenarier med henvisning til den fulde overdækning jf. forarbejder fra Team EFFEKT.





I budgetaftale 2024 blev der blandt andet afsat penge til at fortsætte arbejdet med byrumsforsøg. Her ses billede fra parkeringsarealerne ved Sofronen, som i en periode var omdannet til en meget velbesøgt Street Food Festival.



INDLEDNING OG BAGGRUND

# På vej mod etapeplanen

En indledende markedsdialog og midlertidige byrumsforsøg  
danner grundlag for etapeplanens anbefalinger

# Indledende markedsdialog og anbefaling til samarbejdsmodel

## Interesse fra markedet i et partnerskab med Silkeborg Kommune

### INPUT FRA INDLEDENDE MARKEDSDIALOG

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af etapeplanen gennemført en indledende markedsdialog med potentielle investorer. Formålet med dialogen har været at opnå indsigt i, hvad der er vigtigt for investorernes interesse i at investere i området og indgå i et udviklingssamarbejde med Silkeborg Kommune om Søfronten. Dialogen har desuden haft fokus på at afdække konkrete behov og interesser hos investorerne, herunder forhold som volumen, enhedsstørrelser, udviklingsscenarioer samt udbuds- og samarbejdsformer.

Markedsdialogen har vist:

- > At der er generel, positiv interesse i projektet fra investorer.
- > At der er potentiale i at arbejde med en udviklings- og partnerskabsmodel, som muliggør, at investorerne inddrages tidligt med mulighed for at påvirke projektet.
- > At særligt parkeringsløsningen kræver stor opmærksomhed, bl.a. ift. bæredygtighed og økonomisk realiserbarhed.
- > At investorerne er klar til at bidrage til ambitionerne om et mangfoldigt og livligt kvarter – og at der i den forbindelse lægges stor vægt på, at Silkeborg Kommune fastholder ambitionerne om kulturfunktioner og fælles funktioner langs Søfronten.
- > At Rådhuset og Kulturdynamoen er essentielle for investorerne.
- > At der er brug for indledningsvist at få styr på grundejerinteresserne i området.

### INVESTORER FORETRÆKKER EN OFFENTLIG SØFRONT

Udviklingsplanen omfatter en forlægning af Søvej men uden en overdækning – kombineret med parkering dels på terræn, dels i parkeringshuse. Udviklingsplanen omfatter desuden en relativt begrænset mængde byggeretter til nye funktioner, herunder boliger mv.

Alle de investorer, der har deltaget i den indledende markedsdialog, peger på et scenarie med overdækning som det mest relevante scenarie. Konkret må det forventes, at større investorer alene vil have interesse i projektet, hvis det har et volumen svarende til de volumenstudier, der er gennemført med afsæt i overdækningen. Dermed vil en beslutning om en (helt eller delvist) overdækket Søvej være afgørende for, hvilke muligheder der er for at tiltrække og samarbejde med investorer om realiseringen af Søfronten.

Derudover kan resultaterne af den indledende markedsdialog aflæses i etapeplanens oplæg til tidligt at træffe afgørende beslutninger om at reservere arealerne langs selve Søfronten til offentlige og kulturelle formål (Kulturdynamoen og Rådhuset) samt at få afklaret de ejerskabsmæssige forudsætninger for udviklingen af projektet som helhed.

### ANBEFALING TIL PARTNERSKAB SOM SAMARBEJDSMODEL

Markedsdialogen peger på, at der er potentiale for at tiltrække større, erfarne projektudviklere og investorer som samarbejdspartnere i udviklingen af Søfronten.

Markedsdialogen peger desuden på, at der ift. projektets relevans over for disse udviklere og investorer bør tages udgangspunkt i en udbuds- og samarbejdsmodel, hvor byggeretterne i Søfronten som helhed – evt. afgrænset til byggeretterne beliggende syd for den forlagte Søvej – bliver udviklet og realiseret i et partnerskab(sliggende) samarbejde mellem Silkeborg Kommune og én investor, fx gennem et tidligt udbud.

Kendetegnende ved et tidligt udbud er, at et udbud gennemføres relativt tidligt i udviklingen af arealet, og at helhedsplanlægning, lokalplanlægning og byggemodning gennemføres i et samarbejde med investor. Et tidligt udbud muliggør en dialogbaseret proces, det kan skabe høj kvalitet båret af en fælles vision, men det kræver også, at Silkeborg Kommune i en vis grad afgiver styring. Som sådan er valget af udbudsform en vigtig beslutning frem mod udviklingen af Søfronten.

Anbefalingen på nuværende tidspunkt er med afsæt i den indledende markedsdialog at tilrettelægge udviklingen af Søfronten, så den muliggør en senere beslutning om at gennemføre et samlet, tidligt udbud.

Scenarierne for etapeplanen og det anførte oplæg til beslutningsrække (se fra side 79) afspejler de forventede forudsætninger for et tidligt udbud.



## Midlertidige byrumsforsøg

### Forsmag på fremtiden med en omdannet Søfront

Gennem flere år er der i området gennemført forsøg med midlertidige byrum. Forsøgene skal være med til at kvalificere indretningen af Søfronten, inden selve omdannelsen af området går i gang og give en forsmag på de bymæssige kvaliteter, der kan forløses med en omdannet og meget mere rekreativ Søfront.

I 2024 lukkede man f.eks. Søvej i 14 dage og omdannede arealerne ned til Silkeborg Langsø til et område med forskellige aktiviteter. Samtidig blev der etableret street food på parkeringsplads vest (se billedet side 11).

Forsøget havde til formål dels at vise potentialerne i at etablere en bypark på Søfronten. Samtidig var der også tale om et trafikforsøg, som skulle kortlægge, om det var en mulighed helt at undvære Søvej.

Lukningen af Søvej medførte store trafikale påvirkninger af mindre veje i midtbyen – særligt omkring Grønnegade, Toldbodgade og Vestergade, og forsøget viste således, at det vil kræve omlægning af den øvrige vejstruktur i bymidten, hvis Søvej skal lukkes.

#### EN INDSATS SOM FORTSÆTTER

Det er vigtigt for udviklingen af Søfronten at fortsætte med at afprøve byrummenes muligheder løbende i de kommende år, mens Søfronten udvikles. Undervejs vil der blive gennemført forskellige initiativer, der omsætter de afsatte budgetmidler til byrumsforsøg. Disse indsatser skal løbende tilpasses de aktuelle fysiske rammer og de behov, der opstår i takt med udviklingsarbejdet.



Fra "Sommer på Søvej", 2023



Fra "Sommer på Søvej", 2023



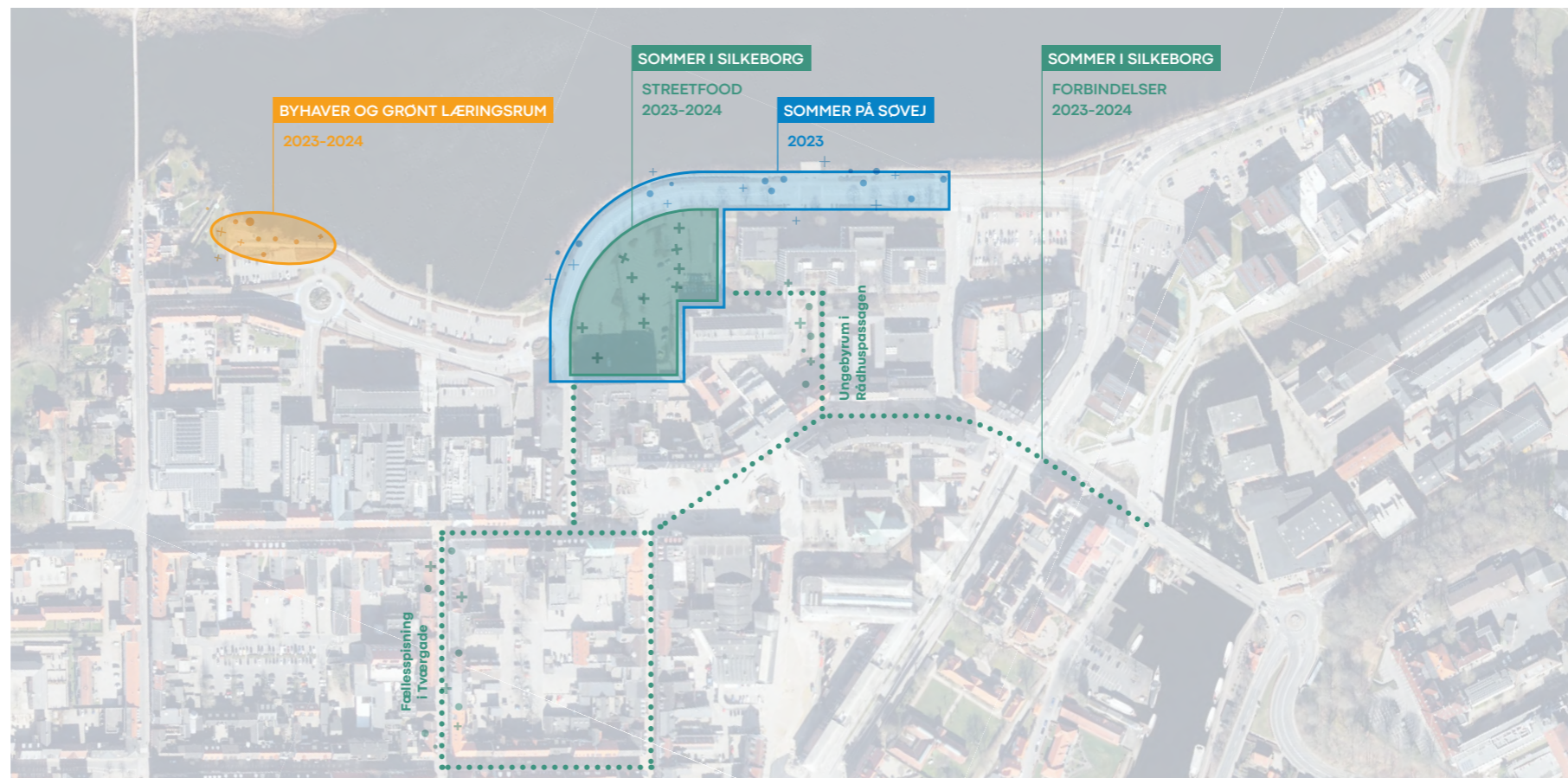
Fra "Byhaver og grønt læringsrum", 2023-2024

Billeder fra de midlertidige byrumsforsøg.



## Midlertidige byrumsforsøg

Der er afsat midler til løbende at arbejde med midlertidige byrumsforsøg i udviklingen af Søfronten. De første projekter blev gennemført i 2023. Det er planen, at der fortsat løbende skal afprøves forskellige indsatser i udviklingen af Søfronten for at teste byrummenes potentialer. Kortet her viser en oversigt over de midlertidige byrumsforsøg, der har været gennemført indtil nu



Kortlægning af gennemførte midlertidige byrumsforsøg.





I budgetaftale 2024 blev der blandt andet afsat penge til at fortsætte arbejdet med byrumsforsøg. Her ses et billede fra en fællesspisning i Tværgade, som var en del af byrumsforsøgene i 2024, hvor det handlede om at styrke forbindelserne mellem Sofronten og midtbyen.



INDLEDNING OG BAGGRUND

# En dynamisk etapeplan

Søfronten er et byudviklingsprojekt, som skal udvikles over en årrække

# Etapeplanen som dynamisk styringsredskab

## Afsæt for den videre udvikling af Søfronten

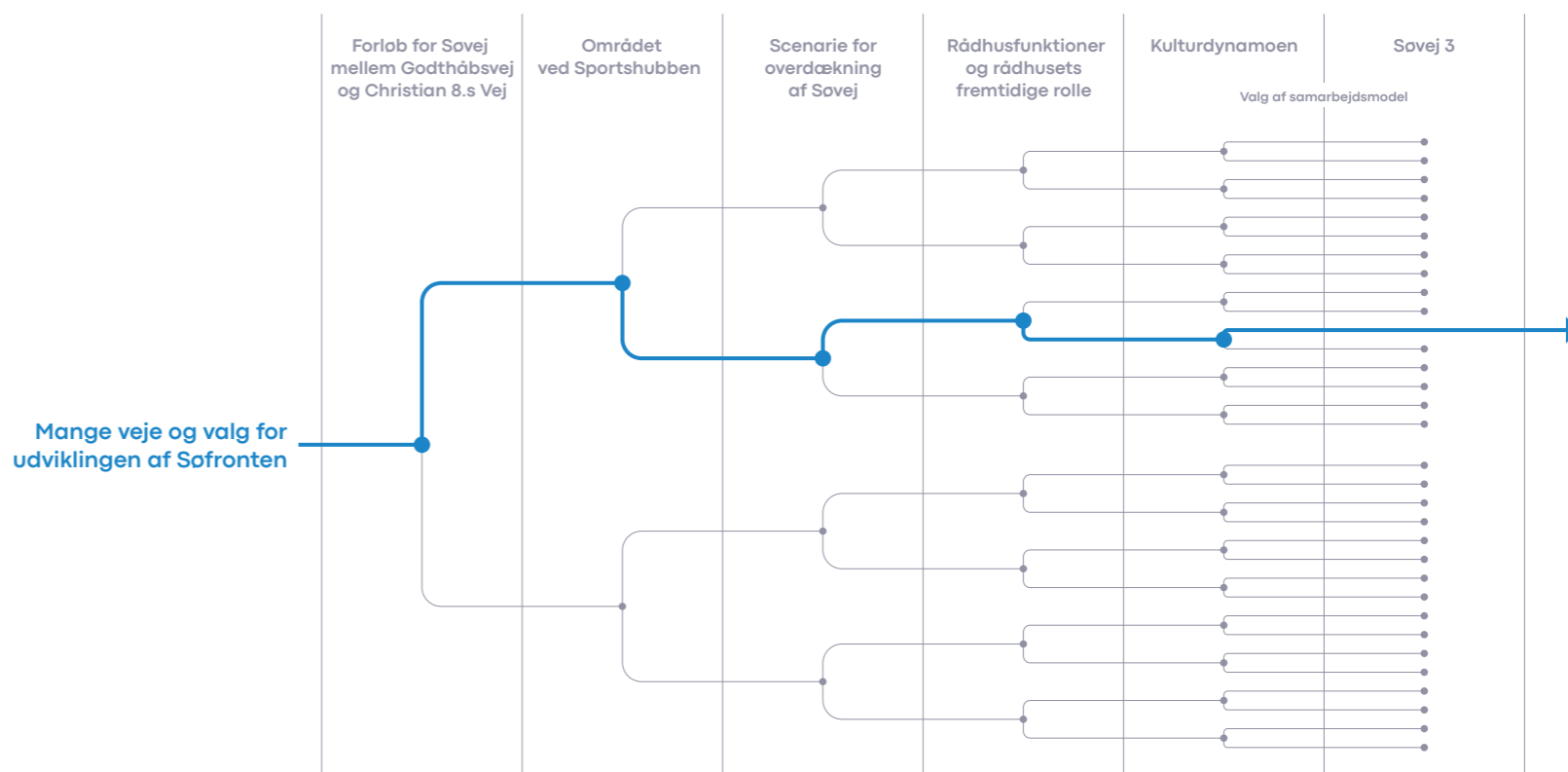
Udviklingen af Søfronten afhænger af en lang række politiske beslutninger, som tilsammen har afgørende betydning for det samlede projekt. Ikke alle disse er kendte endnu. Derfor skal etapeplanen betragtes som et dynamisk dokument, der kan fungere som et styringsredskab gennem de kommende år, og hvor det belyses, hvilke konsekvenser de mest afgørende beslutninger vil få for det videre udviklingsarbejde.

Det handler om at tage beslutninger på et oplyst grundlag – også selvom forudsætningerne kan ændre sig undervejs. Der kan være mange veje til et færdigt Søfront-projekt, hvor valg og fravalg over de kommende år får afgørende konsekvenser for den bykvalitet, som skabes i projektet som helhed på tværs af beslutningerne – også i forhold til parametre som økonomi og parkering i midtbyen. Derfor arbejder etapeplanen med scenarier samt en beslutningsrække for de undersøgte scenarier. Se mere om dette fra side 79.

### SAMARBEJDSMODEL OM UDVIKLINGEN AF SØFRONTEN

Uanset udbuds- og samarbejdsmodel vil nogle af projektets elementer skulle fastlægges inden et udbud og som forudsætning for valg af udbudsmodel, mens andre med fordel kan fastlægges i samarbejde med en investor/partner.

Etapeplanen afspejler de forventede behov, som følger af et tidligt udbud. Andre udbuds-/samarbejdsmodeller har andre forudsætninger og vil stille andre krav til, hvilke beslutninger, som skal træffes tidligt (før et udbud) hhv. i samarbejde med en investor.



De mange beslutninger, som skal tages over de kommende år, definerer samlet set det endelige projekt og den kvalitet der skabes med udviklingen af Søfronten.

Diagrammet her viser en stiliseret version af en mulig beslutningsrække, og udfoldes yderligere fra side 80.

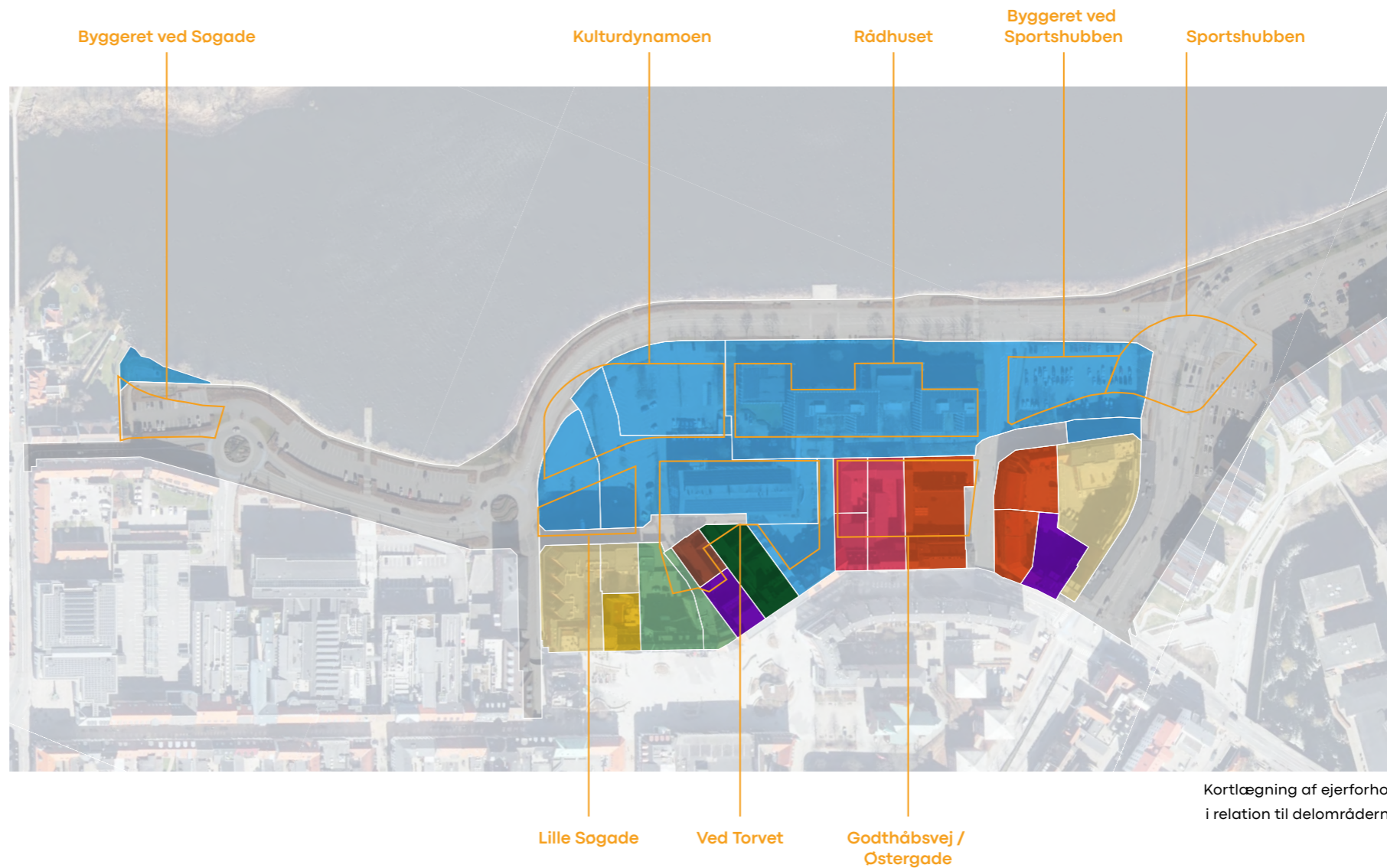


## Ejerforhold:

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Offentlig vej   |  | TOBU ApS  |
|  | Silkeborg Kommune   |  | Elkærhus PS   |
|  | H. Reimar Niensens<br>Ejendomsselskab A/S                   |  | Kirkens Korshær                                     |
|  | Silkeborg Østerport I A/S<br>(Ejer: H. Reimar Nielsen A/S)  |  | JDT Ejendomme ApS /<br>Boet efter Joran Dreyer Toft |
|  | Niels Hundebøll / Hundebøll<br>Finance A/S / Bent Jørgensen |  | Opdelt i ejerlejligheder                            |

## Et blandet ejerskab til arealerne i dag

Arealerne, som omdannes med Søfront-projektet, har et blandet ejerskab. Mulighederne for at udvikle projektområdets enkelte dele er forskellige alt efter den styringskraft Silkeborg Kommune har med afsæt i ejerskabet til arealerne. Der er behov for opkøb eller indgåelse af partnerskaber/udviklingssamarbejder med grundejere hvis projektet skal realiseres.



Kortlægning af ejerforhold  
i relation til delområderne.

# Skiftende parkeringsbehov

## Parkering i bymidten og udvikling af Søfronten

En af de væsentlige, fysiske konsekvenser ved omdannelsen af Søfronten er omdannelsen af de eksisterende parkeringspladser.

Det er en præmis for etapeplanen, at de 450 offentlige parkeringspladser, som i dag er i området, i princippet skal bevares. Derudover skal der etableres ny parkering svarende til byggeretter og nye funktioner som følge af projektet. Kortet på næste side viser placeringen af de 450 eksisterende parkeringspladser, som indgår i etapeplanen.

Med omdannelsen af Søfronten kommer bymidten i Silkeborg til at fungere markant anderledes end i dag. Det er samtidigt vigtigt at understrege, at parkeringsbehovet kan ændre sig over tid.

Dermed må det også forventes, at der i løbet af de kommende år løbende bliver behov for at revurdere parkeringsbehovet og sikre, at løsninger er tidssvarende. På den måde svarer situationen i Silkeborg til mange andre byer, hvor forventningerne til antallet af og tilgængeligheden til parkeringspladser er i forandring.

Derudover peger både den økonomiske screening og markedsdialogen på, at usikkerheder knyttet til både den tekniske løsning og skaleringen af parkeringsløsningen bør belyses grundigt.

Der udestår et realitetstjek af potentialet for at etablere det anførte antal p-pladser. Herunder en beregning af potentialet for dobbeltudnyttelse. Derudover udestår ift. parkering en beskrivelse af, hvilke potentialer er der for at genbruge/omdanne p-pladserne til andre anvendelser, hvis der over tid opstår et ændret behov.

Den endelige løsning afhænger således både af de kendte forudsætninger (eksisterende p-pladser og forventning til nye funktioner i området) og dynamiske faktorer, som endnu ikke er kendte og fuldt ud belyst. Etapeplanen belyser parkeringsbalancen ud fra de aftalte præmisser, men der bør samtidigt arbejdes med en vis fleksibilitet ift. den endelige løsning.

De kendte usikkerheder omkring parkeringsbehovet og parkeringsløsningen, som kan få konsekvenser for projektet, er:

- > **Fremtiden for Søvej 3.** Bygningen indeholder ca. 300 arbejdspladser. Hvis bygningen nedrives helt eller delvist, skal dette modregnes det samlede parkeringsregnskab. Færre offentlige arbejdspladser medfører et lavere p-krav, idet parkeringsbehovet til boliger er noget lavere. Fordelingen af rådhusfunktioner mellem Søvej 3 og Rådhuset er ikke analyseret, og der er derfor heller ikke i etapeplanen taget højde for en konkret reduktion af parkeringsbehovet knyttet til rådhusfunktionerne. Dette bør belyses i det videre udviklingsarbejde.
- > **Sportshubben** og videreudviklingen af den. Hvilket antal parkeringspladser kan der reelt placeres her?
- > **Realiserbarhed.** Der udestår en tryktest af potentialet for at etablere det antal p-pladser, som er forudsat i udviklingsplanen og efterfølgende volumenstudier, idet disse er baseret på en række optimistiske forudsætninger.
- > Kælderparkering har et **relativt højt CO<sub>2</sub>-aftryk** sammenlignet med parkeringsløsninger over terræn.

- > **Dobbeltudnyttelse:** Med flere forskellige funktioner, som har forskellige brugsmønstre, er der potentiale for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser. Indledende beregninger viser et potentiale svarende til en reduktion af antallet af p-pladser på op til ca. 20%.
- > **Betydningen af en delvis overdækning** (Scenarie B) for mulighederne for at etablere parkering.
- > Det mulige potentiale i at **tænke parkering på Søfronten sammen med parkering i resten af byen.**
- > **P-normen i etapeplanen følger normen fra de tidligere forarbejder**, hvor der er forudsat en ensartet p-norm på 0,01 p-plads pr. m<sup>2</sup> byggeri. P-normen bør genbesøges og kvalificeres for de forskellige anvendelser der indgår i Søfront-projektet.

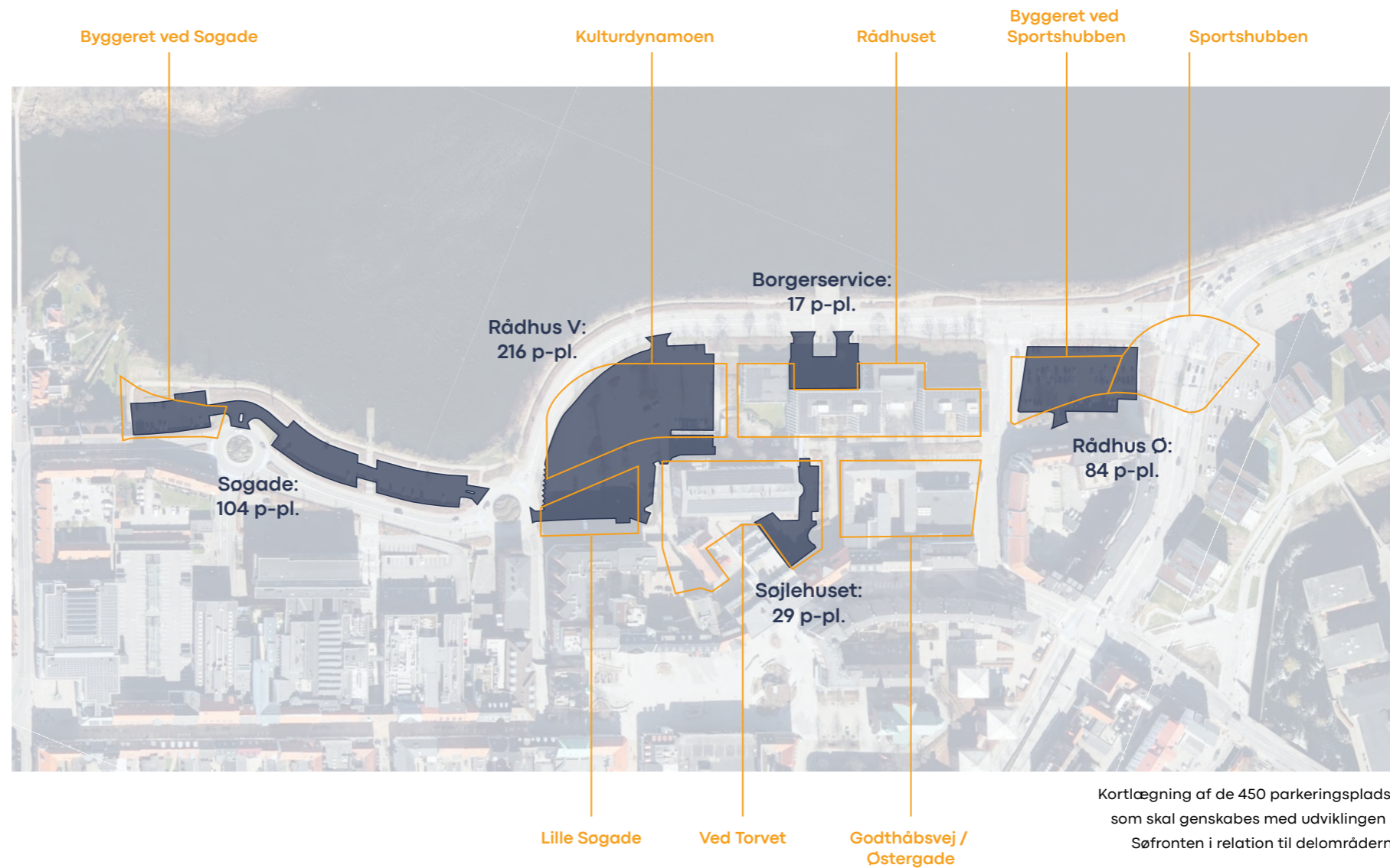
Principielt kan man tage en serie af beslutninger, som betyder at realisering af Søfronten isoleret set vil resultere i et netto-underskud af parkeringspladser. Det skal håndteres ved bevidst at håndtere konsekvenserne af beslutninger, fx gennem realisering af potentialet for dobbeltudnyttelse eller gennem samtænkning af Søfronten med bymidten som helhed. Alternativt bør der overvejes mulighederne for etablering af parkeringspladser andre steder i bymidten (hvor det fx kan gøres billigere end på Søfronten).



## 450 eksisterende parkeringspladser

Oversigt over parkeringspladser, som løbende inddrages til byudviklingsprojektet ved Søfronten.

De udgør samlet set 450 parkeringspladser, som skal gendannes med udviklingen af Søfronten.



Kortlægning af de 450 parkeringspladser som skal gendannes med udviklingen af Søfronten i relation til delområderne.



# En robust og dynamisk byudvikling

Et værdikompas for udviklingen af Søfronten skal holde fokus

Søfronten er et projekt, som kræver mod og vedholdenhed, fordi projektets resultater skal måles på mange forskellige 'bundlinjer', som til sammen skal beskrive gevinsten af projektet for Silkeborg. Projektet signalerer et gearskifte og en ambition for det centrale Silkeborg. Derfor bør de nødvendige, store investeringer vejes op mod de genvinster, der også vil være for byen. Gevinster, som skal sikres ved løbende at stille og fastholde krav til projektets indhold og kvalitet. De beslutninger, som skal tages, vil have stor betydning for, om og i hvor høj grad ambitionerne kan indfries.

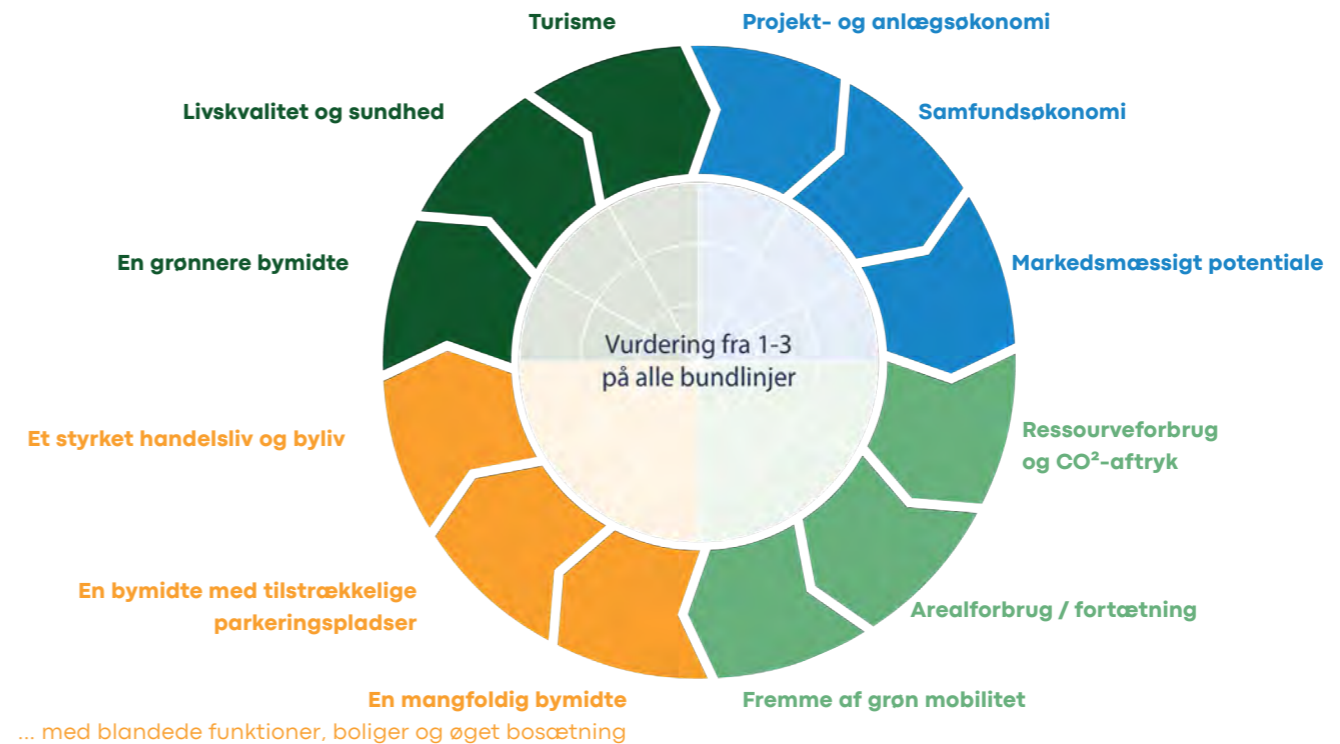
Værdikompaset til højre viser de væsentligste elementer i ambitionen om Søfronten. I afsnittet om Realisering af Søfronten fra side 79 vurderes etapeplanens to beskrevne scenarier op imod Værdikompaset, som dermed indikerer, i hvor høj grad de viste udviklingsscenarier leverer på projektets bundlinjer.

## VÆRDIKOMPASSET OG DEN FORTSATTE UDVIKLING

Værdikompaset kan også være et værktøj til at stille krav til udviklingsarbejderne fremad samt til at fastholde fokus på, hvilke andre positive effekter de store omlægninger i bymidten har. Værdikompaset kan dermed bruges til løbende fremadrettet at tale om kvalitet i et helhedsperspektiv.

## DANMARKS OUTDOORHOVEDSTAD

## ØKONOMI



## EN LEVENDE BYMIDTE

## RESOURCER

Diagram: Værdikompasets indhold og princip for vurderinger på 12 bundlinjer.







KATALOG

# Etapeplanens tværgående projekter og delområder

Gennemgang af delområderne i det samlede udviklingsprojekt for Søfronten

# Etapeplanens enkeltdele

## Introduktion

Som grundlag for at vise en mulig vej for realiseringen af Søfronten beskrives etapeplanens enkeltdele ud fra en række parametre. Det er hensigten, at denne del af etapeplanen kan bruges som et katalog over de indholdsmæssige forudsætninger og muligheder knyttet til Søfrontens enkeltdele.

Gennemgangen af etapeplanens enkeltdele rummer en beskrivelse af:

- > **Delområdets rolle** i den samlede omdannelse af Søfronten fra gråt parkeringsareal til grøn bypark.
- > Særlige **fysiske, bystrukturelle samt indholds- og anvendelsesmæssige opmærksomheder**, som rummer særlige potentialer eller udfordringer for de enkelte delområder.
- > **Parkering** i delområdet i forhold til det samlede Søfront-projekt.
- > **Tidsmæssige afhængigheder** i forhold til realisering af delområdet
- > **Økonomiske konsekvenser** ifm. udvikling af delområdet
- > Væsentlige pointer fra **markedsdialogen** knyttet til delområdet.
- > **Variationsmuligheder** for udviklingen af delområderne, særligt i forhold til forskelle mellem de to scenarier.

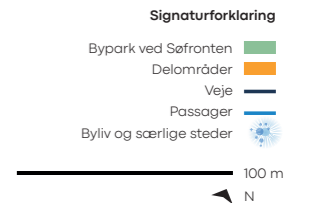


Diagram over etapeplanens enkeltdele.



## Etapeplanens enkeltdele

### Byggestenene i det samlede byudviklingsprojekt

Søfrontens enkeltdele udgør tilsammen det samlede byudviklingsprojekt. Nogle delområder vil danne ramme om bygninger og byrum, mens andre har en mere sammenbindende funktion, fx byparken og forbindelserne mellem bymidten og søen. Som beskrevet på side 7 viser etapeplanen scenarier for, hvordan projektets enkeltdele kan knyttes sammen i ét samlet Søfront-projekt. Når de sættes sammen, er det muligt at tale om rækkefølger, etaper og de beslutninger, der knytter sig til udviklingsscenarierne. Se afsnittet om Realisering af Søfronten fra side 79.

Byggestenene i det samlede udviklingsprojekt udvikles ikke nødvendigvis på samme tid over de kommende år. Det er derfor væsentligt at bemærke, at der vil være perioder, hvor man er "bagud" ift. antallet af parkeringspladser, ligesom der vil være perioder med logistiske udfordringer mv. pga. bygge- og anlægsarbejder. Bevidstheden om dette er væsentlig for de enkelte beslutningers effekt på helheden. Etapeplanens afsnit om Realisering af Søfronten fra side 79 konkretiserer dette.

Der er fortsat en række væsentlige forudsætninger og uafklarede forhold vedrørende nogle af enkeltdele, som kan få betydning for det samlede projekt. Det gælder blandt andet forhold vedrørende parkering og de tekniske løsninger. Dette beskrives løbende i de relevante afsnit.

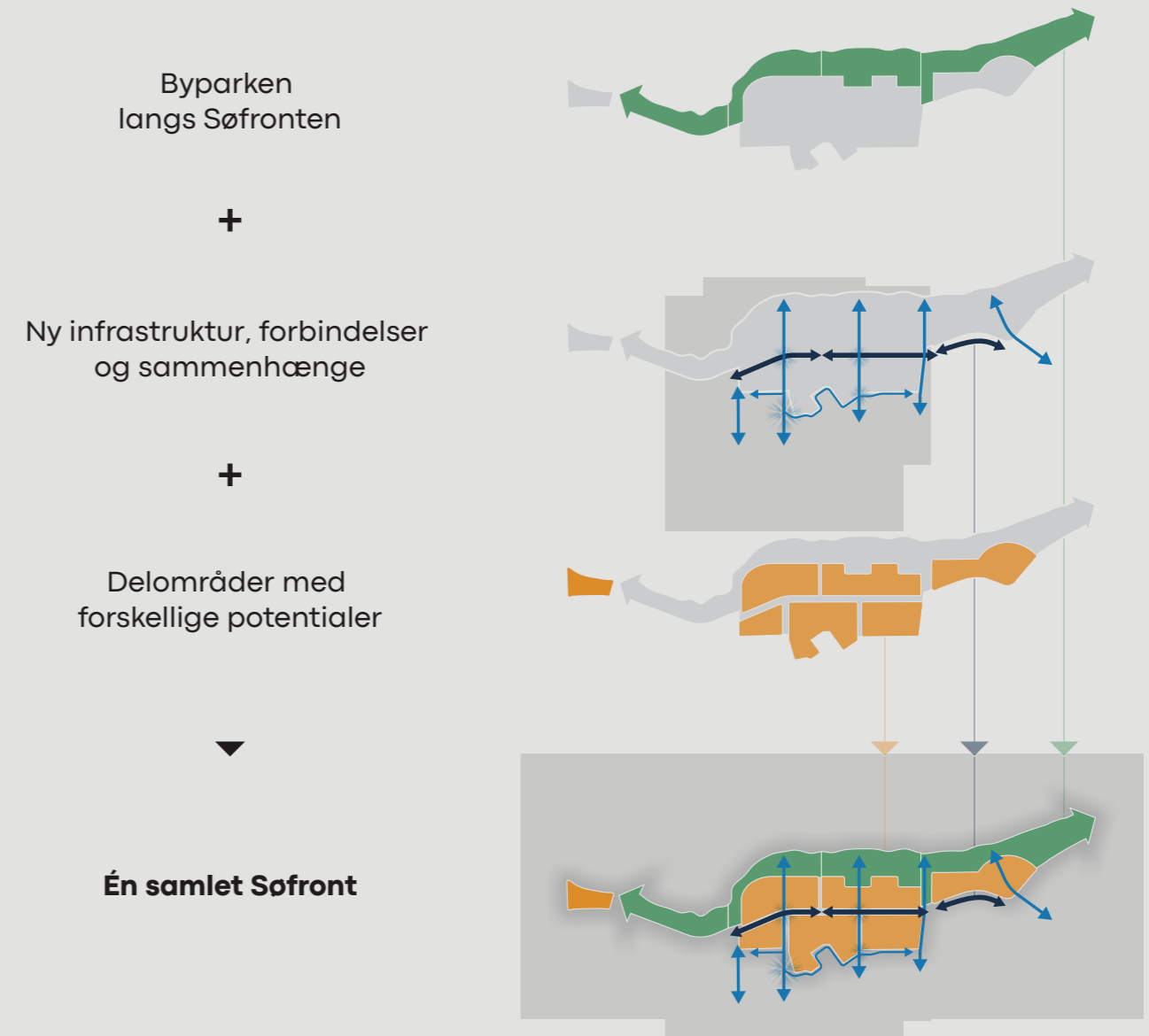


Diagram over etapeplanens enkeltdele.

## Tværgående projekter

# Byparken ved Søfronten

### SØFRONTENS GRØNNE RYGRAD

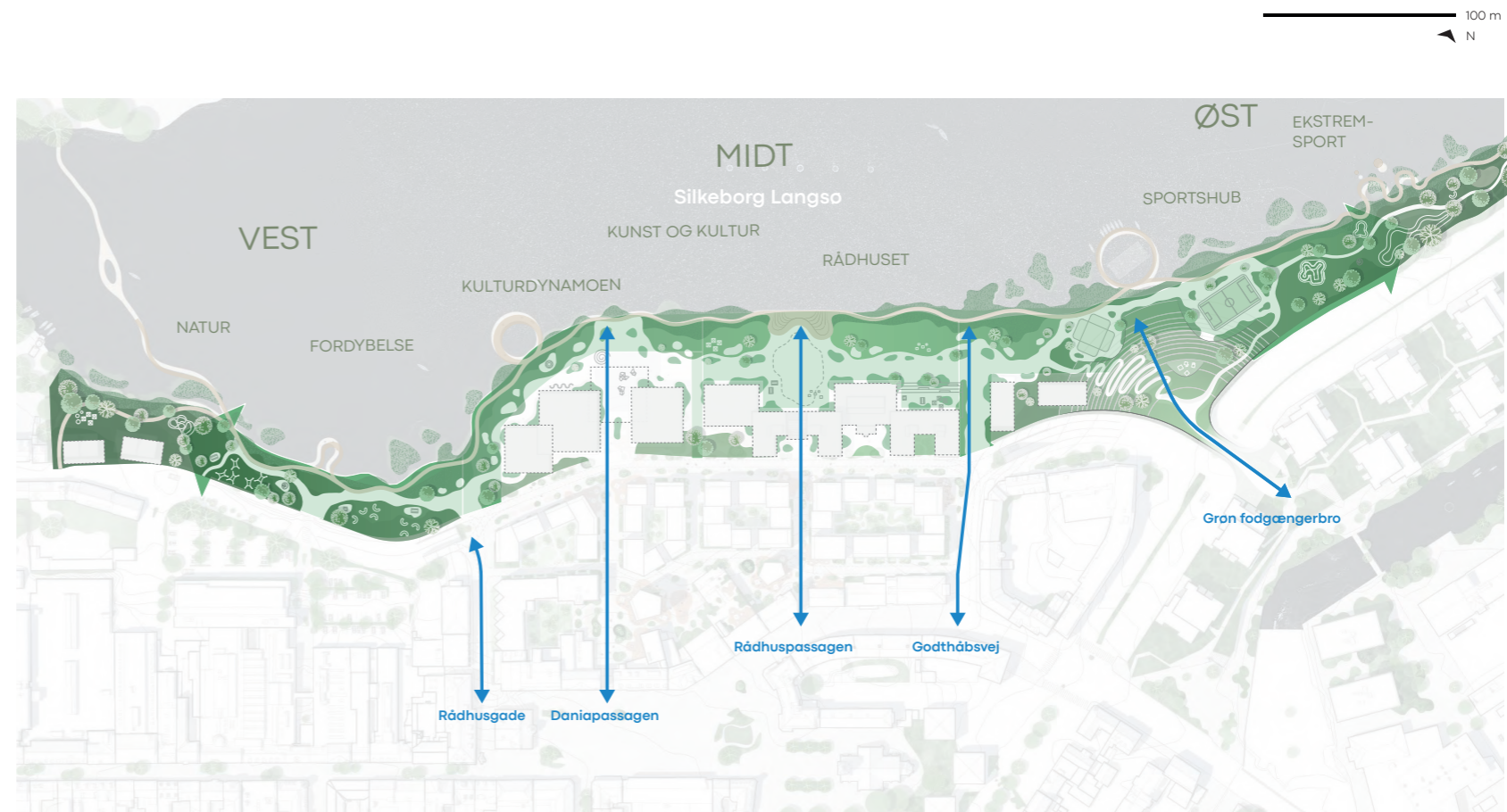
Den overordnede strategi i omdannelsen af Søfronten fra grå til grøn vækkes til live i det store og markante byparklandskab, som realiseres på arealerne tættest ved vandet – området som i dag primært består af parkeringspladser samt den nuværende Søvej. Arealerne omdannes til en grøn bypark med plads til byliv og outdooraktiviteter. Byparken forventes at blive udviklet i en række deletaper, med de østlige og vestlige arealer som de første og de centrale arealer senere.

Byparken er inddelt i 3 zoner:

- > **ØST:** Arealet længst mod øst skal indeholde aktivt prægede funktioner.
- > **MIDT:** Centralt i området handler det om kunst og kultur ved Rådhuset og Kulturdynamoen.
- > **VEST:** Længst mod vest rummer byparken natur og plads til fordybelse.

Karakteren af byparken kan påvirke karakteren af de forbindelser, der knytter byparken til bymidten gennem det omdannede byområde (de blå pile på illustrationen til højre). Se mere om forbindelserne på side 31.

Byparken bliver et vigtigt samlingspunkt for alle silkeborgensere og byens gæster – et grønt åndehul, der forener natur, kultur, byliv og bevægelse et stærkt bidrag til aktiv og levende midtby. Samtidig vil byparken styrke [byrådets vision](#) om Silkeborg som Outdoorhovedstad, og i en lidt større skala vil byparken fuldføre Silkeruten, som er en 12 km lang vandrerute i og omkring Silkeborg bymidte. Gennemgangen af hvert delområde rummer en beskrivelse af delområdets sammenhæng til byparken.



Byparken og de væsentlige passager der knytter forbindelser til bymidten.





Billede fra "Sommer på Sovej", 2023



Billede fra "EM i Kano og Kajak", 2022



Billede fra "Sommer på Sovej" 2023, hvor Sovej blev lukket og omdannet til en bypark.



## Tværgående projekter

# Overdækningen af Søvej og omlagt Christian 8.s Vej

### OVERDÆKNINGEN AF SØVEJ

Overdækningen af Søvej rummer et potentiale for at skabe et stort, sammenhængende bykvarter med fokus på byliv, mennesker og forbindelser mellem gågaderne og Torvet og selve byparken. Et potentiale der ikke er til stede, hvis mennesker og biler skal deles om pladsen. Overdækningen udgør en mulighed for at genetablere parkeringspladserne i et samlet dæk under byggefeltene. Byggefeltene kan samtidigt realiseres med en høj bebyggelsestæthed, da der ikke skal findes plads til parkering på terræn mellem husene.

Overdækningen udgør den tungeste økonomiske post i projektet, hvilket er beskrevet nærmere i den økonomiske vurdering af planens delelementer fra side 83.

I det fuldt overdækkede Scenarie A er Søvej overdækket i forløbene markeret som Overdækning A og B. I det delvist overdækkede Scenarie B er Søvej kun overdækket i forløbet markeret som Overdækning A, som er sammenhængende fordi der skal sikres adgang for Brand og redning. En delvis overdækning betyder en anderledes parkeringsløsning, og ændrede forudsætninger for realisering af byggeretter, passager og byrum. Se mere i afsnittene om passagerne og delområderne.

### KRYDSOMBYGNING OG OMLÆGNING AF CHRISTIAN 8.S VEJ / GODTHÅBSVEJ ER EN FORUDSÆTNING

Første skridt i af etableringen af den forlagte Søvej er krydsombygning og omlægning af Christian 8.s Vej og etablering af den første delstrækning af den forlagte Søvej frem mod Godthåbsvej. En midlertidig og en permanent løsning er i spil for strækningen, og valg mellem disse påvirker udviklingsmulighederne for Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben på kort sigt (se diagrammer side 30).

Ved krydsombygningen forudsættes de 84 parkeringspladser ved parkeringspladsen Rådhus Ø fjernet. Vælges en permanent forlægning kan det reelt være færre, der fjernes ved ombygningen, mens resten fjernes ved udviklingen af Sportshubben.

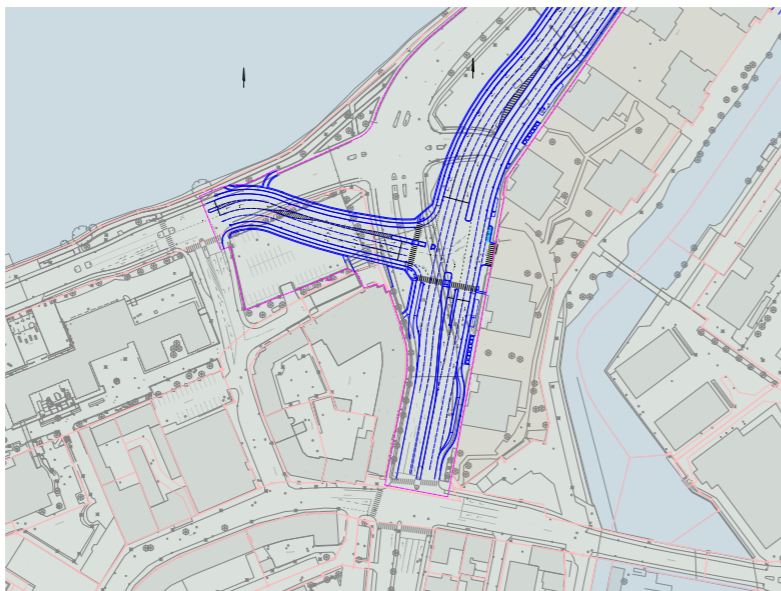


Diagram over vejinfrastruktur i etapeplanen: Omlægning af Christian 8.s Vej og første del af forlagt Søvej som forarbejder, samt etapeplanens to delstrækninger for den overdækkede del af forlagt Søvej.



## Tværgående projekter

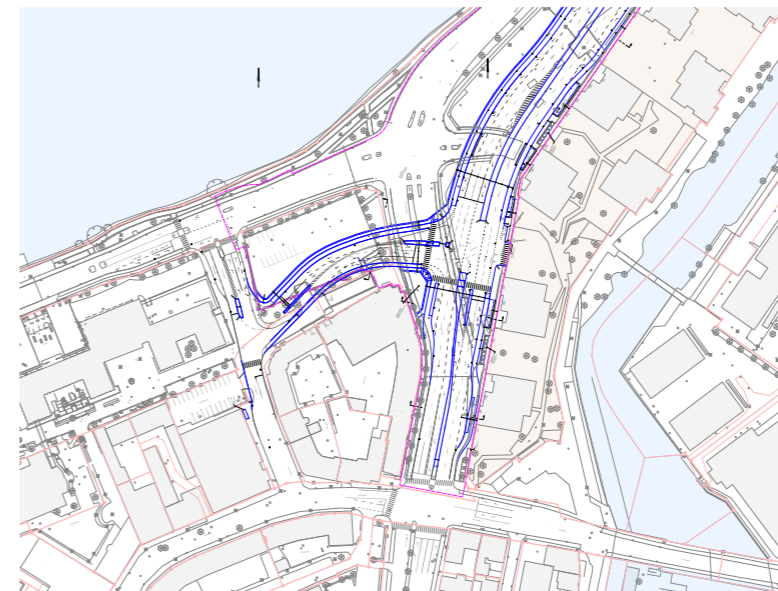
## Overdækningen af Søvej og omlagt Christian 8.s Vej



### Midlertidig løsning for forlagt Søvej mellem Christian 8.s Vej og Godthåbsvej

Hvis den første delstrækning af den forlagte Søvej mellem Christian 8.s Vej og Godthåbsvej etableres som en **midlertidig** løsning, vil forløbet være som ovenfor.

Det begrænser mulighederne for udviklingen af Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben på kort sigt, indtil en permanent løsning for Søvej etableres.



### Permanent løsning for forlagt Søvej mellem Christian 8.s Vej og Godthåbsvej

Hvis den første delstrækning af den forlagte Søvej mellem Christian 8.s Vej og Godthåbsvej etableres som en **permanent** løsning (option i et igangværende udbud), vil forløbet være som ovenfor.

Med denne løsning vil Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben tidligere kunne udvikles i tråd med forarbejderne.

Rampen til den private parkeringskælder under Godthåbsvej 10-12 bevares ved denne løsning, og omlægges ikke til adgang fra kælderniveau i Sportshubben som det var udgangspunktet i udviklingsplanen.

## Tværgående projekter

# Styrkede forbindelser og passager

### PASSAGER OG DE MINDRE GADEFORLØB

Forbindelserne (de blå pile på illustrationen til højre) på tværs af det omdannede byområde knytter bymidten til byparken og skaber lokale og mere intime gadeforløb "på bagsiden" af gågaden. Forbindelserne understøtter levende byrum i mellemrummene mellem de nye byggerier.

Passagerne findes i dag, men de har alene en funktionel karakter. Sammen med mere intime gadeforløb internt i den nye bebyggelse bidrager passagerne til den nye helhed, og rummer en unik mulighed for at kunne arbejde med den oplevede bykvalitet i bymidten.

Passagerne udfylder flere funktioner:

- > De skaber adgang til søen fra gågaderne/bymidten og udgør fysiske forbindelser internt i det nye byområde.
- > De udgør visuelle forbindelser mellem bymidten og søen.
- > De skaber nye byrum med mulighed for både ophold og aktiviteter, som kan understøtte hverdagslivet i den nye bebyggelse parallelt med den travle handelsegade Østergade samt Torvet.

Passagerens karakter og kvalitet vil i høj grad være afhængig af, om der vælges et helt eller delvist overdækket scenarie. I det delvist overdækkede scenarie vil Daniapassagen skulle krydse den forlagte Søvej i terræn, og potentialet for at arbejde med én samlet helhed ovenpå overdækningen er svagere end i det fuldt overdækkede scenarie. Mulighederne for at styrke de eksisterende passager vil dermed være afhængige af valget af scenarie.

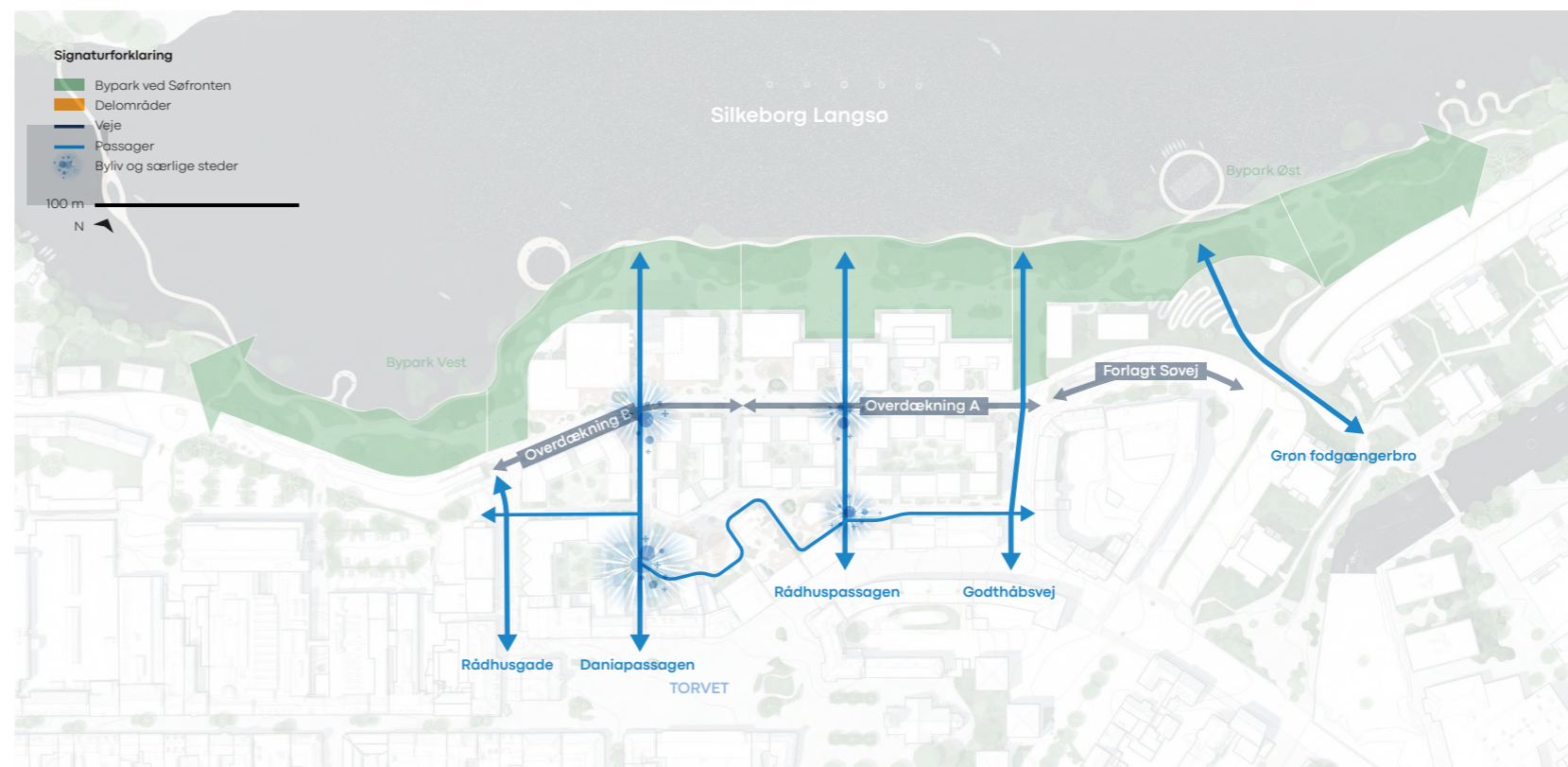


Diagram over de væsentligste forbindelser og passager mellem Byparken og bymidten.



## OMRÅDET IDAG - UDVALGTE PASSAGER



Rådhusgade idag



Daniapassagen idag (Foto: Grandville)



Rådhuspassagen idag

## REFERENCEBILLEDER OG STEMNINGER



Reference på stemning i Rådhusgade i fremtiden. Billedet er fra Heimdalsgade på Nørrebro i København (Foto: Tredje Natur)



Havnetrappen i Svendborg (Foto: VisitFyn)



Reference på Rådhuspassagen i fremtiden:  
Byrumsmøbler og plads til ophold fra det midlertidige byrumsforsøg i 2024.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Sportshubben

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Ved omlægningen af Christian 8.s Vej åbnes muligheden for at udvikle Sportshubben og arealerne omkring sammen med første del af den nye bypark. Realiseringen af området er i princippet uafhængig af, om der arbejdes med Scenarie A – Fuld overdækning eller B – Delvis overdækning. Afgrænsningen af området afhænger af valget af vejløsning for Christian 8.s Vej (midlertidig vs permanent vej). Området omkring Sportshubben er på den måde en første og meget synlig del af udviklingen af hele Søfronten. Sportshubben kan evt. udvikles i sammenhæng med Byggeret ved Sportshubben, som rummer 3.800 etagemeter byggeret (se mere om denne fra side 40).

I udviklingsplanen er Sportshubben beskrevet som en landskabsbakke med aktiviteter relateret til outdoor-aktivitet og aktiv fritid. Fra Sportshubben skaber en landskabsbro fysisk forbindelse til Søtorvet over den trafikerede Christian 8.s Vej. Under terrænen er der desuden en principiel mulighed for at etablere en mængde parkeringspladser. Det eksakte antal afhænger af endelig udformning af Sportshubben. Se mere side 34 under Parkering.

Sportshubben udgør en vigtig del af den samlede strategi om at sikre flow i midtbyen ved at placere væsentlige, offentlige og rekreative destinationer strategisk i byen. Delområdet udgør en væsentlig brik i manifesteringen af Silkeborg som Danmarks Outdoor Hovedstad.

Det er endnu ikke afklaret, hvordan Sportshubben konkret skal udformes. En videreudvikling af Sportshubben vil være et væsentligt element i de første skridt frem mod realisering af udviklingsplanen og etapeplanen. Se mere under variationsmuligheder på side 36.

|                                     |                             |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade): | ca. 2.800 m <sup>2</sup>    |
| EKSISTERENDE BYGGERI:               | 0 m <sup>2</sup>            |
| BYGGERI SOM NEDRIVES:               | 0 m <sup>2</sup>            |
| NYE BYGGERETTER:                    | 0 m <sup>2</sup>            |
| FODAFTRYK AF NYBYGGERI:             | 0 m <sup>2</sup>            |
| AREAL AF KÆLDER:                    | Op til 2.800 m <sup>2</sup> |
| ANVENDELSE:                         | Parkering og Sportshub      |



Diagram over delområdet Sportshubben.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Sportshubben

### PARKERING

Sportshubben i den form, som er beskrevet i udviklingsplanen, bidrager med parkeringspladser til den samlede udvikling.

I Sportshubben (integreret i landskabsbakken) er der vist mulighed for etablering af op til 145 p-pladser, hvoraf 90 i forarbejderne er forudsat etableret under terrænen. Det er forudsat, at parkeringsløsningen er sammenhængende med kælderparkering til Byggeret ved Sportshubben.

Den nuværende parkeringsplads Rådhuset Ø inddrages ved omlægningen af Christian 8.s Vej til udviklingen af området. Den rummer 84 p-pladser, som skal genfindes andre steder i projektet. De er forudsat inddraget ifm. krydsombygningsprojektet, som ligger forud for udviklingen af Sportshubben, og derfor ikke angivet her som parkeringspladser, der fjernes.

Sportshubben bidrager dermed isoleret set til den samlede udvikling af Søfronten med 145 p-pladser.

En videreudvikling af Sportshubben kan rette opmærksomheden på (se desuden side 36 om variationsmuligheder):

- > At 90 p-pladser er forudsat etableret under terrænen. Der bør være opmærksomhed på hensigtsmæssigheden af parkering under terrænen pga. forurenede jord og grundvand. Det bør i viderebearbejdningen bl.a. undersøges, hvor meget dyrere disse er at etablere pga. nærhed til søen.
- > Om der kan findes andre løsninger over terrænen, som er mere hensigtsmæssige med den aktuelle viden om grundvand og jordforurening. Herunder også om parkeringsfunktionen er vigtig i Sportshubben, eller om der kan arbejdes med andre p-løsninger i bymidten.

|                  |              |
|------------------|--------------|
| P ETABLERES      | Op til 145 P |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 0 P          |
| P FJERNES        | 0 P          |

(84 p-pladser forudsat fjernet ved omlægningen af Søvej mellem Christian 8s Vej og Godthåbsvej)

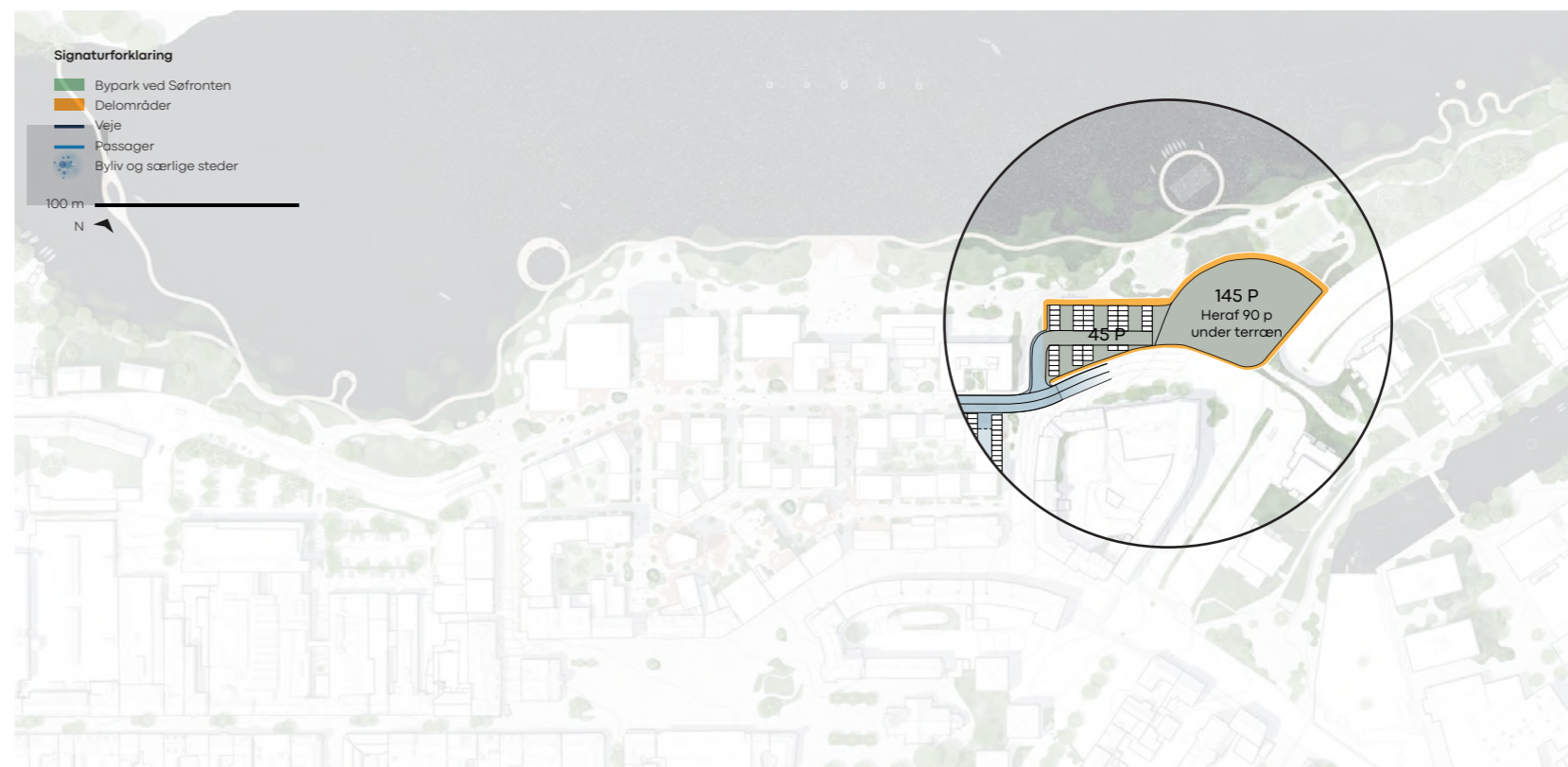


Diagram over parkering ifm. Sportshubben.

## Delområde

# Sportshubben

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Sportshubben (området) udgør et centralt bymæssigt hængsel, som bidrager til realiseringen af den samlede vision for Søfronten på tre overordnede punkter:

- > Sportshubben omfatter en (stibro-)forbindelse til Søtorvet og udgør dermed et væsentligt bindeled mellem Søfronten og havnen og dermed mellem bymidtens vigtige, fremtidige destinationer.
- > Sportshubben bidrager med parkering til Søfronten og dermed bymidten som helhed.
- > Sportshubben udgør en væsentlig brik i manifestationen af Silkeborg som Danmarks Outdoor Hovedstad.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Udformningen af sportshubben og projektets bidrag til realiseringen af den samlede vision som attraktion, bindeled og parkeringsanlæg.
- > Projektets kvalitet som åbningstræk og synlig manifestation af byparken.

### TID

Der er mulighed for at udvikle området tidligt – også forud for en endelig beslutning om overdækning af Søvej. Forlægningen af Christian 8.s Vej og flytning af lyskryds foregår i 2025-2026. Når dette arbejde er slut, vil første del af Søfronten blive tilgængelig, og det vil være muligt at påbegynde etablering af byparken på strækningen mellem Viborgbroen og det eksisterende lyskryds. Hvis der også arbejdes med en permanent flytning af Søvej på strækningen mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej, vil hele arealet til Sportshub og byggemulighed blive frigivet.

Det forventes, at der inden selve omdannelsen af Søfronten går igang, vil blive gennemført midlertidigt byrumsforsøg på arealet.

Der skal være opmærksomhed på, at der skal reserveres areal til byggeplads, samt at der kan blive behov for at benytte arealet midlertidigt ifm. realisering af de kommende etaper.

Der kører ca. 10.000 biler på Søvej i dag. Antallet forventes umiddelbart at opretholdes, selvom Søvej forlægges.

En del af grunden er stærkt forurennet pga. tidligere gasværk – forureningen skal håndteres.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter:

- > Udgifter til etablering af Sportshub og vejanlæg
- > Investeringer i anden infrastruktur (Christian 8.s Vej-forlægning, krydsombygning mv., 1. etape af forlagt Søvej) er nødvendige forudsætninger for udvikling af feltet.
- > Eventuelle ekstrordinære omkostninger til etablering af kølder under grundvandsspejlet.
- > Udgifter til håndtering af forurennet jord.
- > Eventuelle muligheder for indtægt ved salg/udlejning af parkeringspladser.



## Delområde

# Sportshubben

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Markedsdialogen peger bl.a. på, at der bør være kritisk opmærksomhed på parkeringsløsninger samt på at sikre udviklingen af en attraktiv, offentlig park langs Søfronten.

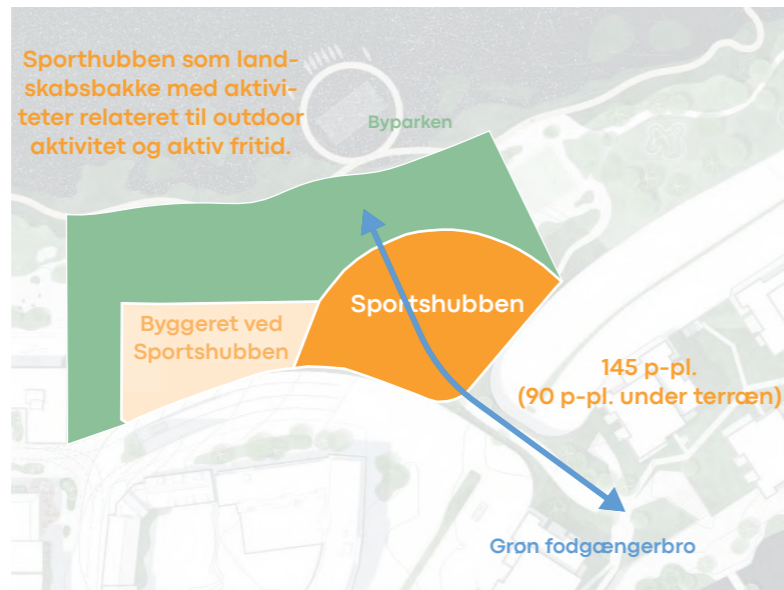
### VARIATIONSMULIGHEDER

Sportshubben er umiddelbart uafhængig af scenarievalg, så variationsmulighederne omfatter:

- > En gentænkning af Sportshubben i forhold til det forslag, som indgår i udviklingsplanen, med afsæt i spørgsmål som:
  - > Er der andre funktioner, som er mere hensigtsmæssige at indarbejde her end parkering?
  - > Kan der findes alternative muligheder for parkering frem for i Sportshubben på den potentielt mest attraktive placering langs søen – under hensyntagen til, at Sportshubben bidrager væsentligt til områdets samlede parkeringsløsning?
  - > Er det hensigtsmæssigt at arbejde med parkering under terræn her pga. forurenede jord og grundvand? Kunne en løsning være et aktivt p-hus med større kapacitet på det samme areal?
- > Hvis der ikke etableres parkering i kælder, forsvinder ca. 90 p-pladser ud af de 145, som er indregnet i det samlede p-regnskab. Disse p-pladser vil skulle etableres et andet sted.
- > Hvis der åbnes op for at etablere færre parkeringspladser i Sportshubben og samtidig etablere et antal parkeringspladser et andet sted i bymidten, bør det overvejes, hvordan etableringen af parkeringsløsninger andre steder i bymidten kan understøtte bymidtens sammenhænge og mellem de projekter, som er under udvikling.

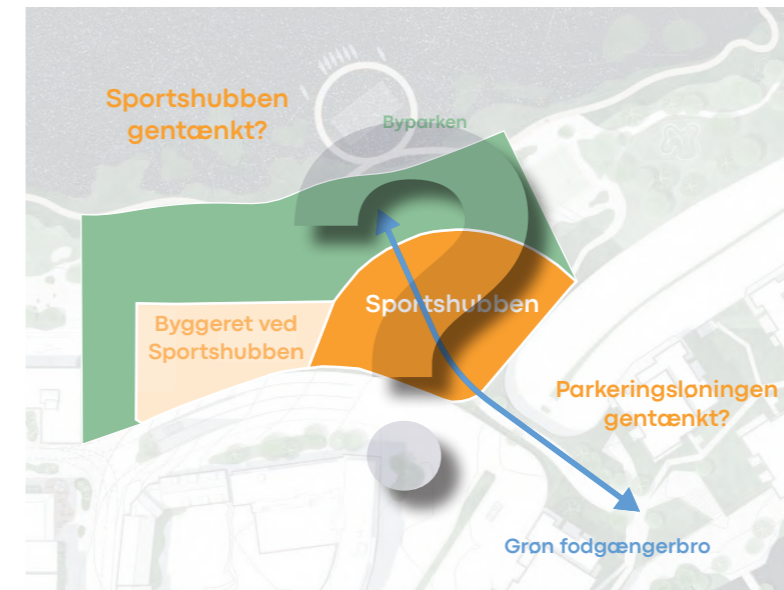
## Delområde

## Sportshubben



## Sportshubben som i udviklingsplanen

Sportshubben er i Udviklingsplan for Søfronten forudsat udviklet som en landskabsbakke med aktiviteter relateret til outdoor-aktiviteter og aktiv fritid og med en mængde parkeringspladser indbygget i bakken og delvist under terræn.



## Sportshubben gentænkt

I den videre udvikling af konceptet for Sportshubben kan parkeringsløsningen genbesøges, herunder med en afklaring af, om der skal etableres kælder under Sportshubben samt om p-pladser, som i udviklingsplanen er forudsat etableret i Sportshubben evt. kan placeres andre steder på Søfronten eller andre steder i byen.





Visualisering af Sportshubben og en ny grøn Søfront  
(Team EFFEKT)



## Opsamling og beslutningsoverblik for Sportshubben

### BESLUTNING OM SØVEJ MELLEML GODTHÅBSVEJ OG CHRISTIAN 8.S VEJ

Det skal besluttes, om Søvej skal etableres som en midlertidig Søvej over P-plads Øst eller som en permanent Søvej mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej. Beslutningen påvirker afgrænsningen af området til Sportshubben.

### PROJEKTUDVIKLING FOR SPORTSHUBBEN

Der skal igangsættes en afklarings- og udviklingsproces, som bl.a. skal danne grundlag for en beslutning om:

- > Fordelingen og prioriteringen mellem outdoorfunktioner og parkering.
- > Parkeringsløsningen, herunder om der skal etableres kælder under Sportshubben, samt om p-pladser, som i udviklingsplanen er forudsat etableret i sportshubben, evt. kan placeres andre steder på Søfronten eller andre steder i byen.

Som en del af projektudviklingen skal der udarbejdes et skitseprojekt for Sportshubben, byparken mv. set i relation til byen og søen. Skitseprojektet skal kunne danne grundlag for en beslutning om at igangsætte et konkret anlægsprojekt, og skal kunne fungere som grundlag for lokalplanlægning.

Der skal i den forbindelse udvælges rådgivere til udarbejdelse af skitseprojektet.

Der kan i projektudviklingen indgå en plan for midlertidige anvendelser, både som en del af projektudviklingen og i processen frem mod etablering af det fysiske anlæg.

### UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering (samt evt. screenes for pligt til miljøkonsekvensvurdering, hvis der bliver tale om et stort parkeringsanlæg).

### FINANSIERING

På baggrund af skitseprojektet skal der træffes beslutning om finansiering af anlægget, evt. søges om tilskud til etablering af outdoorfunktioner.

### UDBUD OG ANLÆG

Det fysiske anlæg skal efterfølgende udbydes og etableres.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Byggeret ved Sportshubben

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Ved omlægningen af Christian 8.s Vej åbnes muligheden for tidligt at udvikle Byggeret ved Sportshubben – evt. i sammenhæng med Sportshubben og sammen med udviklingen af første del af den ny bypark på tværs af Søfronten.

Byggeret ved Sportshubben rummer 3.800 etagemeter byggeret i 6-7 etager, som kan bringes i spil tidligt i udviklingen af Søfronten. Ligesom Sportshubben er Byggeret ved Sportshubben en første og meget synlig del af udviklingen af hele Søfronten, som er uafhængig af valget mellem Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. Afgrænsningen af området afhænger dog af valget af vejløsning for Christian 8.s Vej (midlertidig vs permanent vej), og reelt vil udvikling af delområdet først være relevant, når den permanente forlægning er etableret.

Byggeri ved Byggeret ved Sportshubben vil som Sportshubben have en yderst attraktiv beliggenhed direkte ved Søfronten på kanten af den nye, grønne bypark, og området vil være knyttet til den øvrige by via Godthåbsvej og den nye landskabsbro til Sørtorvet over den trafikerede Christian 8.s Vej.

Byggeret ved Sportshubben rummer desuden en principiel mulighed for at etablere en mængde parkeringspladser. Ligesom Sportshubben er der lagt op til en parkeringsløsning, som primært er under terræn, og som er sammenhængende med parkeringsløsningen for Sportshubben. Det eksakte antal p-pladser skal kvalificeres. De viste tal i etapeplanen afspejler vurderingerne i forarbejderne fra Team EFFEKT. Se mere side 32 under Parkering.

|                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade): | ca. 1.600 m <sup>2</sup>        |
| EKSISTERENDE BYGGERI:               | 0 m <sup>2</sup>                |
| BYGGERI SOM NEDRIVES:               | 0 m <sup>2</sup>                |
| NYE BYGGERETTER:                    | 3.800 m <sup>2</sup>            |
| FODAFTRYK AF NYBYGGERI:             | 600 m <sup>2</sup>              |
| AREAL AF KÆLDER ANVENDELSE:         | Op til ca. 1.600 m <sup>2</sup> |
|                                     | Boliger og parkering            |



Diagram over delområdet Byggeret ved Sportshubben.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Byggeret ved Sportshubben

P ETABLERES

P-KRAV DELOMRÅDE

P FJERNES

Op til 45 P

38 P

0 P

### PARKERING

Med Byggeret ved Sportshubben forventes der at blive etableret op til 45 p-pladser i kælderniveau, som i forarbejderne hænger sammen med kælderløsningen for Sportshubben.

Den nuværende parkeringsplads Rådhuset Ø inddrages ved omlægningen af Christian 8.s Vej til udviklingen af området. Den rummer 84 p-pladser, som skal genfindes i udviklingsarbejdet. De er forudsat indraget ved krydsombygningsprojektet, som ligger forud for udviklingen af Byggeret ved Sportshubben og Sportshubben, og derfor ikke angivet her som parkeringspladser, der fjernes.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser Byggeret ved Sportshubben et krav om 38 p-pladser.

Det forudsættes, at delområdet kan forsyne sig selv med de nødvendige parkeringspladser.

Der bør være opmærksomhed på hensigtsmæssigheden af parkering under terræn pga. forurennet jord og grundvand.

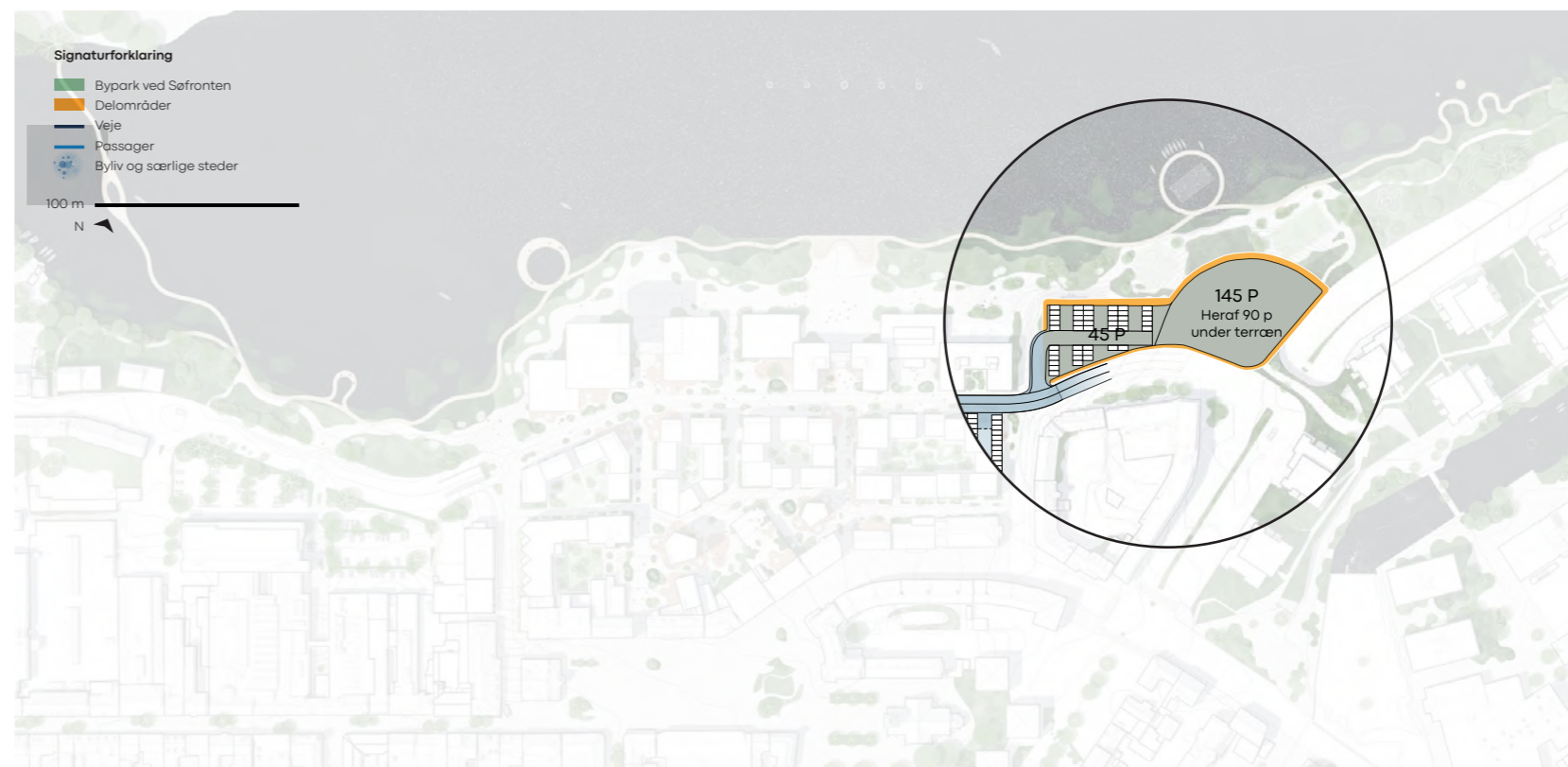


Diagram over parkering ifm. Byggeret ved Sportshubben.



## Delområde

# Byggeret ved Sportshubben

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Byggeret ved Sportshubben vil, sammen med de øvrige projekter, som grænser direkte op til byparken, være meddefinerende for den oplevede kvalitet af byparken som helhed.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Udformningen af overgange/kantzoner, herunder grænseflader mellem infrastruktur/parkering og byrum, herunder byparken.
- > Projektets udformning og kvalitet ud mod forlængelsen af Godthåbsvej, som udgør én af forbindelserne mellem bymidten og Søfronten.

### TID

Det er muligt at udvikle området tidligt – også forud for en endelig beslutning om overdækning af Søvej. Forlægningen af Christian 8.s Vej og flytning af lyskryds foregår i 2025-2026. Når dette arbejde er slut, vil første del af Søfronten blive tilgængelig, og det vil være muligt at påbegynde etablering af byparken på strækningen mellem Viborgbroen og det eksisterende lyskryds. Hvis der arbejdes med en permanent flytning af Søvej på strækningen mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej, vil arealet til Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben også blive frigivet.

Det forventes, at der inden selve omdannelsen af Søfronten går igang, vil blive gennemført midlertidigt byrumsforsøg på arealet.

Der skal være opmærksomhed på, at der skal reserveres areal til byggeplads, samt at der kan blive behov for at benytte arealet midlertidigt ifm. realisering af de kommende etaper.

Der kører ca. 10.000 biler på Søvej i dag. Antallet forventes umiddelbart at opretholdes, selvom Søvej forlægges.

En del af grunden er stærkt forurennet pga. tidligere gasværk – forureningen skal håndteres.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter:

- > Mulighed for tidlig indtægt ved evt. salg af byggeret til etagebyggeri.
- > Investeringer i anden infrastruktur (Christian 8.s Vej-forlægning, krydsombygning mv., 1. etape af forlagt Søvej) er nødvendige forudsætninger for udvikling af arealet.
- > Ekstrordinære omkostninger til etablering af kælder under grundvandsspejlet.
- > Udgifter til håndtering af forurennet jord.

## Delområde

# Byggeret ved Sportshubben

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Der er fra enkelte, potentielle investorer stillet spørgsmålstegn ved hensigtsmæssigheden af Byggeret ved Sportshubben i forhold til at etablere private boliger beliggende i forreste række mod Silkeborg Langsø. Der er nævnt potentialer for at bruge denne placering til offentlige funktioner i stedet.

### VARIATIONSMULIGHEDER

Byggeret ved Sportshubben er umiddelbart uafhængig af scenarievalg, så variationsmulighederne omfatter:

- > I udviklingsplanen er forudsat 6-7 etager. Et andet etageantal vil have umiddelbar effekt på størrelsen af den salgbare byggeret.
- > Hvis der ikke etableres parkering i kælder, skal der kunne udarbejdes en anden parkeringsløsning. Det vil få indflydelse på realiserbarheden af Byggeret ved Sportshubben, som den er vist i forarbejderne til Etapeplanen.
- > Hvis der etableres en anden anvendelse her (dvs. ikke boliger), som foreslået i markedsdialogen, vil antallet af salgbare etagemeter i det samlede projekt blive reduceret, hvilket vil have en effekt på den samlede projektøkonomi.



## Opsamling og beslutningsoverblik for **Byggeret ved Sportshubben**

### **BESLUTNING OM SØVEJ MELLEML GODTHÅBSVEJ OG CHRISTIAN 8.S VEJ**

Det skal besluttes, om Søvej skal etableres som en midlertidig Søvej over P-plads Øst eller som en permanent Søvej mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej. Beslutningen påvirker afgrænsningen af området til Byggeret ved Sportshubben.

### **BESLUTNING OM PARKERINGSLØSNING**

Det skal besluttes, om der skal stilles krav til parkering i kælder (afhænger delvist af beslutningen vedr. Sportshubben).

### **UDBUD AF BYGGERETTER**

Byggeret ved Sportshubben skal udbydes, evt. som del af et samlet (tidligt) udbud af byggeretter på Søfronten.

### **PROJEKTUDVIKLING**

Projektet udvikles i samarbejde med køber/investor, herunder med konkretisering af parkeringsløsningen.

### **UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG**

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplamtillæg og miljøvurdering.

### **ANLÆG**

Projektet etableres i regi af køber.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Godthåbsvej / Østergade

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Delområdet rummer mulighed for 10.100 etagemeter boligbyggeri i 4-7 etager ovenpå overdækningen og er grundlæggende ens i Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. Etablering af overdækningen, parkeringsløsningen og byggeri i delområdet afhænger af, at eksisterende byggeri nord for ejendommen mod Østergade nedrives. Det er anslået, at der skal nedrives ca. 4.300 m<sup>2</sup> af den eksisterende ejendom. Vurderingen af behovet for at nedrive byggeri er baseret på foreløbige overslag og skal efterprøves i den videre projektudvikling. Tre af bygningerne som forudsættes nedrevet har en middel bevaringsværdi (5/6).

Delområdet er definerende for et nyt, lokalt gadeforløb mellem gågaden og den forlagte Søvej samt for Rådhuspassagen. I bebyggelsen bør der være et særligt fokus på at markere de særlige steder og byrum, der opstår i krydsningerne mellem passager og gadeforløb. Det kunne være ved at markere hjørnerne i bebyggelsen med udadvendte funktioner i stueetagerne i krydsningerne mellem de interne forbindelser.

Indenfor området skal der gøres plads til en rampe, som skal sikre adgang for brand og redning fra overdækningen.

Delområdet ejes i dag af én privat ejer. Læs mere på side 47 om input fra markedsdialogen.

|   |  |
|---|--|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade):         | ca. 3.100 m <sup>2</sup>                                     |
| EKSISTERENDE BYGGERI:                       | Ca. 7.600 m <sup>2</sup>                                     |
| BYGGERI SOM NEDRIVES (foreløbig vurdering): | Ca. 4.300 m <sup>2</sup>                                     |
| NYE BYGGERETTER:                            | 10.100 m <sup>2</sup>  |
| FODAFTRYK AF BYGGERI:                       | 1.700 m <sup>2</sup>   |
| AREAL AF KÆLDER:                            | -  |
| ANVENDELSE:                                 | Boliger, erhverv<br>parkering i op til 2 etager under terræn |

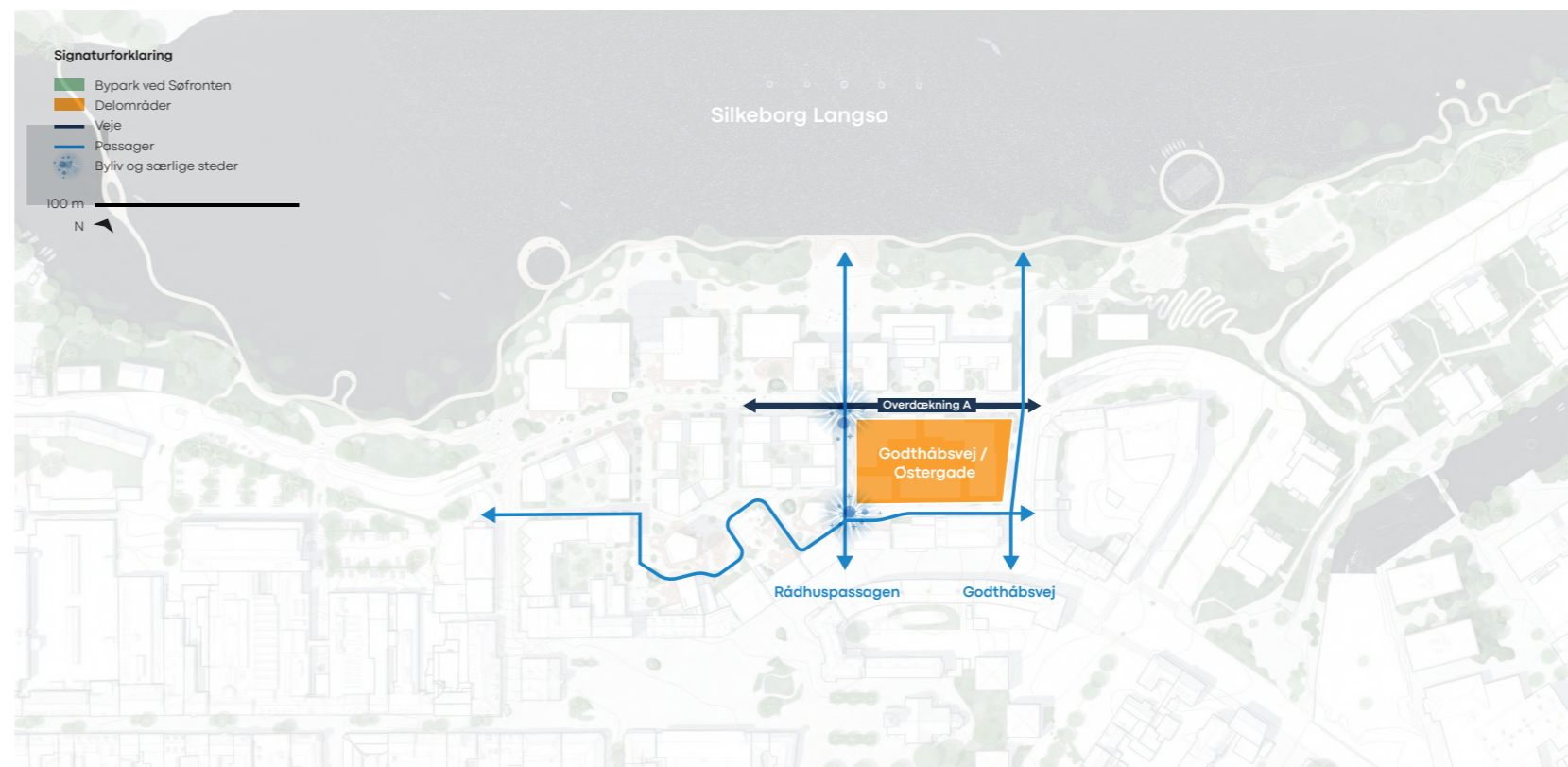


Diagram over delområdet Godthåbsvej / Østergade.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Godthåbsvej / Østergade

### PARKERING

Overdækningen af Søvej medfører, at der kan etableres en p-kælder under den nye bebyggelse. Det er vurderet, at der kan etableres op til ca. 142 p-pladser under delområdet Godthåbsvej / Østergade samt 100 ekstra p-pladser i et andet niveau under byggeriet. Dette beror på en tidlig vurdering, hvor der ikke er taget højde for indretning og projektering af kælderen samt sammenhængen med byggeri i øvrigt. Det bemærkes, at tallet er en principiel vurdering af parkeringspladserne relateret til dette delområde, og at p-pladserne i realiteten sandsynligvis vil blive etableret som en samlet løsning på tværs af flere delområder.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser delområdet et p-krav på 101 p-pladser.

Området bidrager dermed til den samlede udvikling af Søfronten med netto 141 p-pladser.

Der er som nævnt på side 20 ikke taget højde for dobbeltudnyttelsespotentialiet i den samlede parkeringsløsning.

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| P ETABLERES      | 142 P + 100 P I NIVEAU 2 |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 101 P                    |
| P FJERNES        | 0 P                      |



Diagram over parkering ifm. Godthåbsvej / Østergade.

## Delområde

# Godthåbsvej / Østergade

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Området Godthåbsvej/Østergade grænser op til flere af de vigtige forbindelser mellem bymidten og byparken og forudsættes desuden at bidrage med parkeringspladser til Søfronten og dermed bymidten som helhed.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Byggeriets relevans og kvalitet ift. Rådhuspassagen, Godthåbsvej og den overdækkede Søvej med henblik på at sikre attraktive og velfungerende forbindelser mellem bymidten og byparken, herunder programmeringen og udformningen af stueetager og kantzoner.
- > Sammenhængen med Rådhuset og forudsætninger for liv mellem bygningerne.
- > Hvis bygningerne ud mod Østergade også indgår i projektet, skal der være særlig opmærksomhed på mødet med Østergade, herunder sammenhængen med øvrige funktioner og bygninger på Østergade og på etableringen af synlige og velfungerende forbindelser med et særligt fokus på Rådhuspassagen.

### TID

Udvikling af delområdet er afhængigt af en beslutning om overdækningsprojektet og tidsplanen for det.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter:

- > Indtægt ved salg af byggeretter for 10.100 m<sup>2</sup> etagebyggeri (hvis Silkeborg Kommune opkøber ejendommene)
- > Investeringer i overdækning af Søvej og parkeringspladser
- > Eventuelle udgifter til håndtering af jordforurening?
- > Evt. opkøb af ejendommene



## Delområde

# Godthåbsvej / Østergade

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Området ejes i al væsentlighed af én privat grundejer. Med de forudsætninger, som etapeplanen bygger på, er udvikling af området reelt en forudsætning for realisering af det samlede projekt, og det er dermed nødvendigt enten at få etableret et forpligtende partnerskab med den nuværende grundejer, at opkøbe ejendommene med henblik på, at Silkeborg Kommune kan udvikle og videresælge dem eller at sikre, at en privat udviklingspartner får mulighed for at opkøbe eller på anden vise inddrage ejendommene i en samlet udvikling.

I markedsdialogen blev det nævnt, at der kan være muligheder for at inddrage ejendommene ud mod Østergade (grøn stipling på kort side 45), hvilket indebærer et større potentiale og evt. en mulighed for at kombinere et p-anlæg af betydning med attraktive byggeretter. Dette bør undersøges nærmere.

### VARIATIONSMULIGHEDER

I udgangspunkt er der ikke forskel mellem etapeplanens to scenarier i dette delområde. Dog bemærkes:

- > At det kan undersøges, om delområdet kan udvikles på anden vis i partnerskab med den nuværende ejer eller efter et eventuelt opkøb.
- > Ved en eventuel inddragelse af ejendommene mod Østergade, kan delområdet udvikles på baggrund af nye forudsætninger. Principielt vil det kunne øge antallet af salgbare byggeretter. Det kan alternativt undersøges, om det påvirker mulighederne for eventuelt at etablere parkering, som ikke er i kælder.





Reference på legepladsindretning



Billede af Thors Have, Silkeborg



Billede af Ebeløgade, Århus



Billede af liv i gågaden, Silkeborg



## Opsamling og beslutningsoverblik for

# Godthåbsvej / Østergade

### BESLUTNING OM OPKØB/SAMARBEJDE

Der skal indledningsvist træffes beslutning om, hvorvidt Silkeborg Kommune kan/vil opkøbe ejendommene for at lade dem indgå i en samlet arealudvikling af Søfronten, eller om ejendommene forudsættes udviklet i regi af den nuværende ejer, evt. i samarbejde/partnerskab med en kommende udvikler af de øvrige ejendomme på Søfronten.

### UNDERSØGELSE AF EKSISTERENDE BYGNINGER

Bygningernes genanvendelsespotentialer og værdi ifm. udbud skal undersøges og beskrives. Der bør indhentes både teknisk og kommerciel rådgivning til denne opgave.

### BESLUTNING OM UDBUDSSTRATEGI

Der skal træffes beslutning om udbudsstrategien for byggeretter på Søfronten. Den indledende markedsdialog lægger op til et tidligt udbud med henblik på, at projektet udvikles i et partnerskabslignende samarbejde mellem investor og Silkeborg Kommune.

### UDBUD AF BYGGERETTER

Udbud/salg af byggeretter, evt. i form af et tidligt udbud (sam-

men med delområderne Ved Torvet og Lille Søgade).

### PROJEKTUDVIKLING

Projektet udvikles i samarbejde med køber/investor, herunder med konkretisering af parkeringsløsningen.

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering.

### ANLÆG

Projektet etableres i regi af køber.

### KOORDINERING MED ØVRIGE ANLÆG

Der skal i udbud og aftaler med en køber være opmærksomhed på koordinering af det fysiske anlæg (projekt- og tidsmæssigt) med forlægningen af og etableringen af overdækningen på Søvej samt etablering af passagerne.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Rådhuset

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Rådhuset er en vigtig arbejdsplads i området, og det tiltrækker medarbejdere fra et stort opland til bymidten. Flowet af medarbejdere er med til at skabe liv i området såvel som i hele bymidten. Rådhuset skal fungere som arbejdsplads under hele omdannelsen, og største udfordring ift. delområdet i relation til det samlede projekt er, at der skal være adgang til parkeringspladser i hele realiseringsperioden.

Rådhus-/Søjlehuspassagen, som forbinder Rådhuset med Østergade/gågaden, er en vigtig forbindelse i området. Passagen er en af de forbindelser, der blev sat fokus på i de midlertidige byrumsforsøg i 2024, hvor passagen var indrettet som ungebyrum med siddemøbler, beplantning og alternativ belysning.

Rådhuset fremstår i dag lukket mod omgivelserne, men der er potentiale i at åbne Rådhusets stueetage op og dermed etablere en passage mellem bymidten og Søfronten. Der er i den forbindelse også et oplagt potentiale i at gentænke og udvikle funktionerne i Rådhuset, så det i højere grad åbner sig op og inviterer borgere og aktiviteter indenfor i en større del af døgnet.

Rådhuset har dermed en sammenhæng med Kulturdynamoen – som en del af en samlet, offentligt tilgængelig Søfront med funktioner og aktiviteter målrettet hele byen. Sammenhængen mellem Kulturdynamoen og Rådhuset kan også have karakter af synergi mellem funktioner og dobbeltudnyttelse af arealer - f.eks. mødelokaler mv.

|                                      |                          |
|--------------------------------------|--------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade):: | ca. 4.400 m <sup>2</sup> |
| EKSISTERENDE BYGGERI:                | 10.183 m <sup>2</sup>    |
| BYGGERI SOM NEDRIVES:                | 0 m <sup>2</sup>         |
| NYE BYGGERETTER:                     | 0 m <sup>2</sup>         |
| FODAFTRYK AF BYGGERI:                | 3.000 m <sup>2</sup>     |
| AREAL AF KÆLDER ANVENDELSE:          | -                        |
|                                      | Rådhus                   |

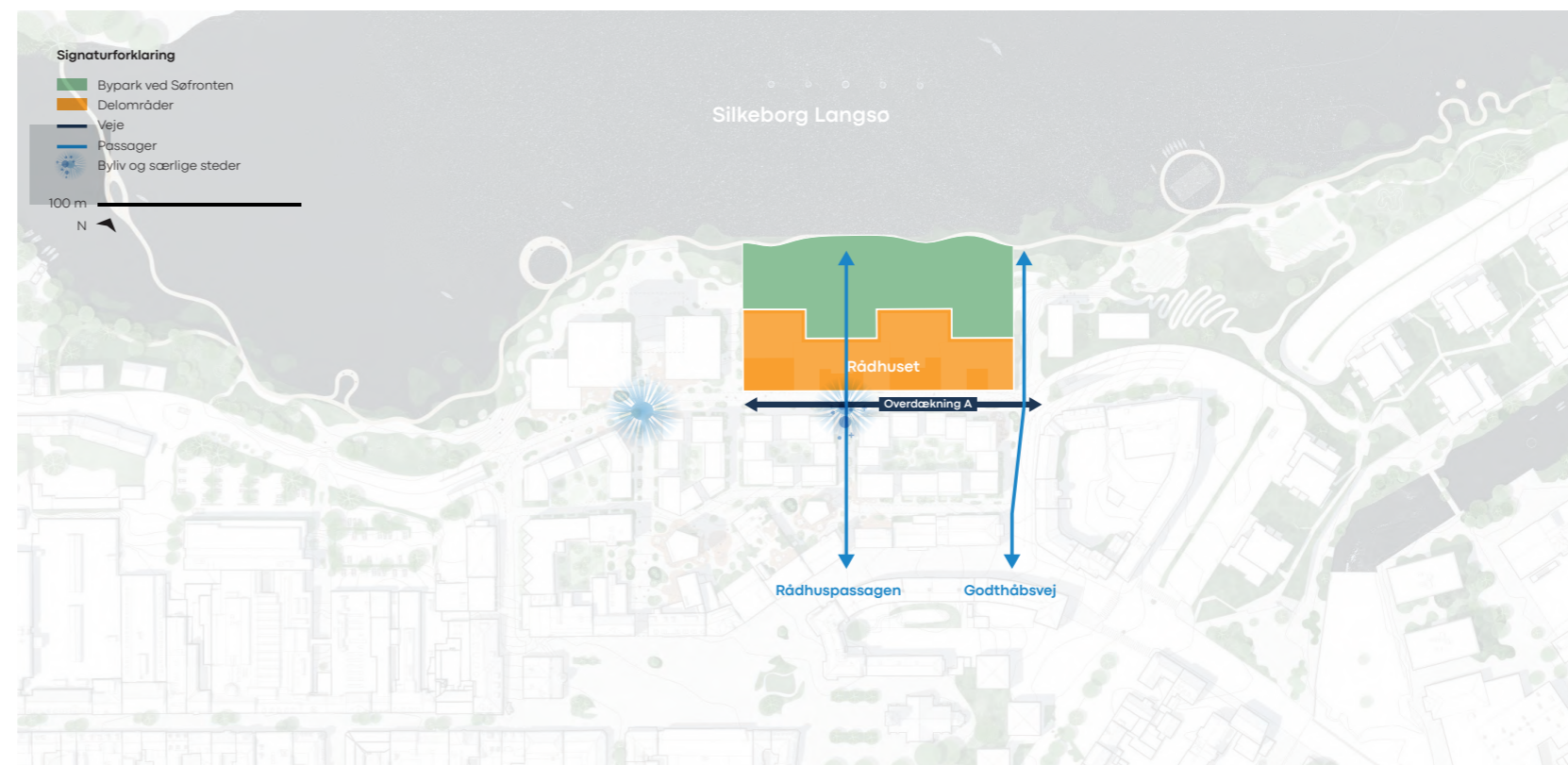


Diagram over delområdet Rådhuset.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Rådhuset

|                  |  |
|------------------|--|
| P ETABLERES      | 0 P                                    |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 450 P                                  |
| P FJERNES        | 17 P (Borgerservice) (indgår i de 450) |

### PARKERING

Delområdet bidrager ikke med nye parkeringspladser i fremtiden. Parkeringsbehovet knyttet til rådhusfunktionen, som også omfatter arbejdspladserne i Søvej 3, er vurderet til at være 450 p-pladser (svarende til de nuværende p-pladser på arealerne omkring Rådhuset, og som principielt skal bevares/genetableres med udviklingen af Søfronten).

Der er i dag 17 p-pladser til korttidsparkering foran hovedindgangen ved Borgerservice. Disse pladser vil blive nedlagt i forbindelse med flytningen af Søvej og etablering af byparken ved Silkeborg Langsø. De indgår i de 450 parkeringspladser.

Det samlede parkeringsbehov til rådhusfunktionerne i området bør genvurderes ifm. en beslutning om hel eller delvis nedrivning af Søvej 3 og dermed en reduktion i antallet af kommunale arbejdspladser i området.

Der er som nævnt på side 20 ikke taget højde for dobbeltudnyttelsespotentialiet i den samlede parkeringsløsning.

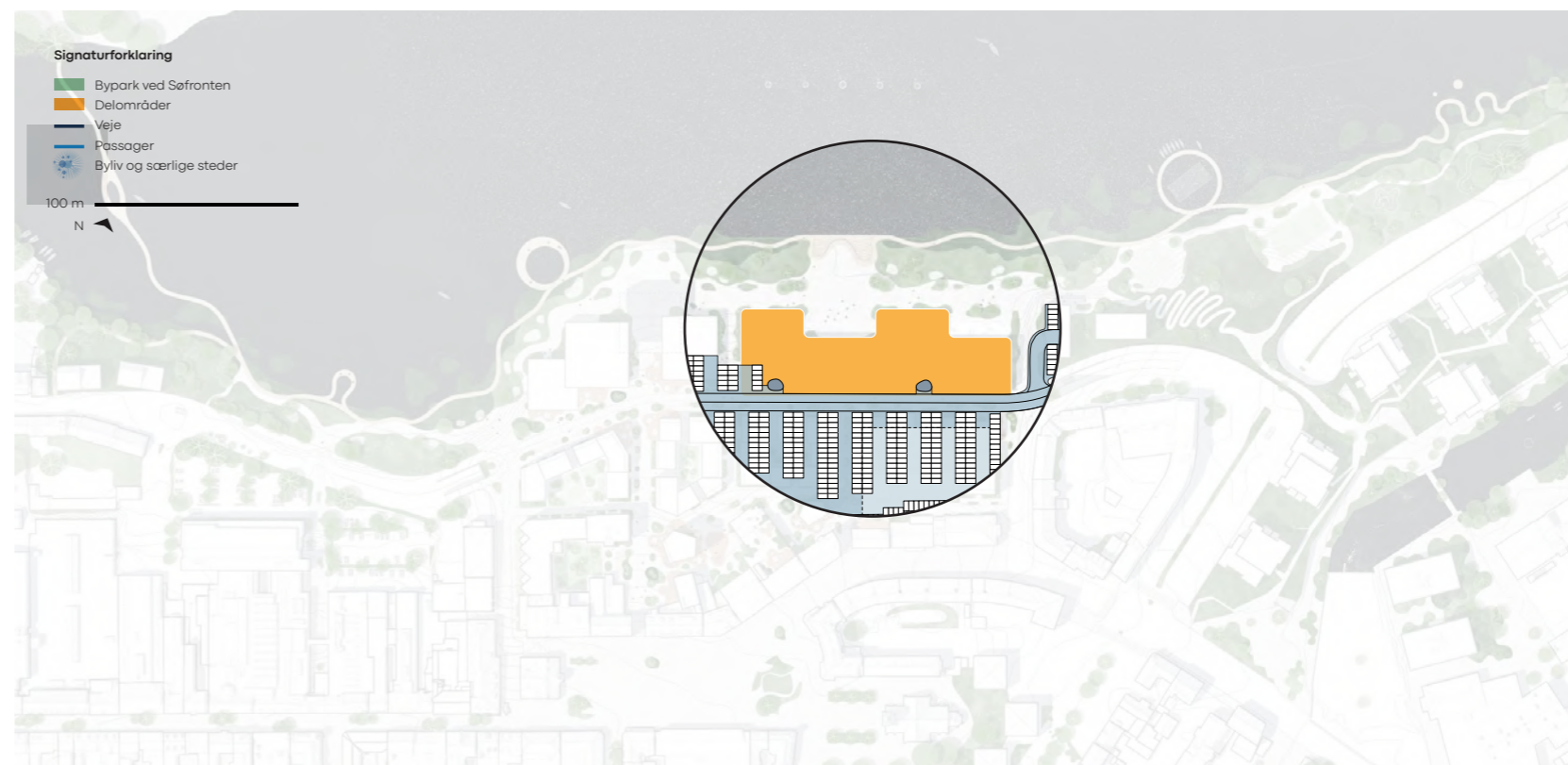


Diagram over parkering ifm. Rådhuset

## Delområde

# Rådhuset

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Udviklingen af Rådhuset udgør, sammen med Sportshubben og Kulturdynamoen, et nøgleprojekt – både arkitektonisk og funktionsmæssigt – ift. kvalitet og attraktivitet af byparken.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Etableringen og udformningen af forbindelsen – Rådhuspassagen – gennem Rådhuset fra den overdækkede Søvej til byparken
- > Stueetagens udformning og programmering ud mod byparken, herunder dens relevans for besøgende og brugere af parken, samt den eksisterende 1. sals møde med den overdækkede Søvej, herunder sammenhængen med projektet på Godthåbsvej/Østergade
- > Sammenhængen med Byggeret ved Sportshubben, Sports- hubben og Kulturdynamoen.

### TID

Rådhus-/Søjlehuspassagen er en af de forbindelser, der blev sat fokus på i de midlertidige byrumforsøg i 2024, hvor passagen har været indrettet som indrettet som ungebyrum med sidde- møbler, beplantning og alternativ belysning.

Udviklingen af Rådhuset er tidsmæssigt knyttet til forlægningen og overdækningen af Søvej, og der vil ligeledes være en afhængighed knyttet til den løbende opretholdelse af parkeringskapacitet i området.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter

- > Evt. omorganisering/indvendig ombygning samt en tilpasning til omgivelserne, herunder evt. støjisolering. Ombygningen af rådhuset påhviler Silkeborg Kommune og er ikke medregnet i økonomien for det samlede projekt.
- > Etablering af byparken ud for Rådhuset.



## Delområde

# Rådhuset

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Markedsaktørerne har peget på Rådhuset (i sammenhæng med Kulturdynamoen) som et væsentligt element i et mangfoldigt og attraktivt byområde. Der peges på potentialerne i at åbne rådhusets stueetage op som en del af en passage mellem bymidten og Søfronten og i at dedikere Søfronten til offentlige funktioner, uanset om der er tale om rådhusfunktioner eller ej.

### VARIATIONSMULIGHEDER

I udgangspunkt er der ikke forskel mellem etapeplanens to scenarier i dette delområde. Dog bemærkes, at behovet for at tilpasse rådhuset til nye omgivelser kan belyses yderligere – særligt i forhold til stueetagen og ankomstsituationen. Herunder kan potentialerne i at udvikle Rådhuset og Kulturdynamoen sammen belyses yderligere.

## Opsamling og beslutningsoverblik for **Rådhuset**

### **AFKLARING AF BEHOV OG PROGRAM**

Det tekniske behov for udvikling/omdannelse af rådhuset skal afklares, og der skal træffes beslutning om, hvilke funktioner det omdannede rådhus skal have.

### **PROJEKTUDVIKLING**

Projektet for omdannelse/udvikling af rådhuset skal udvikles. Det kan evt. ske sammen med den investor, som skal udvikle nabo-ejendommene, så der sikres en projektmæssig sammenhæng og en optimal værdiskabelse på tværs af projekterne.

### **UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG**

Hvis projektet kræver det, skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering.

### **UDBUD OG ANLÆG**

Det fysiske projekt skal efterfølgende udbydes og etableres.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde Ved Torvet

|                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade): | ca. 4.700 m <sup>2</sup> |
| EKSISTERENDE BYGGERI:               | ca. 6.000 m <sup>2</sup> |
| BYGGERI SOM NEDRIVES (Røde Kors):   | Ca. 550 m <sup>2</sup>   |
| BYGGERI SOM NEDRIVES (Søvej 3):     | Ca. 5.500 m <sup>2</sup> |
| NYE BYGGERETTER:                    | 13.800 m <sup>2</sup>    |
| FODAFTRYK BYGGERI                   | 2.400 m <sup>2</sup>     |
| AREAL KÆLDER                        |                          |
| ANVENDELSE:                         | Boliger, erhverv         |

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Delområdet omfatter mulighed for at etablere 13.800 etagemeter boligbyggeri i op til 4-6 etager i Scenarie A - Fuld overdækning. Delområdet rummer i forarbejderne fire enkeltstående byggerier, som principielt kan udvikles særskilt. En del af delområdets byggeri er dog placeret, hvor Søvej 3 er idag. Ved en delvis bevaring af denne som i Scenarie B - Delvis overdækning, påvirkes antallet af realiserbare byggeretter i delområdet Ved Torvet. Mulighederne for at etablere parkering indsnævnes i Scenarie B, når overækningen er mindre.

Realiseringen af delområdet afhænger primært af etableringen af den forlagte Søvej, sekundært af etableringen af de tilgrænsende delområder og passagerne.

Delområdet er definerende for et nyt, lokalt gadeforløb mellem gågaden og den forlagte Søvej samt for Rådhuspassagen og Daniapassagen – og dermed koblingen mellem bymidten og Byparken. I bebyggelsen bør der være et særligt fokus på at markere de særlige steder og byrum, der opstår i krydsningerne mellem passager og gadeforløb. Det kunne være ved at markere hjørnerne i bebyggelsen med udadvendte funktioner i stueetagerne i krydsningerne mellem de interne forbindelser. Det bemærkes, at udviklingsmulighederne for Daniapassagen er begrænsede i Scenarie B.

Områdets nærhed og tætte relation til Kulturdynamoen er et stort potentiale for byudvikling her.

Dele af området omfatter ejendomme, som ikke er ejet af Silkeborg Kommune. Udvikling er afhængig af samarbejdet med øvrige ejere, hvis ikke der foretages opkøb.

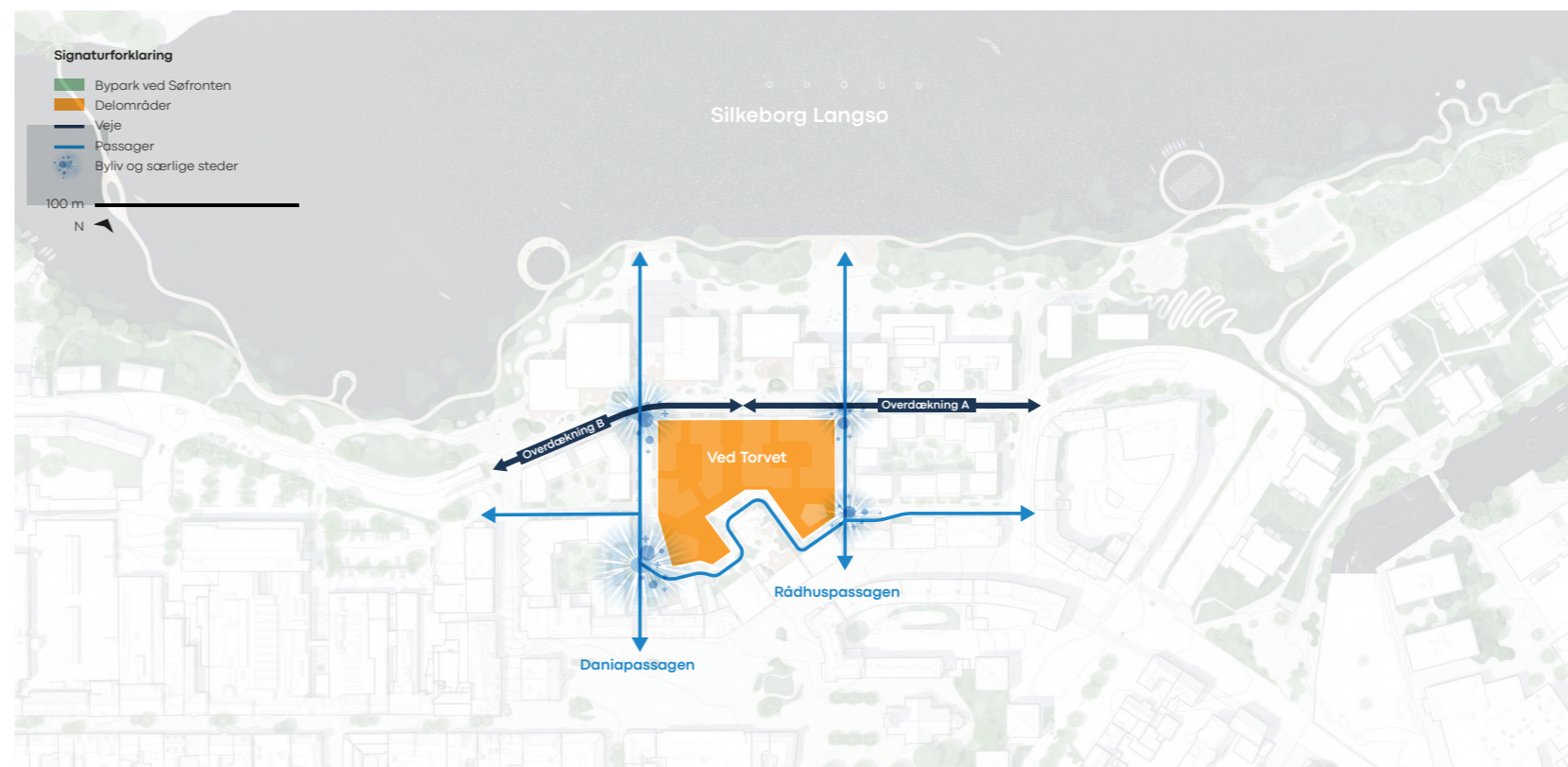


Diagram over delområdet Ved Torvet.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Ved Torvet

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| P ETABLERES      | 249 P            |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 138 P            |
| P FJERNES        | 29 P (Søjleuset) |

### PARKERING

Overdækningen af Søvej medfører, at der etableres en p-kælder under den nye bebyggelse. Det er vurderet, at der kan etableres ca. 249 p-pladser under delområdet i Scenarie A – Fuld overdækning. Der kan, grundet delvis bevarelse af Søvej 3 – etableres ca. 70 p-pladser færre i Scenarie B – Delvis overdækning. Dette beror på en tidlig vurdering, hvor der ikke er taget højde for indretning og projektering af kælderen. Det bemærkes, at tallet er en principiel vurdering af parkeringspladserne relateret til dette delområde, og at p-pladserne i realiteten sandsynligvis vil blive etableret som en samlet løsning på tværs af flere delområder.

Udviklingen af området medfører, at der nedlægges 29 eksisterende p-pladser ved Søjlehuset.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser delområde 1 et p-krav på 138 p-pladser. P-kravet er anderledes hvis Søvej 3 bevares delvist som i Scenarie B.

Området bidrager i Scenarie A – Fuld overdækning til den samlede udvikling af Søfronten med et p-overskud på 82 p-pladser.

Det samlede parkeringsbehov til rådhusfunktionerne i området bør genvurderes ifm. en beslutning om hel eller delvis nedrivning af Søvej 3 og dermed en reduktion i antallet af kommunale arbejdspladser i området.

Der er som nævnt på side 20 ikke taget højde for dobbeltudnyttelsespotentialer i den samlede parkeringsløsning.

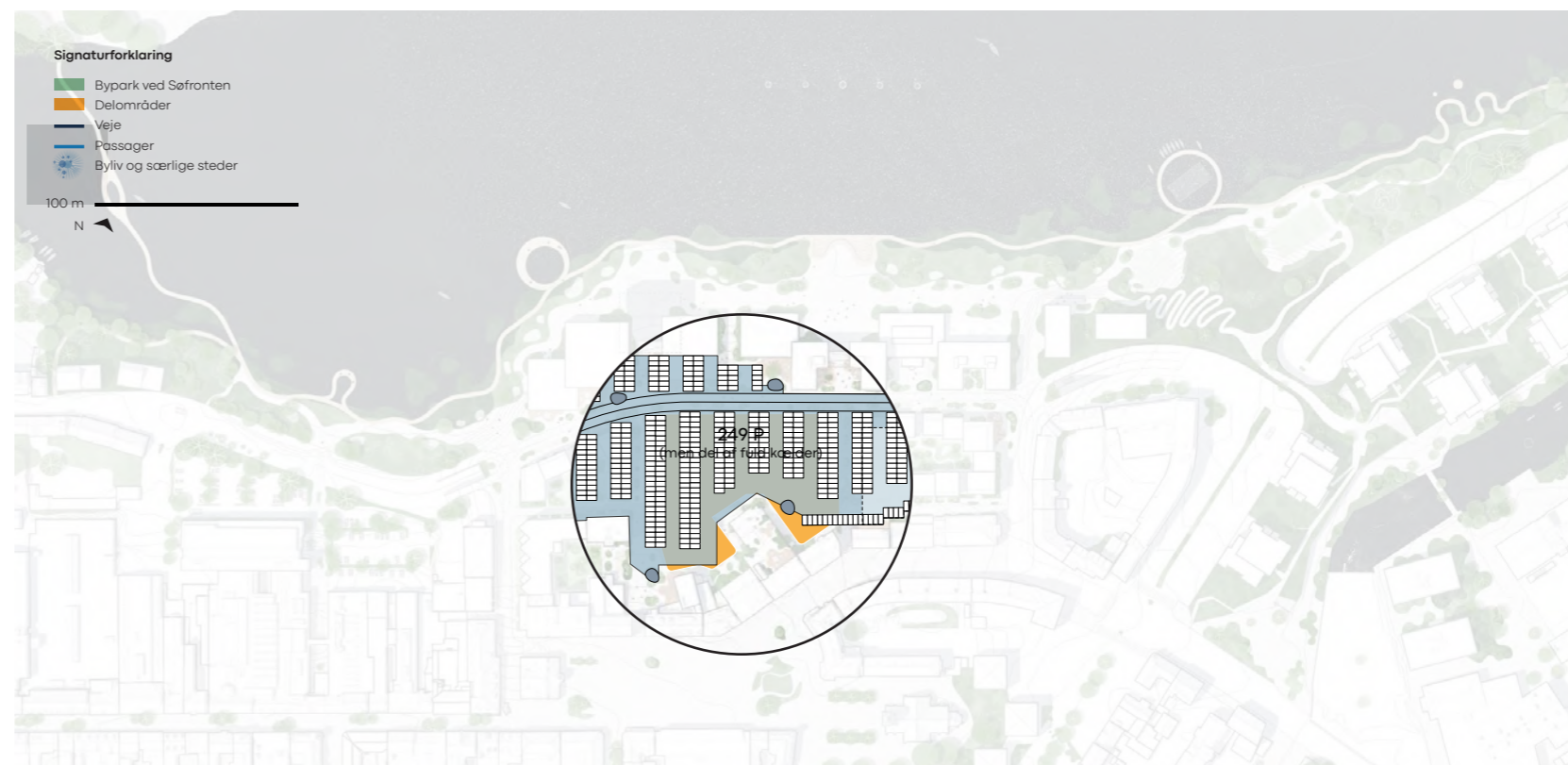


Diagram over parkering ifm. Ved Torvet.



## Delområde

# Ved Torvet

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Området Ved Torvet grænser op til flere af de vigtige forbindelser mellem bymidten og byparken og forudsættes desuden at bidrage med parkeringspladser til Søfronten og dermed bymidten som helhed.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Byggeriets relevans og kvalitet ift. Rådhuspassagen, Dania-passagen og den overdækkede Søvej mhp. at sikre attraktive og velfungerende forbindelser mellem bymidten og byparken, herunder programmeringen og udformningen af stueetager og kantzoner.
- > Sammenhængen med Rådhuset og forudsætninger for liv mellem bygningerne.
- > Sammenhængen med eksisterende byggeri ud mod Torvet og Østergade, herunder udformningen, tilgængeligheden og kvaliteten (både ift. ophold og funktionalitet) af arealerne mellem nye og eksisterende bygninger. Relationerne til eksisterende byggeri.
- > Sammenhængen med Kulturdynamoen.

### TID

Realiseringen af delområdet er afhængig af, om den forlagte Søvej overdækkes helt eller delvist og i hvilket omfang Søvej 3 bevares, samt eventuel tid til transformation af Søvej 3 (Scenarie A - Fuld overdækning eller B - Delvis overdækning). Der skal desuden håndteres tidsmæssige grænseflader med nabo-delområderne ifm. fx byggepladslogistik.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter:

- > Investeringer i overdækning.
- > Indtægt ved salg af byggeretter for 13.800 m<sup>2</sup> etagebyggeri i Scenarie A og 8.600 m<sup>2</sup> i Scenarie B.
- > Udgifter til nedrivning af Søvej 3 helt eller delvist, samt genetablering af kommunale arbejdspladser et andet sted.
- > Udgifter til håndtering af forurening.
- > Evt. opkøb af arealer.
- > Evt. omkostninger til omdannelse af del af Søvej 3 i Scenarie B - Delvis nedrivning.

## Delområde

# Ved Torvet

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Området udgør - sammen med de andre boligbyggeretter i området - en helt central del af det markeds-mæssige incitament for investorer til at involvere sig i udviklingen af Søfronten.

Der er i dialogen med potentielle investorer opmærksomhed på forudsætningerne og forventningerne knyttet til Søvej 3, herunder både vedr. forudsætninger for bevaring/nedrivning og betydningen for mulighederne for at etablere en sammenhængende parkeringsløsning.

### VARIATIONSMULIGHEDER

Forudsætningerne for udviklingen af området adskiller sig grundlæggende mellem Scenarie A - Fuld overdækning og Scenarie B - Delvis overdækning, idet den delvise overdækning i Scenarie B kun vil grænse op til en del af delområdet. Scenarie B omfatter også en delvis nedrivning af Søvej 3. I delområdet er der i Scenarie B følgende ændringer ift. Scenarie A:

- > 70 færre p-pladser (basert på Effekts p-opgørelse), idet Søvej 3 bevares delvist.
- > Kun 2.750 m<sup>2</sup> byggeri nedrives i Scenare B.
- > En reduktion på 5.200 etagemeter af de salgbare byggeretter, idet Søvej 3 bevares delvist (der bevares dermed ca. 2.250 etagemeter eksisterende byggeri).
- > En mulig reduktion af det samlede parkeringsbehov til rådhusfunktionerne i området som følge af en reduktion i antallet af kommunale arbejdspladser i området.
- > Sammenhængen mellem Kulturdynamoen, det øvrige Søfront-projekt og bymidten vil være anderledes og vil afhænge af den konkrete løsning for udviklingen af arealerne.







## Opsamling og beslutningsoverblik for Ved Torvet

### BESLUTNING OM FULD ELLER DELVIS OVERDÆKNING

Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der skal arbejdes med en hel eller en delvis overdækning af den forlagte Søvej. Beslutningen påvirker antallet af salgbare byggeretter, omfanget af parkeringsløsningen og måden der kan arbejdes med bykvaliteten og sammenhængene mellem bymidten og Silkeborg Langsø.

### BESLUTNING OM UDBUDSSTRATEGI

Der skal træffes beslutning om udbudsstrategien for byggeretter på Søfronten. Den indledende markedsdialog lægger op til et tidligt udbud med henblik på, at projektet udvikles i et partnerskabslignende samarbejde mellem investor og Silkeborg Kommune, hvilket forudsættes her.

### UDBUD AF BYGGERETTER

Der skal gennemføres et udbud / salg af byggeretter, evt. i form af et tidligt udbud (sammen med delområderne Godthåbsvej/ Østergade og Lille Søgade).

### PROJEKTUDVIKLING

Projektet skal udvikles i samarbejde med køber/investor, herunder med konkretisering af parkeringsløsningen og afklaring af muligheder for (delvis) bevaring af Søvej 3.

### BESLUTNING OM SØVEJ 3

Det skal besluttes, om Søvej 3 skal helt eller delvist nedrives. Beslutningen kan oplagt træffes i dialog med køber – og tilgangen til udvikling af bygningen kan evt. indgå som et kriterium i udbuddet.

### UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering.

### ANLÆG

Projektet etableres i regi af køber.

### KOORDINERING MED ØVRIGE ANLÆG

Der skal i udbud og aftaler med en køber være opmærksomhed på koordinering af det fysiske anlæg (projekt- og tidsmæssigt) med forlægningen af og etableringen af overdækningen på Søvej samt etablering af passagerne.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Lille Søgade

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Delområdet rummer mulighed for 3.800 etagemeter boligbyggeri i 4-6 etager i Scenarie A - Fuld overdækning. I Scenarie B - Delvis overdækning vil delområdet skulle gentænkes, men en foreløbig vurdering er, at der også vil kunne realiseres op til 3.800 etagemeter i Scenarie B. Det er sandsynligvis denne del af Søfronten, som rummer den største andel af boliger med søudsigt.

Realiseringen af delområdet er primært afhængig af, om den forlagte Søvej overdækkes helt eller delvist. Valget af løsning for forlægningen vil have betydning for sammenhængen med Kulturdynamoen såvel som med nabobebyggelsen mod syd.

Delområdet vil på sigt ligge med en tæt relation til Kulturdynamoen, hvilket stiller krav til både de fysiske forbindelser og til projektets kvalitet. Det kan overvejes at planlægge og udvikle området i sammenhæng med Kulturdynamoen for at sikre sammenhængen.

Delområdet er definerende for Daniapassagen. Det bemærkes, at udviklingsmulighederne for Daniapassagen er begrænsede i Scenarie B. I bebyggelsen bør der være et særligt fokus på at markere de særlige steder og byrum, der opstår i krydsningerne mellem passager og gadeforløb. Det kunne være ved at markere hjørnerne i bebyggelsen med udadvendte funktioner i stueetagerne i krydsningerne mellem de interne forbindelser.

Silkeborg Kommune ejer området, men bebyggelsen grænser op til naboerne mod syd (ved Lille Søgade) og påvirker herlighedsværdien af de eksisterende boliger. Grænsefladerne til naboejendommene kræver omhyggelig bearbejdning.

|                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade): | ca. 1.400 m <sup>2</sup> |
| EKSISTERENDE BYGGERI:               | 0 m <sup>2</sup>         |
| BYGGERI SOM NEDRIVES:               | 0 m <sup>2</sup>         |
| NYE BYGGERETTER:                    | 3.800 m <sup>2</sup>     |
| FODAFTRYK AF BYGGERI:               | 800 m <sup>2</sup>       |
| AREAL AF KÆLDER:                    | -                        |
| ANVENDELSE:                         | Boliger, parkering       |

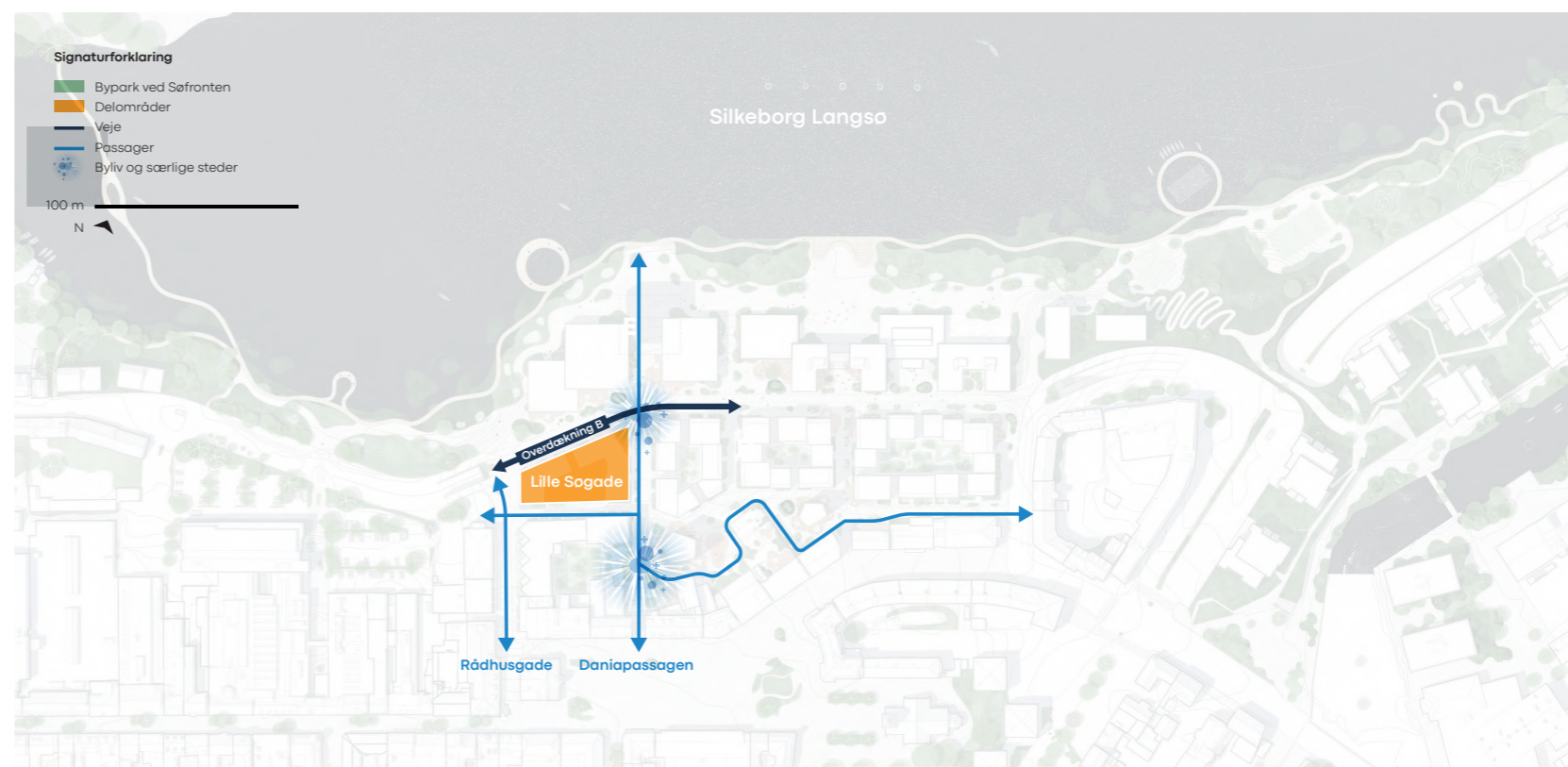
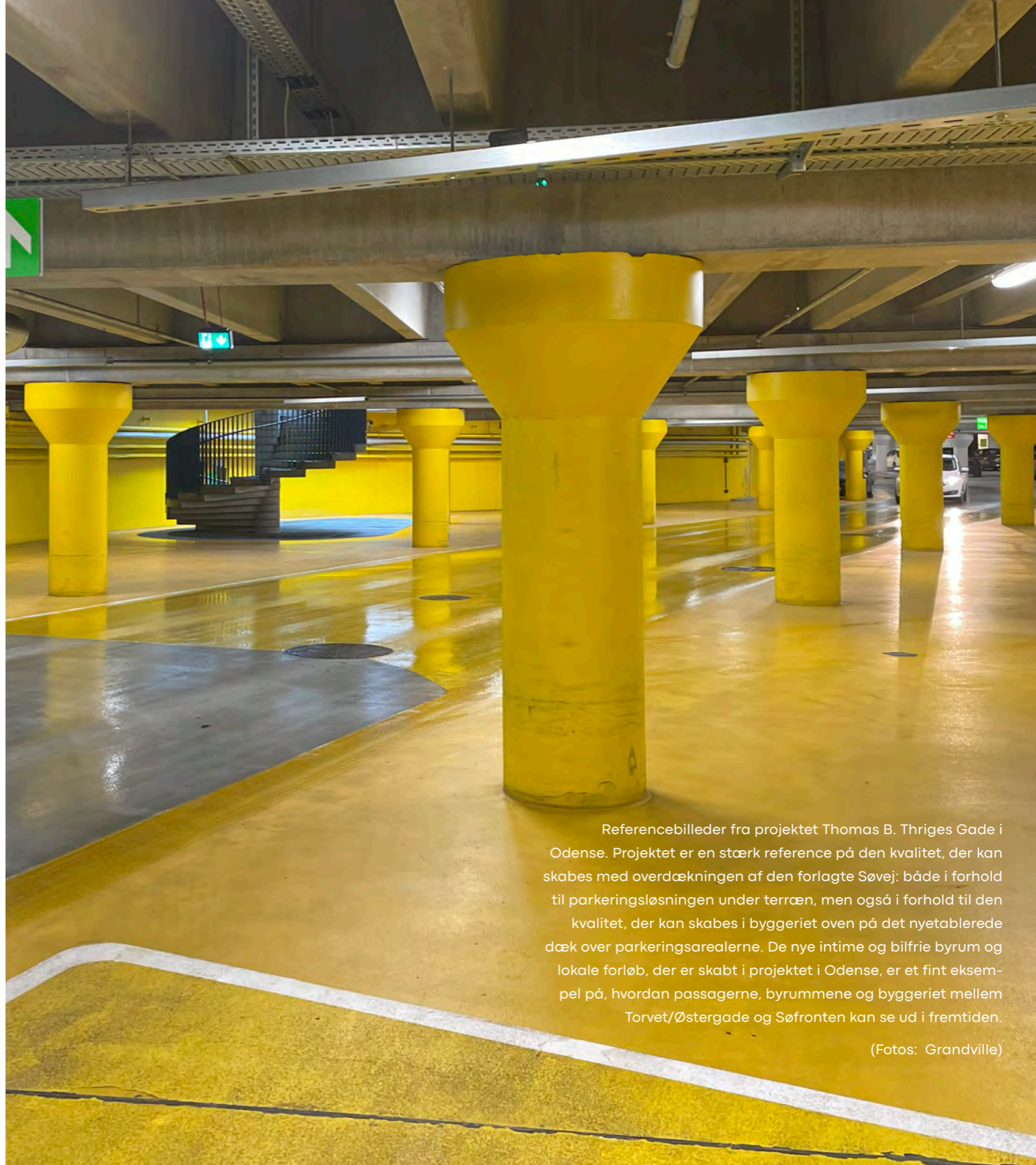


Diagram over delområdet Lille Søgade.





Referencebilleder fra projektet Thomas B. Thriges Gade i Odense. Projektet er en stærk reference på den kvalitet, der kan skabes med overdækningen af den forlagte Søvej; både i forhold til parkeringsløsningen under terræen, men også i forhold til den kvalitet, der kan skabes i byggeriet oven på det nyetablerede dæk over parkeringsarealerne. De nye intime og bilfrie byrum og lokale forløb, der er skabt i projektet i Odense, er et fint eksempel på, hvordan passagerne, byrummene og byggeriet mellem Torvet/Østergade og Søfronten kan se ud i fremtiden.

(Fotos: Grandville)



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Lille Søgade

|                  |      |
|------------------|------|
| P ETABLERES      | 78 P |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 38 P |
| P FJERNES        | 0 P  |

### PARKERING

Overdækningen af Søvej indebærer, at der kan etableres en p-kælder under den nye bebyggelse. Det er vurderet, at der kan etableres ca. 78 p-pladser under delområdet i Scenarie A - Fuld overdækning. Dette beror på en tidlig vurdering, hvor der ikke er taget højde for indretning og projektering af kælderens. Det bemærkes, at tallet er en principiel vurdering af parkeringspladserne relateret til dette delområde, og at p-pladserne i realiteten sandsynligvis vil blive etableret som en samlet løsning på tværs af flere delområder.

I Scenarie B - Delvis overdækning er der ingen overdækning her, og dermed etableres der ingen ny parkering i relation til overdækning her i Scenarie B. I Scenarie B bør det undersøges yderligere hvorvidt der kan etableres parkering som en del af konstruktionen i forbindelse med byggeriet for "Lille Søgade" (samt Kulturdynamoen).

Udviklingen af området medfører, at en del af de 216 p-pladser vest for Rådhuset inddrages.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser delområdet et p-krav på 38 p-pladser.

Området bidrager dermed i Scenarie A – Fuld overdækning til den samlede udvikling af Søfronten med et p-overskud på 40 p-pladser.

Der er som nævnt på side 20 ikke taget højde for dobbeltudnyttelsespotentialiet i den samlede parkeringsløsning.

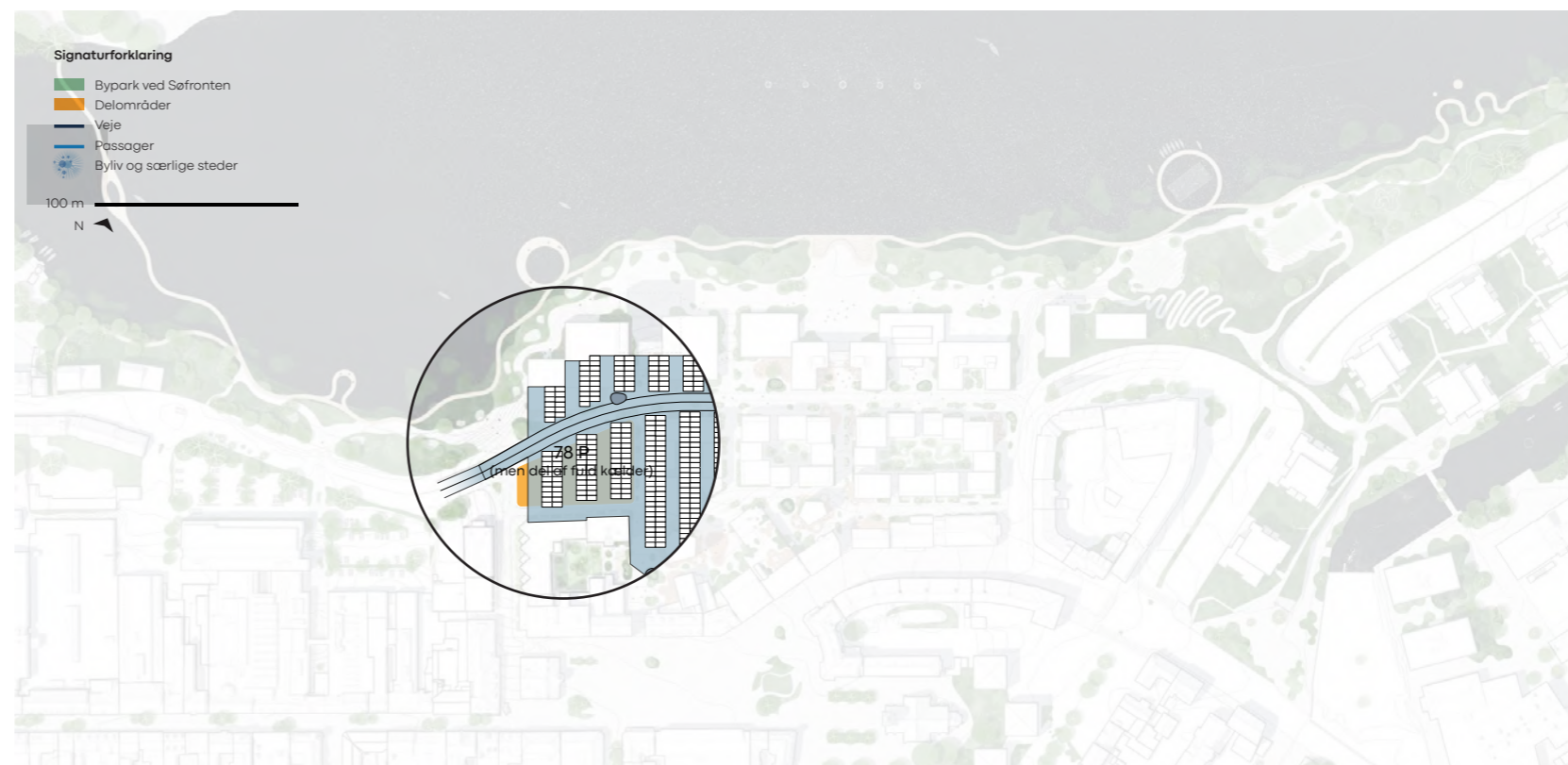


Diagram over parkering ifm. Lille Søgade.

## Delområde

# Lille Søgade

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Området Lille Søgade grænser op til flere af de vigtige forbindelser mellem bymidten og byparken.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Byggeriets relevans og kvalitet ift. Daniapassagen, Rådhusgade og den forlagte Søvej (med eller uden overdækning) mhp. at sikre attraktive og velfungerende forbindelser mellem bymidten og byparken, herunder programmeringen og udformningen af stueetager og kantzoner.
- > Sammenhængen med Rådhuset og forudsætninger for liv mellem bygningerne.
- > Sammenhængen med eksisterende boliger med adresse på Lille Søgade, både mht. tilgængelighed og attraktivitet.
- > Sammenhængen med Kulturdynamoen.

### TID

Realiseringen af delområdet er primært afhængig af valget af løsning for den forlagte Søvej, herunder om der etableres en overdækning og i hvilket omfang.

Derudover vil løsningen enten være definerende for grænsefladerne til kulturdynamoen eller afhængig af en beslutning herom.

### ØKONOMI

Økonomien i området omfatter:

- > Investeringer i overdækning som en nødvendig forudsætning for udvikling af delområdet i Scenarie A - Fuld overdækning.
- > Indtægt ved salg af byggeretter for 3.800 m<sup>2</sup> etagebyggeri.
- > Der kan være meromkostninger i byggeriet her relateret til håndtering af vejstøj i Scenarie B – Delvis overdækning.



## Delområde

# Lille Søgade

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Området udgør, sammen med boligbyggeretter på Søvej Midt, en helt central del af det markedsmæssige incitament for investorer til at involvere sig i udviklingen af Søfronten – med Kulturdynamoen som nærmeste nabo.

Der er kritisk opmærksomhed på grænsefladerne til de eksisterende boliger på Lille Søgade.

### VARIATIONSMULIGHEDER

I Scenarie B - Delvis overdækning ændres udviklingsmulighederne i delområdet, idet der i scenariet ikke etableres overdækning:

- > I udviklingsplanen var på dette areal vist samme antal m<sup>2</sup> (3.800 etagemeter), men i punkthuse i stedet for karré. Bygningsvolumenet bør genbesøges, hvis Scenarie B vælges.
- > Markant ændrede forudsætninger for etablering af parkeringspladser.
- > Effekt på sammenhænge mellem midtby og særligt Kulturdynamo.

Det er en mulighed, at Kulturdynamoen – hvis den skal være større end forudsat i udviklingsplanen – kan udvides til også at omfatte dette delområde.

## Opsamling og beslutningsoverblik for Lille Søgade

### BESLUTNING OM FULD ELLER DELVIS OVERDÆKNING

Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der skal arbejdes med en hel eller en delvis overdækning af den forlagte Søvej. Beslutningen påvirker antallet af salgbare byggeretter, omfanget af parkeringsløsningen og måden, der kan arbejdes med bykvaliteten og sammenhængene mellem bymidten og Silkeborg Langsø.

### BESLUTNING OM UDBUDSSTRATEGI

Der skal træffes beslutning om udbudsstrategien for byggeretter på Søfronten. Den indledende markedsdialog lægger op til et tidligt udbud med henblik på, at projektet udvikles i et partnerskabslignende samarbejde mellem investor og Silkeborg Kommune, hvilket forudsættes her.

### UDBUD AF BYGGERETTER

Der skal gennemføres et udbud/salg af byggeretter, evt. i form af et tidligt udbud (sammen med delområderne Godthåbsvej/Østergade og Ved Torvet).

### PROJEKTUDVIKLING

Projektet skal udvikles i samarbejde med køber/investor, herunder med konkretisering af parkeringsløsningen.

### UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommunepantillæg og miljøvurdering.

### ANLÆG

Projektet etableres i regi af køber.

### KOORDINERING MED ØVRIGE ANLÆG

Der skal i udbud og aftaler med en køber være opmærksomhed på koordinering af det fysiske anlæg (projekt- og tidsmæssigt) med forlægningen af og etableringen af overdækningen på Søvej samt etablering af passagerne.



## Delområde

## Kulturdynamoen

**DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER**

Delområdet reservede til Kulturdynamoen er en afgørende brik i realiseringen af den bymæssige kvalitet af Søfronten. Det indgår i den politiske aftale, som også ligger til grund for etapeplanen, at der skal ske en afklaring af Museum Jorns fremtidige udvikling og muligheden for at blive en del af Kulturdynamoen. Der udarbejdes parallelt med etapeplanen en vurdering af hvilke kommunale institutioner, der vil kunne indgå i Kulturdynamoen, evt. sammen med Museum Jorn.

Kulturdynamoen vil som byggeri og funktion være definerende for den nye bypark langs Søfronten, og den vil være en markant bidragsyder til oplevelsen, karakteren og anvendelsen i den centrale del af byparken.

Det er hensigten – og formentlig en forudsætning for, at Kulturdynamoen kan udfylde den påtænkte rolle – at byggeriet rummer en flerhed af funktioner, som er målrettet mange forskellige målgrupper og muliggør mangfoldig brug i mange af døgnetimer.

Kulturdynamoens fysiske forudsætninger for at håndtere parkering og sammenhæng til den øvrige bymidte er forskellige mellem Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. I Scenarie B etableres ikke parkering under Kulturdynamoem som en del af den samlede overdækning.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

|                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| AREAL AF DELOMRÅDET (orange flade): | ca. 4.300 m <sup>2</sup> |
| EKSISTERENDE BYGGERI:               | 0 m <sup>2</sup>         |
| BYGGERI SOM NEDRIVES:               | 0 m <sup>2</sup>         |
| NYE BYGGERETTER:                    | 10.000 m <sup>2</sup>    |
| FODAFTRYK AF BYGGERI:               | 3.000 m <sup>2</sup>     |
| AREAL AF KÆLDER:                    |                          |
| ANVENDELSE:                         | Kulturdynamo, parkering  |

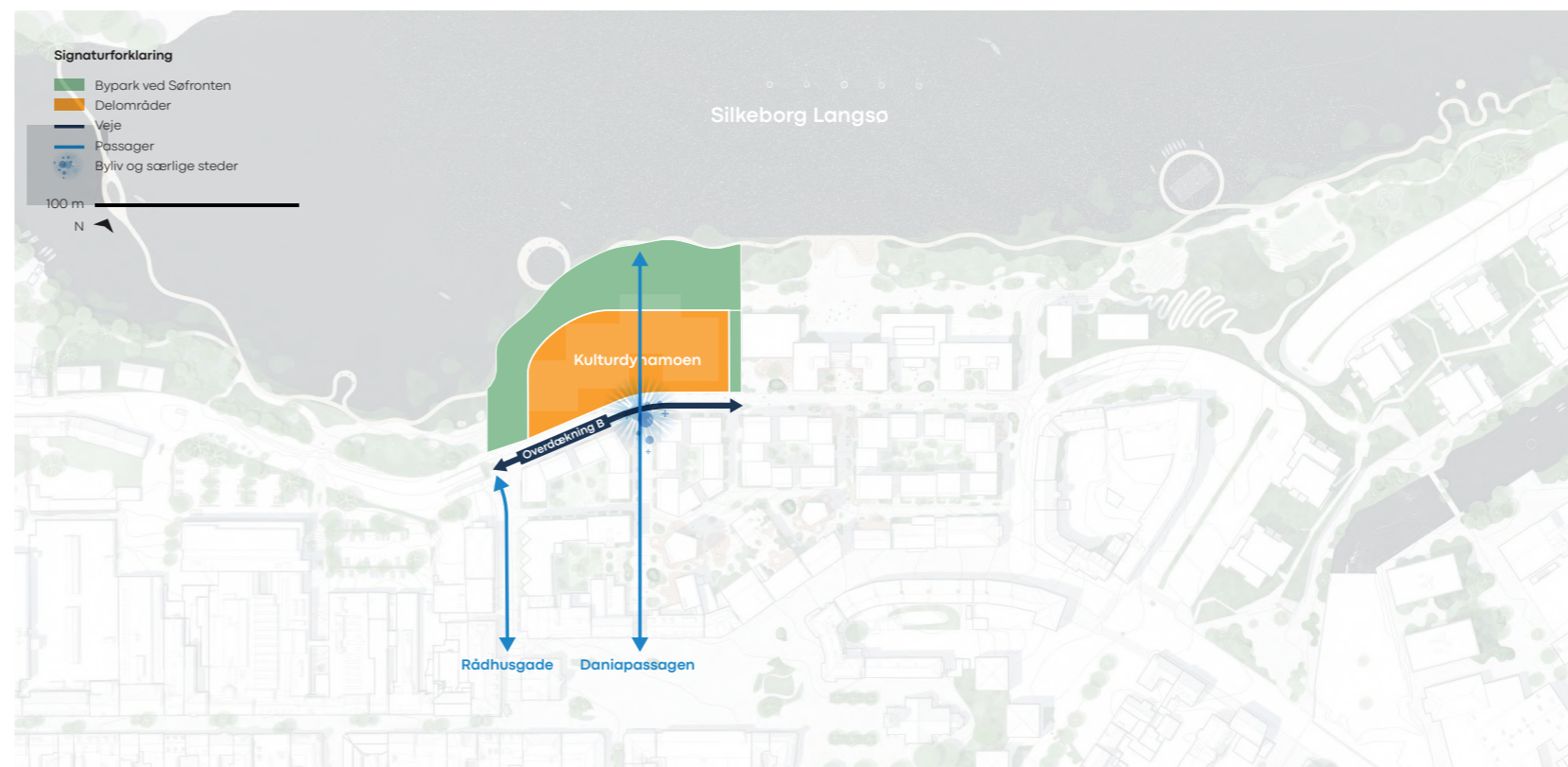


Diagram over delområdet Kulturdynamoen.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Kulturdynamoen

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| P ETABLERES (SCENARIO A) | 88 P  |
| P-KRAV DELOMRÅDE         | 100 P |
| P FJERNES                | 216 P |

### PARKERING

Overdækningen af Søvej i Scenarie A - Fuld overdækning indebærer, at der kan etableres en p-kælder under den nye bebyggelse. Det er vurderet, at der kan etableres ca. 88 p-pladser under Kulturdynamoen. Dette beror på en tidlig vurdering, hvor der ikke er taget højde for indretning og projektering af kælderen.

Der er ikke taget stilling til, hvordan parkering evt. kan etableres i Scenarie B - Delvis Overdækning, hvor der ikke etableres parkering under terræn her som en del af den samlede overdækning. I Scenarie B bør det undersøges yderligere hvorvidt der kan etableres parkering som en del af konstruktionen i forbindelse med byggeriet for Kulturdynamoen (samt "Lille Søgade").

Udviklingen af området medfører, at en del af de 216 p-pladser vest for Rådhuset inddrages.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser Kulturdynamoen et p-krav på 100 p-pladser.

I Scenarie A medfører udviklingen af delområdet en samlet manko på 228 p-pladser, som skal findes i den samlede parkeringsløsning.

Der er som nævnt på side 20 ikke taget højde for dobbeltudnyttelsespotentialiet i den samlede parkeringsløsning.



Diagram over parkering ifm. Kulturdynamoen.



## Delområde

# Kulturdynamo

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Udviklingen af Kulturdynamo udgør, sammen med Sports- hubben og Rådhuset, det centrale nøgleprojekt – både arkitektonisk og anvendelsesmæssigt – ift. kvalitet og attraktivitet af byparken. Kulturdynamo vil, som ankerfunktion og destination med en rækkevidde langt ud over bymidten og Søfronten, både tiltrække besøgende til bymidten og fra bymidten til Søfronten.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Synlighed af projektet, både langs Søfronten og fra passagerne, som forbinder projektet med bymidten.
- > Udformning af Daniapassagen, som vil udgøre det centrale bindeled mellem byparken, Kulturdynamo og Torvet - og dermed bymidten som helhed.

### TID

Realieringen af delområdet er primært afhængig af en afklaring af forudsætningerne for det programmatisk indhold af kulturdynamo: Indgår Museum Jorn? Hvilke eksisterende og nye kulturfunktioner kan indgå som en del af projektet?

Den fysiske løsning hænger sammen med valg af løsning for den forlagte Søvej, herunder om den overdækkes helt eller delvist.

Kulturdynamo er vigtig for investorerne interesse i at indgå i et partnerskab med Silkeborg Kommune om at udvikle af Søfronten. Det er afgørende for markedsstrategien, at der tidligt bliver truffet en forpligtende beslutning om etablering af kulturdynamo i én eller anden form.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet:

- > Økonomien til udviklingen af Kulturdynamo skal tilvejebringes (indgår ikke i vurderingen af økonomien i etapeplanen).
- > Kulturdynamo udgør en væsentlig attraktion for investorer og vil formentlig bidrage positivt til værdien af byggeretterne i det samlede projekt.
- > Eventuelle udgifter til håndtering af forurening?

## Delområde

# Kulturdynamoen

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Kulturdynamoen har indflydelse på værdien – både økonomisk og bykvalitetsmæssigt – af de nye boiliger, som etableres med Søfrontprojektet. Hele Søfrontprojektet og det centrale Silkeborg har en relation til Kulturdynamoen. Dette understreges også i markedsdialogen, hvor ambitionen om etablering af Kulturdynamoen fremhæves som væsentlig.

### VARIATIONSMULIGHEDER

Det er en mulighed, at Kulturdynamoen – hvis den skal være større eller skal have en anden udformning eller orientering – kan udvides til også at omfatte delområdet Lille Søgade.

I en særskilt proces afklares og besluttet det, om der kan indgå andre funktioner i Kulturdynamoen sammen med en eventuel museumsfunktion.





Maltfabrikken i Ebeltoft (Foto: Maltfabrikken)



Kulturhuset på Islands Brygge, København (Foto: Palle Vedel for Kulturhuset Islands Brygge)



Utzon Center, Aalborg (Foto: Rasmus Hjørtshøj for Utzon Center)



Utzon Center, Aalborg (Foto: Rasmus Hjørtshøj for Utzon Center)



## Opsamling og beslutningsoverblik for **Kulturdynamoen**

### **BESLUTNING OM FULD ELLER DELVIS OVERDÆKNING**

Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der skal arbejdes med en hel eller en delvis overdækning af den forlagte Søvej. Beslutningen påvirker udviklingsfeltet for Kulturdynamoen, omfanget af parkeringsløsningen og måden der kan arbejdes med bykvaliteten og sammenhængene mellem bymidten og Kulturdynamoen, byparken ved Silkeborg Langsø og bymidten.

### **UDVIKLING AF KONCEPTET OG DETS FUNKTIONER**

Der skal træffes beslutning om at iværksætte en udviklingsproces for Kulturdynamoen, herunder afklaring af muligheder for programmering ((halv-)kommunale kulturfunktioner samt dialog med Museum Jorn om mulighederne for en destination af internationalt tilsnit.

### **FINANSIERING**

Muligheder for (med)finansiering skal afklares, og der skal træffes beslutning om finansieringen af projektet.

### **UDVIKLING AF DET KONKRETE PROJEKT**

Der skal træffes beslutning om at udvikle det konkrete projekt, herunder også for parkeringsløsningen i sammenhæng med beslutningen om en fuld eller delvis overdækning af den forlagte Søvej.

Der skal desuden træffes beslutning om og gennemføres en regulær projektudvikling, herunder f.eks. gennemføres en særskilt arkitektkonkurrence for Kulturdynamoen.

### **UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG**

Når der er udviklet et konkret projekt (f.eks. gennem en arkitektkonkurrence), skal der på baggrund af projektet udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering.

### **UDBUD OG ANLÆG**

Det fysiske anlæg skal efterfølgende udbydes og etableres.



Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Byggeret ved Søgade

### DELOMRÅDETS ROLLE I DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN OG SÆRLIGE POTENTIALER/UDFORDRINGER

Delområdet er i udviklingsplanen en byggemulighed, som til dels kan realiseres uafhængigt af den øvrige projektudvikling – herunder uafhængigt af om der udvikles efter Scenarie A – Fuld overdækning eller B – Delvis overdækning.

Delområdet rummer en mulighed for at realisere et nyt boligbyggeri med relativt lav kompleksitet, og med mulighed for at bidrage positivt til den samlede økonomi tidligt i projektet. Byggemuligheden kan potentielt vise, hvad Silkeborg får med Søfront-projektet, og hvordan arealerne mod søen kan bearbejdes. Det er nødvendigt, at projektet knyttes til det øvrige byudviklingsprojekt via realiseringen af byparken mellem Kulturdynamoen og Byggeret ved Søgade.

For at realisere denne byggemulighed samt den nye bypark tidligt skal et stort antal eksisterende p-pladser inddrages.

I den videre projektudvikling skal det undersøges nærmere hvad søbeskyttelseslinjen omkring Silkeborg Langsø betyder for byggeri her, og hvordan udfordringer relateret til klimasikring/vandstand kan håndteres.

|                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| AREAL:                | ca. 1.200 m <sup>2</sup> |
| EKSISTERENDE BYGGERI: | 0 m <sup>2</sup>         |
| BYGGERI SOM NEDRIVES: | 0 m <sup>2</sup>         |
| NYE BYGGERETTER:      | 2.300 m <sup>2</sup>     |
| FODAFTRYK AF BYGGERI: | 1230 m <sup>2</sup>      |
| AREAL AF KÆLDER:      | -                        |
| ANVENDELSE:           | Boliger, parkering       |

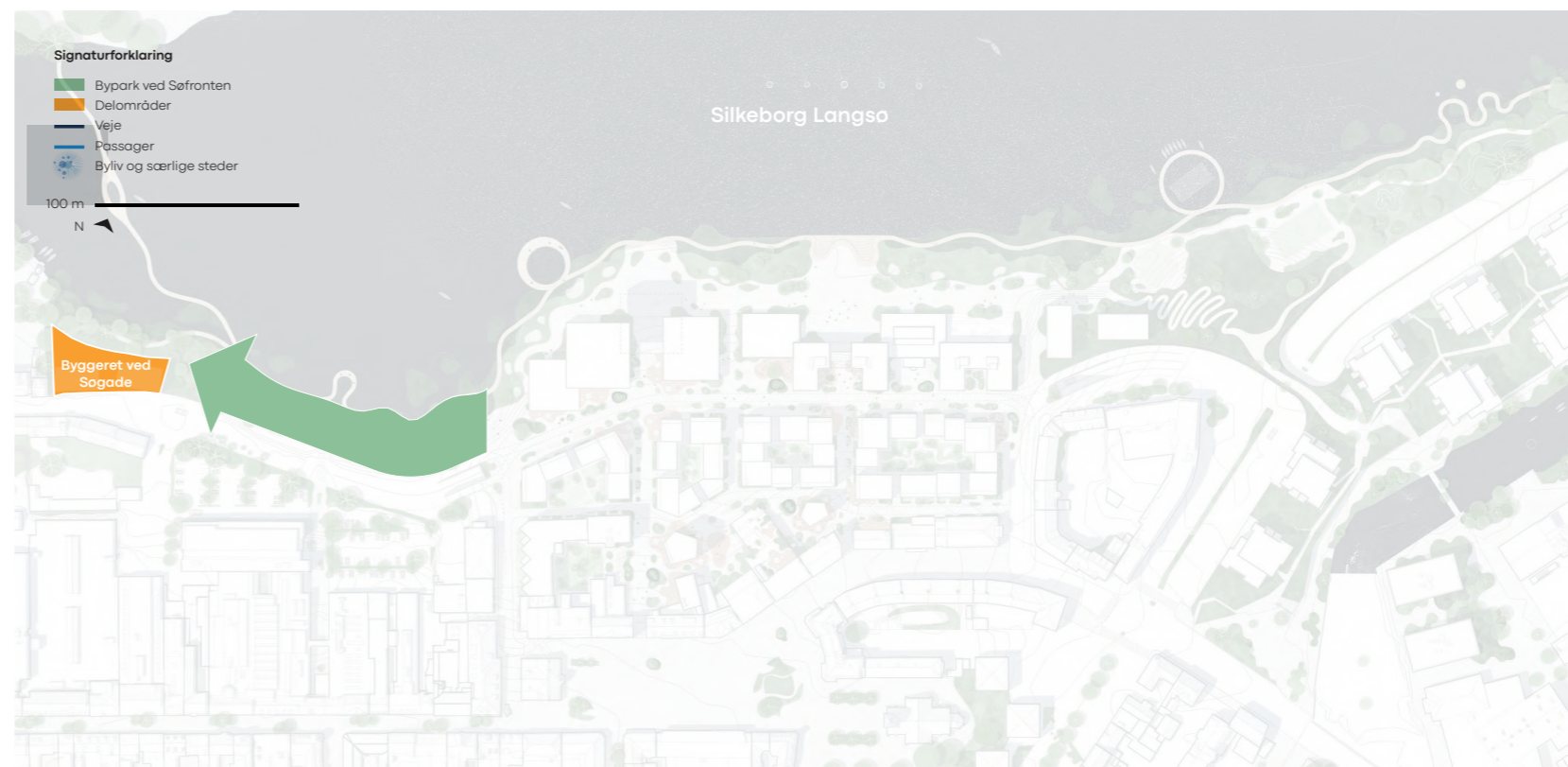


Diagram over delområdet Byggeret ved Søgade.

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.

## Delområde

# Byggeret ved Søgade

|                  |       |
|------------------|-------|
| P ETABLERES      | 18 P  |
| P-KRAV DELOMRÅDE | 23 P  |
| P FJERNES        | 104 P |

### PARKERING

Med Byggeret ved Søgade er det i udviklingsplanen forudsat, at der kan etableres 18 p-pladser i kælder.

Den nuværende parkeringsplads på Søgade inddrages til udviklingen af delområde 7 og byparken mellem delområdet og Kulturdynamoen. Den rummer 104 p-pladser, som skal genfindes i udviklingsarbejdet.

Med en p-norm på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> byggeri udløser delområdet et p-krav på 23 p-pladser. Det forudsættes, at delområdet kan forsyne sig selv med de nødvendige parkeringspladser.

Såfremt parkeringspladserne i kælder kan etableres som forudsæt, efterlader udviklingen af delområdet sammen med byparken på strækningen mellem delområdet og kulturdynamoen en samlet manko på 109 (104 + 18 - 23) p-pladser.

Der bør være opmærksomhed på hensigtsmæssigheden af parkering under terræn på grund af bl.a. grundvand og muligheder for at klimasikre byggeri mod oversvømmelser.



Diagram over parkering ifm. Byggeret ved Søgade.



## Delområde

# Byggeret ved Søgade

### ROLLE I FORHOLD TIL BYPARKEN OG FORBINDELSERNE

Området udgør den vestlige afrunding af byparken og vil derfor have indflydelse på oplevelsen af byparkens kvalitet som helhed.

Væsentlige opmærksomhedspunkter i udformningen af projektet vil være:

- > Grænseflader mellem private opholdsarealer, parkering og færdselsarealer i tilknytning til projekt og udformningen af byparken og dennes forbindelser og opholdsarealer.

### TID

Delområdet kan udvikles som noget af det første - og tidsmæssigt relativt uafhængigt af projektet i øvrigt.

### ØKONOMI

Økonomien i delområdet omfatter:

- > Eventuelle meromkostninger til etablering af p-kælder nær søen samt klimasikring af byggeri.
- > Mulighed for tidlig indtægt ved evt. salg af byggeret for etagebyggeri.
- > Eventuelle indtægter ved salg eller udlejning af parkeringspladser.

## Delområde

# Byggeret ved Søgade

### INPUT FRA MARKEDSDIALOGEN

Delområdet er relativt uafhængigt af Søfronten i øvrigt og er ikke indgående drøftet ifm. markedsdialogen.

### VARIATIONSMULIGHEDER

Byggeret ved Søgade varierer ikke i udviklingspotentialer mellem Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. Dog bemærkes:

- > At hvis det ikke er teknisk eller økonomisk muligt at etablere parkering under terræn, skal alle parkeringspladser etableres på terræn her eller indgå i en samlet p-løsning et andet sted.
- > Hvis området anvendes til andre formål end boliger, vil det have betydning for økonomien i det samlede projekt.



## Opsamling og beslutningsoverblik for **Byggeret ved Søgade**

### **BESLUTNING OM UDBUDSSTRATEGI**

Det skal besluttes, om Byggeret ved Søgade skal indgå i et samlet udbud af byggeretter på Søfronten, eller om projektet kan udvikles selvstændigt.

### **UDBUD AF BYGGERETTER**

Byggeret ved Søgade skal udbydes, evt. som del af et samlet (tidligt) udbud af byggeretter på Søfronten.

### **PROJEKTUDVIKLING**

Projektet udvikles i samarbejde med køber/investor, herunder med konkretisering af parkeringsløsningen og om det er hensigtsmæssigt at arbejde med parkering under terræn.

### **UDARBEJDELSE AF PLANGRUNDLAG**

På baggrund af projektet skal der udarbejdes lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering.

### **ANLÆG**

Projektet etableres i regi af køber.

REALISERING

# Scenarier for realisering af Søfronten

Scenariebeskrivelser for udviklingen af Søfrontens delområder  
til én samlet helhed på tværs af tid og beslutningsbehov



# Beslutningsrækken frem mod en samarbejdsmodel

## Veje til realiseringen af Søfronten

Realiseringen af Søfrontens enkeltdele afhænger af en lang række beslutninger, hvoraf nogle har betydning for og udgør forudsætninger for andre. Den samlede række af beslutninger definerer det samlede projekt.

På næste side er der vist et diagram over de væsentligste beslutninger, dels de afhængigheder, der er mellem dem. Det er gengivet i en lille version til højre på denne side.

Diagrammet rummer optegninger af to veje gennem beslutningsrækken – en grøn og en blå. Disse illustrerer Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. Der kan principielt beskrives andre veje mod realiseringen af Søfronten og ændrede forudsætninger for beslutningerne, som ville føre til et andet, samlet projekt.

Centrale beslutninger er:

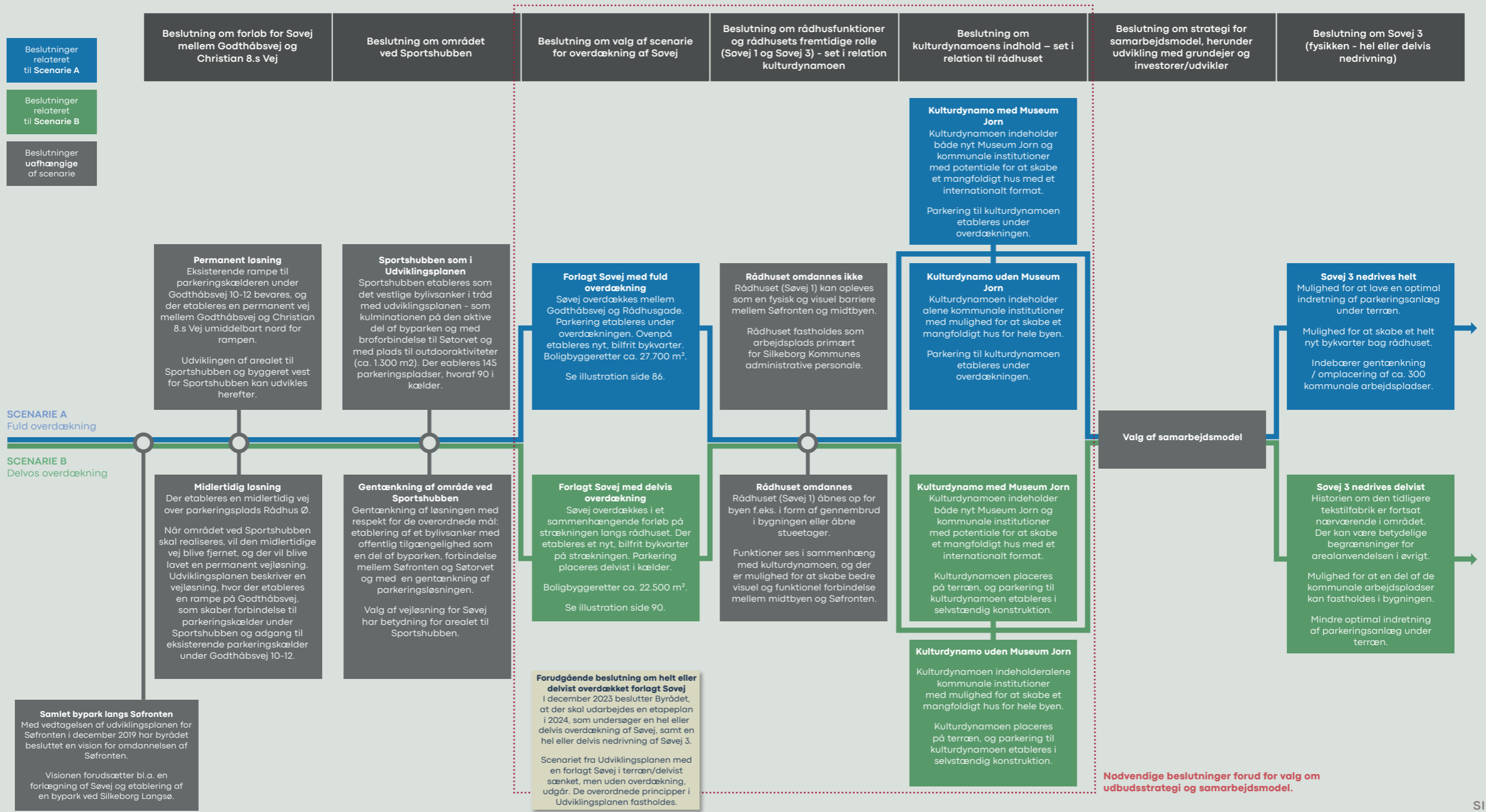
- > En beslutning om åbningsgrebet med omlægning af Christian 8.s Vej samt **beslutning om realisering af midlertidig eller permanent Søvej** mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej.
- > En beslutning om **hel eller delvis overdækning af den forlagte Søvej** (samt om den skal gennemføres samlet eller etapevis) har afgørende betydning for de fysiske muligheder for udviklingen af Søfronten. Beslutningen vil hvile på viden om bl.a. tekniske løsninger, udbuds-/udviklingsstrategi, økonomi og bymæssige potentialer.

- > En tidlig beslutning om **principperne for udvikling af Kulturdynamoen** har betydning for markedets interesse – selvom Kulturdynamoen reelt realiseres senere i processen.
- > Etapeplanen rummer beskrivelser af effekten ved en **hel eller delvis nedrivning af Søvej 3**. Det vil have betydningen for antallet af realiserbare etagemeter og dermed for en investors business case samt for muligheden for at etablere den fulde parkeringsløsning.
- > Afklaring af **scenarier for Sportshubben** har betydning for bl.a. det samlede parkeringsregnskab og oplevelsen af de østlige dele af byparken – samt for tidligt at vise gevinsterne ved omdannelsen af Søfronten for hele Silkeborg.

### ANDRE FORHOLD, SOM VIL PÅVIRKE REALISERINGEN

Ud over de mange beslutninger knyttet til projektets delelementer vil en række andre forhold have betydning for udviklingen af Søfronten. Det gælder umiddelbart:

- > Ejerskabet til arealerne: Foretages der opkøb eller indgås der udviklingssamarbejder med grundejere i området?
- > Plan- og myndighedsforhold, fx mulighederne for at dispensere fra søbeskyttelseslinjen.
- > Budgetforhandlinger over de kommende år, og fastholdelse og udmøntning heri af det løbende investeringsbehov i udviklingen af Søfronten.
- > Finansiering af og indhold i Kulturdynamoen.
- > Valg af udbudsmodel og succesfuld gennemførelse af udbud.





# En etapevis udbygning af Søfronten

## Rækkefølge og sammenhænge mellem delområderne

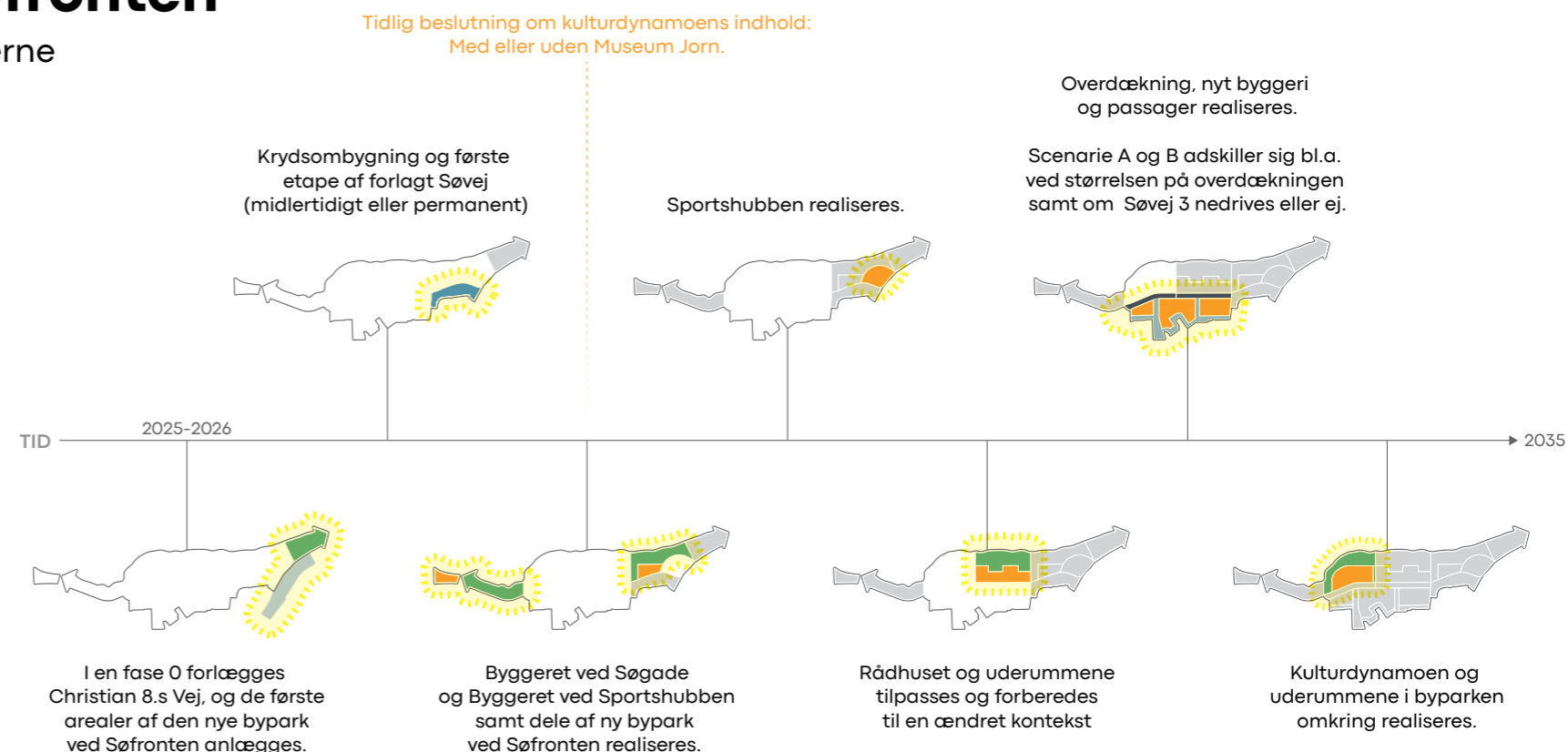
Illustrationen til højre viser et konkret bud på en etapevis udbygning af Søfronten. Det viste eksempel bliver på de kommende sider foldet ud med et særligt fokus på økonomien i projektet og på parkeringsregnskab for henholdsvis Scenarie A - Fuld overdækning og B - Delvis overdækning. Derudover foretages en vurdering i forhold til Værdikompasset.

Eksemplet illustrerer en mulig udviklingstakt, som kan varieres med andre scenarier for den etapevise udbygning, idet nogle beslutninger vedr. den etapevise udbygning indebærer gensidige forudsætninger, mens andre kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Den viste etapevise udbygning prioriterer i første omgang de delområder, som er uafhængige af beslutningen om overdækningen af Søvej men illustrerer samtidig afhængighederne af overdækningen.

Oversigten illustrerer også, at Søfronten principielt kan etableres i etaper, uden at det fremstår som et ufærdigt projekt undervejs, og at de enkelte delprojekter i et vist omfang kan stå alene (i en periode), hvis økonomi, marked, investorer mv. gør det nødvendigt sætte projektets realisering på pause.

De vigtigste afhængigheder knytter sig til realiseringen af byggerierne syd for den forlagte Søvej og sammenhængen mellem disse og hhv. den forlagte (helt eller delvist overdækkede) Søvej, Kulturdynamoen og Rådhuset, mens områderne længst mod vest (Byggeret ved Søgade) og øst (krydsombygning, Sportshubben, Byggeret ved Sportshubben og den første del af den nye bypark) kan realiseres relativt uafhængigt af den centrale del af Søfronten.



På tværs af begge scenarier er der variationsmuligheder, som ikke realiserer sig til selve overdækningen og scenarierne. Særligt nævnes Sportshubben, idet den i sin oprindelige form bidrager væsentligt til det samlede parkeringsregnskab for Søfronten, men samtidig potentielt kan gentænkes hvor fx. parkering i kælderen udgår. Se mere under delområdet Sportshubben fra side 33.

# Økonomiske overslag

## Anlægsomkostninger til forlagt Søvej samt overdækning

Etapeplanens scenarier er blevet vurderet i forhold til de overordnede forventede omkostninger relateret til forlægningen af Søvej samt overdækningen i Scenarie A og B på grundlag af det nuværende vidensniveau. Afsnittet her gennemgår på tværs af scenarierne vurderingerne.

### OMKOSTNINGER TIL OVERDÆKNING

Tabellen til højre angiver hovedposterne i overslaget over omkostningerne forbundet med forlægningen af Søvej, etablering af overdækningen af forlagt Søvej samt parkeringsløsningen under nogle af delområderne. Anlægsoverslaget for den fulde overdækning, som afspejles i Scenarie A - Fuld overdækning, er anslået til ca. 459 mio. kr. Scenarie B indebærer et reduceret anlægsprojekt, og dermed også et reduceret overslag på 277 mio. kr. I begge overslag er der indregnet et korrektionstillæg for usikkerheden på nuværende projektstadiet på 50%.

Anlægsoverslagene afviger ikke meget fra tidligere overslag, men detaljeringsgraden/vidensniveauet er højere, og de afspejler, at enhedspriserne er steget siden de tidligere overslag.

De vigtigste forudsætninger og risici for anlægsoverslaget er beskrevet af COWI. Kort opsummeret drejer det sig om følgende:

#### Primære tekniske risici

Realisering af projektet vil have følgende primære risici:

- > **Reduceret fremkommelighed** ved Forlagt Søvej, da der er flere svingbevægelser til P-områder end i det nuværende forløb af Søvej.
- > **Forureningsgrad af eksisterende jord:** Området har sandsyn-

ligvis en ikke uvæsentlig forurening pga. områdets tidligere anvendelse til gasværk.

- > **Forureningsniveau for bygninger**, der skal nedbrydes.
- > Højt **grundvandsspejl**.
- > **Stabilitet af den eksisterende rådhusbygning** (Søvej 1): Det eksisterende rådhus er direkte funderet (jf. tegningsmateriale i byggesagsarkivet). Det eksisterende fundament går ned i en dybde til ca. kote 18,5 meter, hvilket kan medføre omkostninger til at stabilere bygningen i anlægsperioden.
- > **Risiko for påvirkning af grundvand**, da dybden af fremtidig vejkasse for forlagt Søvej vil være ca. 1 meter, hvilket medfører, at fremtidigt planum vil være ca. kote 20 m.
- > **Grænseflade mod omgivelserne**, herunder eksisterende beboelse, primært ved realisering af delområdet Østergade/Godthåbsvej samt Ved Torvet. Grænsefladen mellem fremtidigt byggeri og overdækningens konstruktioner er ukendt, hvilket indebærer risiko for en tidsmæssig binding i projektering/realisering.
- > **Eksisterende ledningsforhold** skal identificeres.

For at opnå et mere præcist budgetestimat og evt. et reduceret usikkerhedstillæg, anbefales det, at ovenstående liste med risici afdækkes yderligere i den næste fase. Det anbefales desuden, at risikobilledet i den kommende fase differentieres, så de enkelte delelementer i overslaget har varierende risikotillæg, der er tilpasset det aktuelle vidensniveau for det specifikke delelement.

## Anlægsoverslag fordelt på etapeplanens enkeltdele

| Overdækningen af de enkelte delområder |                     | Scenarie A | Scenarie B |
|--|---------------------|------------|------------|
| Østergade / Godthåbsvej                | 60 mio. kr.         | ●          | ●          |
| Ved Torvet A                           | 43 mio. kr.         | ●          | ●          |
| Ved Torvet B                           | 67 mio. kr.         | ●          |            |
| Lille Søgade                           | 17 mio. kr.         | ●          |            |
| Kulturdynamoen                         | 26 mio. kr.         | ●          |            |
| <b>Overdækning af forlagt Søvej</b>    |                     |            |            |
| Overdækning A                          | 78 mio. kr.         | ●          | ●          |
| Overdækning B                          | 65 mio. kr.         | ●          |            |
| <b>Forlagt Søvej (vejprojekt)</b>      | 89 mio. kr.         | ●          | ●          |
| <b>Passager</b>                        |                     |            |            |
| Rådhuspassagen                         | 6 mio. kr.          | ●          | ●          |
| Daniapassagen                          | 7 mio. kr.          | ●          |            |
| <b>Indledende anlægsoverslag</b>       | <b>459 mio. kr.</b> | <b>459</b> | <b>277</b> |

*(Inkl. 50% korrektionstillæg)*



# Økonomiske overslag fortsat

## Anlægsomkostninger til forlagt Søvej samt overdækning

### Forudsætninger for beregninger af omkostninger

De væsentligste tekniske og økonomiske antagelser, der ligger til grund for udarbejdelsen af anlægsoverslaget for projektet, omfatter:

- > **Tekniske rammer:** Dimensionering og design af veje, overdækninger, stiforbindelser og P-områder.
- > **Miljømæssige og geotekniske faktorer:** Håndtering af jordforurening, grundvandsspejl og stabilitet af eksisterende konstruktioner.
- > **Etapeopdeling:** Gradvis udbygning fra øst mod vest med specifikke delområder og konstruktionselementer.
- > **Økonomiske antagelser:** Priser baseret på standarder og erfaringsdata, med konservative estimater og risikotillæg.
- > **Specifikke forudsætninger pr. område:** Adgangsforhold, bygningsnedrivning og integration med fremtidige byggeplaner.

Overordnet set indgår følgende i anlægsøkonomien:

- > **Etablering af veje og overdækninger:** Omfatter forlægning af Søvej, overdækninger i flere etaper, inkl. fundamentering og tilpasning til trafikale behov.
- > **P-områder:** Planering, asfalt, afvanding og tilhørende infrastruktur.
- > **Konstruktion** af Dania- og Rådhuspassagerne.
- > **Nedbrydning** af eksisterende bygninger med erfaringsbaserede enhedspriser.
- > **Miljøtiltag:** Rensning af vejvand og selektiv nedrivning for genanvendelse af materialer.
- > **Risikotillæg:** 50 % usikkerhedstillæg for at tage højde for ukendte faktorer.
- > **Rådgivning og administration:** Tilsyn, administration og projektering (25 % tillæg).

Overordnet set indgår følgende **ikke** i anlægsøkonomien:

- > **Analyse af parkeringsbehov:** Fremtidige krav til antal p-pladser er ikke inkluderet.
- > **Fremtidige byggerier:** Beregninger tager ikke højde for footprint eller arealer til fremtidig bebyggelse.
- > **Detaljerede udviklingsmuligheder:** Overvejelser om ny byudvikling udover projektets nuværende rammer.
- > **Områder uden for projektets afgrænsning:** F.eks. strækningen mellem Christian 8.'s Vej og Godthåbsvej.

Derudover bemærkes det, at

- > Anlægsoverslaget vedrører alene anlæg knyttet til forlægningen af Søvej samt overdækningen og parkeringsløsningen under overdækningen. Byggemodning mv. skal indregnes i økonomien relateret til udviklingen af delområderne (fx i vurderinger af byggeretsværdier).
- > Omkostninger til etablering af Sportshubben, herunder parkering ifm. sportshubben, ikke indgår i anlægsoverslaget.
- > Omkostninger til anlæg af byparken indgår ikke i anlægsoverslaget.
- > Etablering af Kulturdynamoen indgår ikke i anlægsoverslaget.
- > Omkostninger til ombygning af Rådhuset (Søvej 1) indgår ikke i anlægsoverslaget.

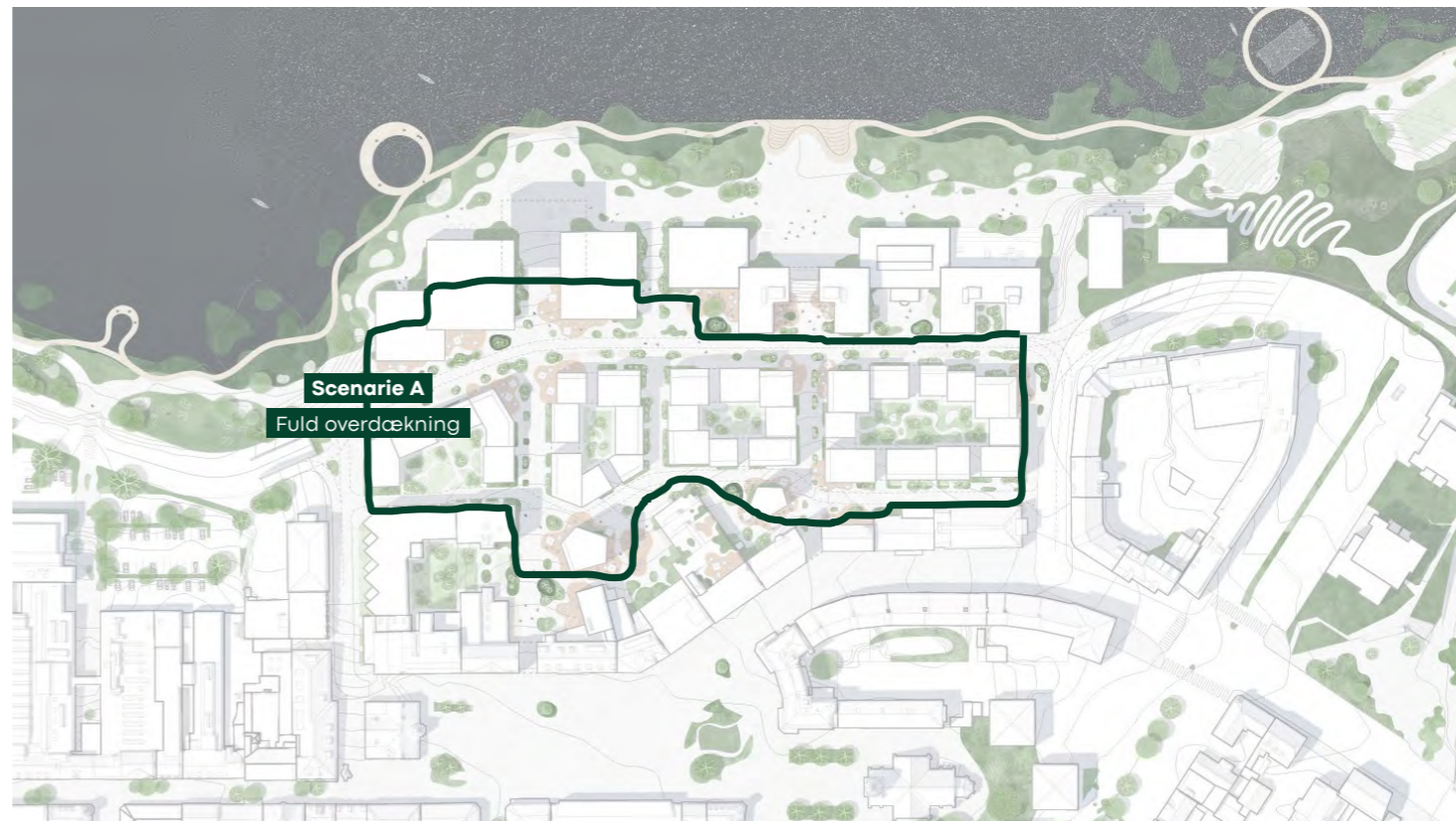
# Scenarie A - Fuld overdækning

## Beskrivelse af scenariet

Scenarie A indebærer en fuld overdækning og er i tråd med anbefalingerne fra markedsdialogen, som er gennemført ifm. udarbejdelse af etapeplanen. Scenariet prioriterer sammenhænge, bykvalitet og ambitioner for bymidten. Scenariet står på skuldrene af tidligere politiske beslutninger. I scenariet forudsættes Søvej 3 nedrevet, og Sportshuben realiseres med parkering under terræn.

De følgende sider udfolder scenariet i forhold til:

- > **Parkering og et løbende parkeringsregnskab:** Efterhånden som eksisterende parkeringspladser inddrages til omdannelsen af Søfronten, en ny parkeringsløsning etableres og nyt byggeri realiseres, vil parkeringsbalancen i bymidten løbende være i underskud eller overskud. Det løbende parkeringsregnskab illustrerer dette i forhold til forudsætningerne i Scenarie A.
- > **Realisering af etageareal og økonomi:** Oversigten viser de investeringer, som er definerende for omdannelsen af Søfronten, samt hvornår der kan forventes indtægter.
- > **Vurderinger i Værdikompasset:** Scenarie A vurderes på værdikompassets bundlinjer. Værdikompasset illustrerer de nødvendige investeringer vejet op mod de genvinster, der også vil være for byen. Gevinster, som skal sikres ved løbende at stille og fastholde krav til projektets indhold og kvalitet.

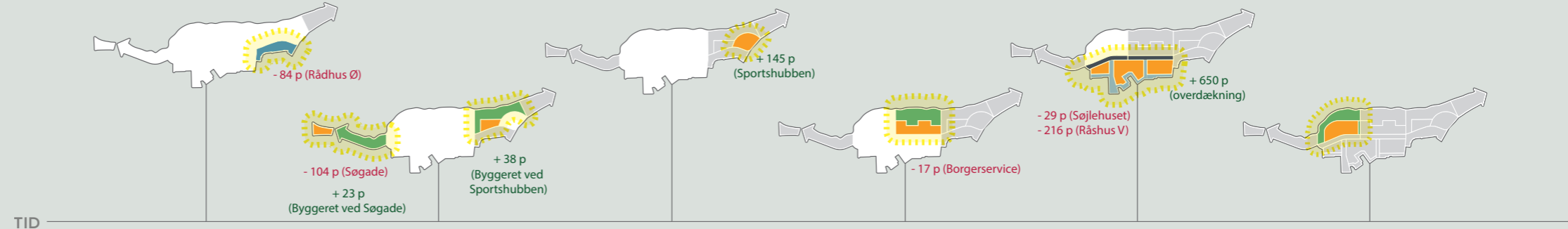


Overdækningens udstrækning i Scenarie A med henvisning til den fulde overdækning jf. forarbejder fra Team EFFEKT.



# Scenarie A - Fuld overdækning: Løbende parkeringsregnskab

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.



## Det løbende parkeringsregnskab

illustrerer det løbende overskud/underskud af parkeringspladser på tværs af projektets faser i forhold til forudsætningerne i Scenarie A.

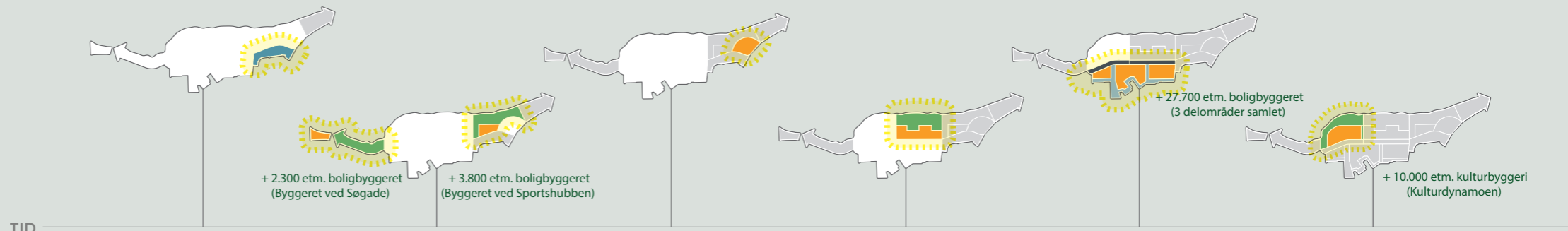
Med henvisning til de indledende beskrivelser om parkering på side 20 bemærkes det særligt, at p-opgørelsen ikke omfatter:

- > Beregning af dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne mellem forskellige anvendelser, som med en foreløbig vurdering ville reducere p-kravet i den samlede udvikling med ca. 20%.
- > En eventuel effekt ved ændring i antallet af offentlige arbejdspladser i området i forhold til kravet om, at de 450 eksisterende, offentlige p-pladser skal genfindes i den samlede p-løsning.
- > Vurderingen af potentialet for parkering i kælder omfatter ikke detaljering af konstruktion (søjler mv.), trappeopgange mv. En foreløbig vurdering er at det ville reducere antallet af tilgængelige p-pladser med ca. 20%.

| TID                           | 1  | 2  | 3  | 4   | 5   | 6   | 7 |
|-------------------------------|--|--|--|---|---|---|---|
| <b>Etaåbeskrivelse</b>        | Krydsombygning og første etape af forlagt Søvej.   | Byggeret ved Søgade (2.300 etm.) og Byggeret ved Sportshubben (3.800 etm.) samt dele af ny bypark ved Søfronten.   | Sportshubben.  | Rådhuset og uderummene tilpasses og forberedes til en ændret kontekst | Overdækning, nyt byggeri (27.700 etm.) og passager  | Kulturdynamoen (10.000 etm.) og uderummene omkring  |   |
| <b>Nyt byggeri</b>            | 0 etm.   | 3.800 + 2.300 etm. (bolig)   | 0 etm.   | 0 etm.  | 27.700 etm. (bolig)   | 10.000 etm. (kultur)  |   |
| <b>P-krav etape</b>           | <b>450 p-pl.</b>   | <b>450 + 38 + 23 p-pl. = 511 p-pl.</b>   | <b>511 p-pl.</b>   | <b>511 p-pl.</b>  | <b>511 + 277 p-pl. = 788 p-pl.</b>  | <b>788 + 100 p-pl. = 888 p-pl.</b>  |   |
| <b>Nyetablerede p-pladser</b> | <b>0 p-pl.</b>   | <b>38 + 23 p-pl. = 61 p-pl.</b>  | <b>145 p-pl.</b>   | <b>0 p-pl.</b>  | <b>650 p-pl.</b>  | <b>0 p-pl.</b>  |   |
| <b>Fjernede p-pladser</b>     | <b>-84 p-pl. (Rådhus Ø)</b>  | <b>104 p-pl. (Søgade)</b>  | <b>0 p-pl.</b>   | <b>17 p-pl. (Borgerservice)</b>                                       | <b>29 (Søjlehuset) + 216 (Rådhus V) p-pl.</b>   | <b>0 p-pl.</b>  |   |
| <b>P-pladser efter etape</b>  | <b>450 - 84 p-pl. = 366 p-pl.</b>  | <b>366 + 61 - 104 p-pl. = 323 p-pl.</b>  | <b>323 + 145 p-pl. = 468 p-pl.</b>   | <b>468 - 17 p-pl. = 451 p-pl.</b>                                     | <b>451 - 29 - 216 + 650 p-pl. = 856 p-pl.</b>   | <b>856 p-pl.</b>  |   |
| <b>P-balance(+/-)</b>         | <b>366 - 450 = -84 p-pl</b>  | <b>323 - 511 = -188 p-pl</b>   | <b>468 - 511 = -43 p-pl</b>  | <b>451 - 511 = -60 p-pl</b>   | <b>856 - 788 = 68 p-pl</b>  | <b>856 - 888 = -32 p-pl</b>   |   |
|                               | <i>Den nuværende parkeringsplads Rådhuset Ø inddrages ved omlægningen af Christian 8.s Vej til udviklingen af området. Den rummer 84 p-pladser, som skal genfindes i udviklingsarbejdet. Disse er forudsat indraget ved krydsombygningsprojektet, som ligger forud for udviklingen af Sportshubben og er derfor med her som en forudsætning.</i> | <i>Ved forudsætning om at de to byggerier forsyner sig selv med den nødvendige parkeringskapacitet, er kravet 61 p-pladser.<br/><br/>De 61 p-pladser er forudsat etableret under terræn. Uden parkering under terræn vil p-balancen på dette stadiesåledes være et yderligere underskud på 61 p-pladser.</i> | <i>Antal nye p-pladser stammer fra Effekts opgørelser. Heraf etableres 90 p-pladser i kælder.<br/><br/>Uden parkering under terræn vil p-balancen på dette stadie således være yderligere i underskud på 90 p-pladser.</i> |   | <i>Obs: 22 p-pladser bag rådhuset 6 p-pladser ved Kirkens Korshær 15 p-pladser på Lille Søgade fjernes, men regnes ikke med.<br/><br/>Potentialet i p-kælder er sandsynligvis overvurderet.</i> | <i>Obs: Uden beregning af potentiel dobbeltudnyttelse.<br/><br/>Potentialet i p-kælder er sandsynligvis overvurderet.<br/><br/>Med en reduktion på 20% i kælder, så der kun etableres 520 p-pl. i kælderen, er p-balancen på dette stadie: <b>-160 p-pl</b></i> |   |
|                               | <i>Vælges en permanent forlægning kan det reelt være færre p-pladser, der fjernes ved ombygningen, mens resten fjernes ved udviklingen af Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben.</i>   |  |  |   | <i>Med en reduktion på 20% i kælder, så der kun etableres 520 p-pladser i kælderen, er p-balancen på dette stadie: <b>-60 p-pl</b></i>  |   |   |

# Scenarie A - Fuld overdækning: Realisering af etageareal og økonomi

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.



**Økonomioverslaget** viser løbende anlægsomkostninger fordelt på de forudsatte projektfaser. Tallene baserer sig på COWIs vurdering af omkostningerne til forlægning og overdækningen af den forlagte Søvej.

Oversigten viser også hvornår der kan forventes indtægter fra salg af byggeretter, samt andre økonomiske poster som f.eks. eventuelle omkostninger til opkøb af ejendomme.

**Samlet indebærer Scenarie A - Fuld overdækning en anlægsomkostning på ca. 459 mio. kr. med det aktuelle vidensniveau.**

Der vil være økonomi relateret til udviklingen af scenariet, som endnu ikke er afdækket. Oversigten "ikke indregnet i overslag" beskriver i overordnede termer de på nuværende tidspunkt kendte poster, som endnu ikke er afdækket.

| TID                                | 1  | 2  | 3  | 4   | 5   | 6   |
|------------------------------------|--|--|--|---|---|---|
| <b>Etaåbeskrivelse</b>             | Krydsombygning og første etape af forlagt Søvej. | Byggeret ved Søgade (2.300 etm.) og Byggeret ved Sportshubben (3.800 etm.) samt dele af ny bypark ved Søfronten. | Sportshubben.  | Rådhuset og uderummene tilpasses og forberedes til en ændret kontekst | Overdækning, nyt byggeri (27.700 etm.) og passager  | Kulturdynamoen (10.000 etm.) og uderummene omkring      |
| <b>Nyt byggeri<br/>Akkumuleret</b> | 0 etm.<br>0 etm.                                 | 6.100 etm. (bolig)<br>6.100 etm.   | 0 etm.<br>6.100 etm.   | 0 etm.<br>6.100 etm.  | 27.700 etm. (bolig)<br>33.800 etm.  | 10.000 etm. (kultur)<br>43.800 etm.                     |
| <b>Nedrivning</b>                  | 0 etm.   | 0 etm.   | 0 etm.   | 0 etm.  | Søvej 3 (5.510 m <sup>2</sup> )<br><br>Kirkens Korshærs ejendom (548 m <sup>2</sup> )<br><br>Dele af Reimar Nielsens ejendomme ( ca. 4.300 m <sup>2</sup> ) | 0 etm.  |
| <b>Økonomi</b>                     | Selvstændig økonomi                              | N/A  | N/A  | N/A   | -433 mio. kr.   | -26 mio. kr.  |
| <b>Indregnet i overslag</b>        |  |  |  |   | Anlægsomk til overdækning<br>Anlægsomk til forlagt Søvej<br>Nedrivningsomkostninger   | Anlægsomk til overdækning                               |
| <b>Ikke indregnet i overslag</b>   |  | Anlæg af parken<br>6.100 etm. byggeret kan sælges  | Anlægsomk til Sportshub herunder etablering af parkering<br>Potentielle indtægter ved salg / udlejning af p-pladser. | Anlæg af parken<br>Omk. til tilpasning af Rådhus til ny kontekst      | Evt. omkostninger til opkøb<br>Anlæg af byrum mv<br>27.700 etm. byggeret kan sælges   | Anlæg af park / uderum<br>Realisering af Kulturdynamoen |

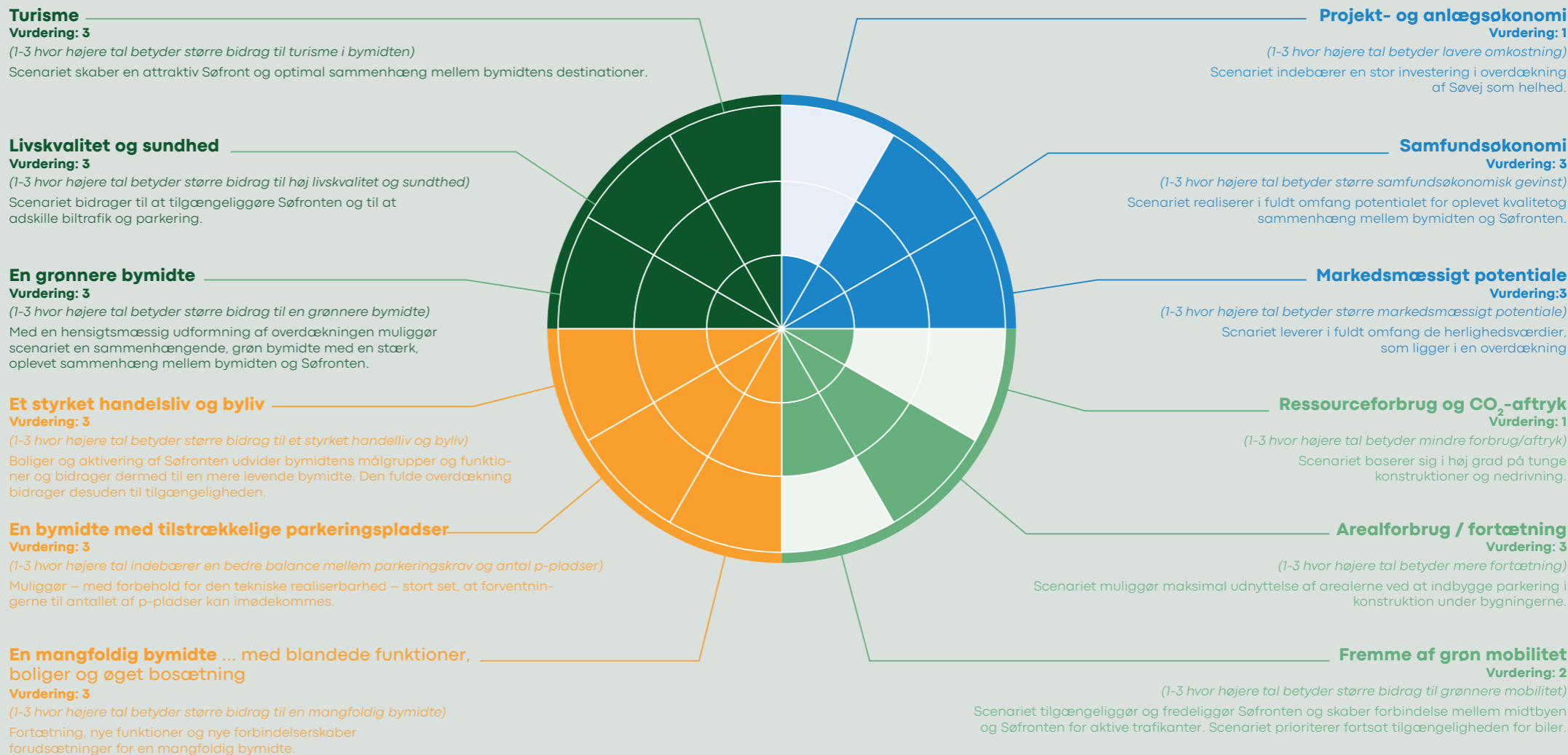


## DANMARKS OUTDOORHOVEDSTED

## ØKONOMI

### Værdikompasset

Illustrationen viser Scenarie A vurdereret på værdikompassets 12 bundlinjer.



## EN LEVENDE BYMIDTE

## RESSOURCER

# Scenarie B - Delvis overdækning

## Beskrivelse af scenariet

Scenariet indebærer en delvis overdækning og er et nedskaleret projekt i forhold til den fulde overdækning. Scenariet omfatter en forudsætning om delvis nedrivning af Søvej 3.

De følgende sider udfolder scenariet i forhold til:

- > **Parkering og et løbende parkeringsregnskab:** Efterhånden som eksisterende parkeringspladser inddrages til omdannelsen af Søfronten, en ny parkeringsløsning etableres og nyt byggeri realiseres vil parkeringsbalancen i bymidten løbende være i underskud eller overskud. Det løbende parkeringsregnskab illustrerer dette i forhold til forudsætningerne i Scenarie B.
- > **Realisering af etageareal og økonomi:** Oversigten viser de investeringer, som er definerende for omdannelsen af Søfronten, samt hvornår der kan forventes indtægter.
- > **Vurderinger i Værdikompasset:** Scenarie B vurderet på værdikompassets 12 bundlinjer. Værdikompasset illustrerer de nødvendige investeringer vejret op mod de genvister, der også vil være for byen. Gevinster, som skal sikres ved løbende at stille og fastholde krav til projektets indhold og kvalitet.

Det bemærkes, at scenariet i betydeligt omfang udfordrer ønsket om at fastholde antallet af p-pladser på Søfronten, hvorfor scenariet indebærer et afledt behov for at træffe beslutning om enten etablering af parkering andre steder eller en revurdering af behovet for / ønskerne om parkering på Søfronten.

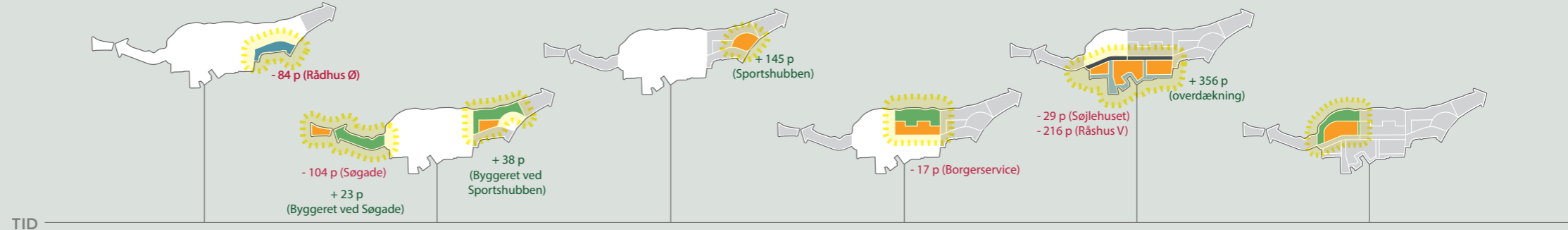


Overdækningens udstrækning i Scenarie B med henvisning til den fulde overdækning jf. forarbejder fra Team EFFEKT.



# Scenarie B - Delvis overdækning: Løbende parkeringsregnskab

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.



## Det løbende parkeringsregnskab

illustrerer det løbende overskud/underskud af parkeringspladser på tværs af projektets faser i forhold til forudsætningerne i Scenarie B.

Med henvisning til de indledende beskrivelser om parkering på side 20 bemærkes det særligt, at p-opgørelsen ikke omfatter:

- > Beregning af dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne mellem forskellige anvendelser, som med en foreløbig vurdering ville reducere p-kravet i den samlede udvikling med ca. 20%.
- > En eventuel effekt ved ændring i antallet af offentlige arbejdspladser i området i forhold til kravet om, at de 450 eksisterende, offentlige p-pladser skal genfindes i den samlede p-løsning.
- > Vurderingen af potentialet for parkering i kælder omfatter ikke detaljering af konstruktion (søjler mv.), trappeopgange mv. En foreløbig vurdering er at det ville reducere antallet af tilgængelige p-pladser med ca. 20%.

| Etaåbeskrivelse              | Krydsombygning og første etape af forlagt Søvej. | Byggeret ved Søgade (2.300 etm.) og Byggeret ved Sportshubben (3.800 etm.) samt dele af ny bypark ved Søfronten. | Sportshubben.                      | Rådhuset og uderummene tilpasses og forberedes til en ændret kontekst | Overdækning, nyt byggeri (22.500 etm.) og passager | Kulturdynamoen (10.000 etm.) og uderummene omkring |
|------------------------------|--|--|------------------------------------|---|--|--|
| Nyt byggeri                  | 0 etm.   | 3.800 + 2.300 etm. (bolig)   | 0 etm.                             | 0 etm.  | Op til 22.500 etm. (bolig)                         | 10.000 etm. (kultur)                               |
| <b>P-krav etape</b>          | <b>450 p-pl.</b>                                 | <b>450 + 38 + 23 p-pl. = 511 p-pl.</b>   | <b>511 p-pl.</b>                   | <b>511 p-pl.</b>  | <b>511 + 225 p-pl. = 736 p-pl.</b>                 | <b>736 + 100 p-pl. = 836 p-pl.</b>                 |
| Nyetablerede p-pladser       | 0 p-pl.  | 38 + 23 p-pl. = 61 p-pl.   | 145 p-pl.                          | 0 p-pl.   | 356 p-pl.  | 0 p-pl.  |
| Fjernede p-pladser           | -84 p-pl. (Rådhus Ø)                             | 104 p-pl. (Søgade)   | 0 p-pl.                            | 17 p-pl. (Borgerservice)  | 29 (Søjlehuset) + 216 (Rådhus V) p-pl.             | 0 p-pl.  |
| <b>P-pladser efter etape</b> | <b>450 - 84 p-pl. = 366 p-pl.</b>                | <b>366 + 61 - 104 p-pl. = 323 p-pl.</b>  | <b>323 + 145 p-pl. = 468 p-pl.</b> | <b>468 - 17 p-pl. = 451 p-pl.</b>                                     | <b>451 - 29 - 216 + 356 p-pl. = 562 p-pl.</b>      | <b>562 p-pl.</b>                                   |
| <b>P-balance(+/-)</b>        | <b>366 - 450 = -84 p-pl</b>                      | <b>323 - 511 = -188 p-pl</b>   | <b>468 - 511 = -43 p-pl</b>        | <b>451 - 511 = -60 p-pl</b>   | <b>562 - 736 = -174 p-pl</b>                       | <b>562 - 836 = -274 p-pl</b>                       |

Den nuværende parkeringsplads Rådhuset Ø inddrages ved omlægningen af Christian 8.s Vej til udviklingen af området. Den rummer 84 p-pladser, som skal genfindes i udviklingsarbejdet. Disse er forudsat indraget ved krydsombygningsprojektet, som ligger forud for udviklingen af Sportshubben og er derfor med her som en forudsætning.

Vælges en permanent forlægning kan det reelt være færre p-pladser, der fjernes ved ombygningen, mens resten fjernes ved udviklingen af Sportshubben og Byggeret ved Sportshubben.

Ved forudsætning om at de to byggerier forsyner sig selv med den nødvendige parkeringskapacitet, er kravet 61 p-pladser.

De 61 p-pladser er forudsat etableret under terræn. Uden parkering under terræn vil p-balancen på dette stadiesåledes være et yderligere underskud på 61 p-pladser.

Antal nye p-pladser stammer fra Effekts opgørelser. Heraf etableres 90 p-pladser i kælder.

Uden parkering under terræn vil p-balancen på dette stadie således være yderligere i underskud på 90 p-pladser.

Obs: 22 p-pladser bag rådhuset 6 p-pladser ved Kirkens Korshær 15 p-pladser på Lille Søgade fjernes, men regnes ikke med.

Potentialet i p-kælderer sandsynligvis overvurderet.

Den delvise overdækning indebærer en reduktion på 224 p-pladser ift. Effekts vurdering (som var 580 p ved delvist nedrevet Søvej 3).

Med reduktion på 20% i kælder, så der kun etableres 284 p-pl. i kælderen, er p-balancen på dette stadie: **-246 p-pl**

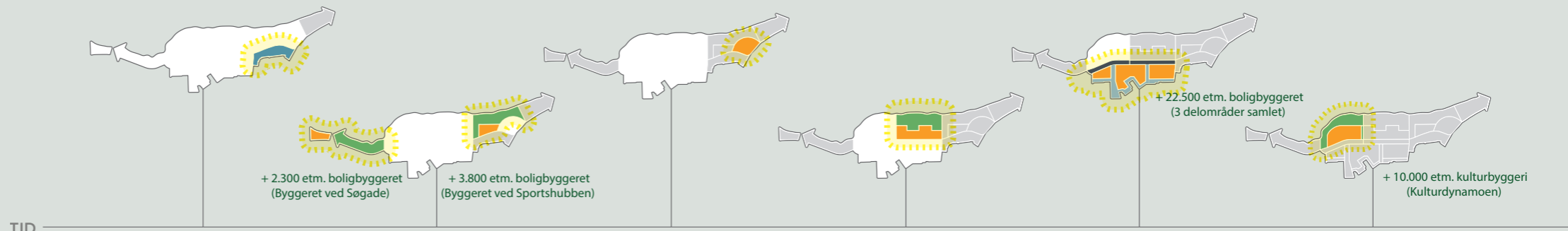
Obs: Uden beregning af potentiel dobbeltudnyttelse.

Potentialet i p-kælder er sandsynligvis overvurderet.

Med en reduktion på 20% i kælder, så der kun etableres 284 p-pl. i kælderen, er p-balancen på dette stadie: **-346 p-pl**

# Scenarie B - Delvis overdækning: Realisering af etageareal og økonomi

Alle tal er omtrentlige opgørelser, og bør efterprøves løbende i den videre projektudvikling.



**Økonomioverslaget** viser løbende anlægsomkostninger fordelt på de forudsatte projektfaser. Tallene baserer sig på COWIs vurdering af omkostningerne til forlægning og overdækningen af den forlagte Søvej.

Oversigten viser også hvornår der kan forventes indtægter fra salg af byggeretter, samt andre økonomiske poster som f.eks. eventuelle omkostninger til opkøb af ejendomme.

**Samlet indebærer Scenarie A - Fuld overdækning en anlægsomkostning på ca. 277 mio. kr. med det aktuelle vidensniveau.**

Der vil være økonomi relateret til udviklingen af scenariet, som endnu ikke er afdækket. Oversigten "ikke indregnet i overslag" beskriver i overordnede termer de på nuværende tidspunkt kendte poster, som endnu ikke er afdækket.

| TID                                      | 1  | 2  | 3                    | 4   | 5   | 6  |
|--|--|--|----------------------|---|---|--|
| <b>Etaåbeskrivelse</b>                   | Krydsombygning og første etape af forlagt Søvej. | Byggeret ved Søgade (2.300 etm.) og Byggeret ved Sportshubben (3.800 etm.) samt dele af ny bypark ved Søfronten. | Sportshubben.        | Rådhuset og uderummene tilpasses og forberedes til en ændret kontekst | Overdækning, nyt byggeri (22.500 etm.) og passager  | Kulturdynamoen (10.000 etm.) og uderummene omkring |
| <b>Nyt byggeri</b><br><i>Akkumuleret</i> | 0 etm.<br>0 etm.                                 | 6.100 etm. (bolig)<br>6.100 etm.   | 0 etm.<br>6.100 etm. | 0 etm.<br>6.100 etm.  | 22.500 etm. (bolig)<br>28.600 etm.  | 10.000 etm. (kultur)<br>38.600 etm.                |
| <b>Nedrivning</b>                        | 0 etm.   | 0 etm.   | 0 etm.               | 0 etm.  | Dele af Søvej 3 (Ca. 2.750 m <sup>2</sup> )<br><br>Kirkens Korshærs ejendom (548 m <sup>2</sup> )<br><br>Dele af Reimar Nielsens ejendomme ( ca. 4.300 m <sup>2</sup> ) | 0 etm.   |

| Økonomi | Selvstændig økonomi | N/A | N/A | N/A | -277 mio. kr. | N/A |
|---------|---------------------|-----|-----|-----|---------------|-----|
|---------|---------------------|-----|-----|-----|---------------|-----|

|                             |  |  |  |  |   |  |
|-----------------------------|--|--|--|--|---|--|
| <b>Indregnet i overslag</b> |  |  |  |  | Anlægsomk til overdækning<br>Anlægsomk til forlagt Søvej<br>Nedrivningsomkostninger |  |
|-----------------------------|--|--|--|--|---|--|

|                                  |  |   |  |  |   |   |
|----------------------------------|--|---|--|--|---|---|
| <b>Ikke indregnet i overslag</b> |  | Anlæg af parken<br>6.100 etm. byggeret kan sælges | Anlægsomk til Sportshub herunder etablering af parkering<br>Potentielle indtægter ved salg / udlejning af p-pladser. | Anlæg af parken<br>Omk. til tilpasning af Rådhus til ny kontekst | Evt. omkostninger til opkøb<br>Anlæg af byrum mv<br>22.500 etm. byggeret kan sælges | Anlæg af park / uderum<br>Realisering af Kulturdynamoen |
|----------------------------------|--|---|--|--|---|---|



## DANMARKS OUTDOORHOVEDSTED

## ØKONOMI

### Værdikompasset

Illustrationen viser Scenarie B vurdereret på værdikompassets 12 bundlinjer.

#### Turisme

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til turisme i bymidten)

Scenariet skaber en attraktiv Søfront og bidrager til sammenhæng mellem bymidtens destinationer.

#### Livskvalitet og sundhed

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til høj livskvalitet og sundhed)

Scenariet bidrager til at tilgængeliggøre Søfronten og i et vist omfang til at adskille biltrafik og parkering

#### En grønnere bymidte

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til en grønnere bymidte)

Den delvise overdækning muliggør i et vist omfang en sammenhængende, grøn bymidte med en stærk, oplevet sammenhæng mellem bymidten og Søfronten.

#### Et styrket handelsliv og byliv

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til et styrket handelliv og byliv)

Boliger og aktivering af Søfronten udvider bymidtens målgrupper og funktioner og bidrager dermed til en mere levende bymidte med en vis forbedring af forbindelserne mellem bymidten og Søfronten.

#### En bymidte med tilstrækkelige parkeringspladser

**Vurdering: 1**

(1-3 hvor højere tal indebærer en bedre balance mellem parkeringskrav og antal p-pladser)

Scenariet indebærer et markant underskud af p-pladser ift. forventningerne.

#### En mangfoldig bymidte ... med blandede funktioner, boliger og øget bosætning

**Vurdering: 3**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til en mangfoldig bymidte)

Fortætning, nye funktioner og nye forbindelser skaber forudsætninger for en mangfoldig bymidte.

#### Projekt- og anlægsøkonomi

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder lavere omkostning)

Scenarie B begrænser omkostningerne til overdækning af Søvej – en noget enklere løsning end Scenarie A.

#### Samfundsøkonomi

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større samfundsøkonomisk gevinst)

Scenariet realiserer i et vist omfang potentialet for oplevet kvalitet og sammenhæng mellem bymidten og søfronten

#### Markedsmæssigt potentiale

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større markedsmæssigt potentiale)

Scenariet leverer i et vist omfang de herlighedsværdier, som ligger i en overdækning.

#### Ressourceforbrug og CO<sub>2</sub>-aftryk

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder mindre forbrug/aftryk)

Scenarie B begrænser omfanget af konstruktioner og nedrivning.

#### Arealforbrug / fortætning

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder mere fortætning)

Scenariet muliggør i et vist omfang udnyttelse af arealerne ved at indbygge parkering i konstruktion under bygningerne. Delvis bevarelse af Søvej 3 begrænser fortætningsmuligheder.

#### Fremme af grøn mobilitet

**Vurdering: 2**

(1-3 hvor højere tal betyder større bidrag til grønnere mobilitet)

Scenariet tilgængeliggør og fredeliggør Søfronten og skaber i et vist omfang forbindelse mellem midtbyen og Søfronten for aktive trafikanter. Scenariet prioriterer fortsat tilgængeligheden for biler.

## EN LEVENDE BYMIDTE

## RESSOURCER

# Opsamling: Sammenligning af de to scenarier

## Realisering af Søfronten på tværs af scenarierne

### VÆRDI PÅ MANGE BUNDLINJER

Som illustreret i vurderingerne i Værdikompasset vil de to beskrevne scenarier have forskellige effekter for Silkeborg.

Scenarie A - Fuld overdækning vil på langt de fleste bundlinjer være det scenarie, som skaber den største kvalitet og det største løft til bymidten og som bedst muligt bidrager til at skabe sammenhæng mellem bymidten og den nye grønne bypark ved Søfronten.

Scenarie B - Delvis overdækning scorer kun bedre end Scenarie A på to af de beskrevne bundlinjer: Scenariet indebærer alt andet lige et lavere ressourceforbrug og CO<sub>2</sub>-aftryk, og selve det fysiske anlæg (mindre parkering i konstruktion samt delvis overdækning af den forlagte Søvej) bidrager til en samlet set mindre anlægsinvestering for Silkeborg Kommune.

### PARKERING OG DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN

Med afsæt i gennemgangen af den løbende parkeringsbalance for udviklingen af Søfronten med afsæt i de to scenarier bemærkes:

- > I **Scenarie A - Fuld overdækning** vil der med scenariets antagelser være et begrænset underskud på 30 parkeringspladser, når projektet er fuldt realiseret. Der vil løbende i udviklingsarbejderne være et større underskud, hvilket vil lægge pres på de øvrige parkeringspladser i bymidten. Det gælder særligt, når de store terrænparkeringspladser inddrages i omdannelsen, og underskuddet vil slå mest markant igennem i perioden inden der etableres parkering i Sportshubben samt inden den nye samlede parkeringsløsning ifm. overdækningen kan tages i brug.
- > I **Scenarie B - Delvis overdækning** vil der med scenariets antagelser være et mere markant underskud af parkeringspladser, når projektet er fuldt realiseret, hvilket alt andet lige vil presse parkeringssituationen i bymidten væsentligt, også

permanent, hvis ikke der findes alternativer. De udslagsgivende forudsætninger i scenariet er nye boliger med et tilhørende relativt højt parkeringskrav kombineret med en reduktion af overdækningen.

- > Som det er nævnt i det indledende afsnit om parkering (se side 20) er der en række forhold som ikke er afklarede, men som vil påvirke parkeringsbalancen. I et videre arbejde med udviklingen af Søfronten skal disse usikkerheder konkretiseres. Særligt nævnes, at:
  - > Der er et potentiale for dobbeltudnyttelse, hvorved man kan reducere kravet til antallet af parkeringspladser med op til ca. 20%.
  - > Det er usikkert, om det antal parkeringspladser, der er anslået i forarbejderne til etapeplanen, faktisk kan realiseres, når overdækningen rent praktisk skal projekteres og bygges. Dette forhold kan reelt reducere antallet af realiserbare p-pladser. En tidlig vurdering er en reduktion på 20%.
  - > Det skal besluttes, om de i udviklingsplanen forudsatte p-pladser i kælder på arealerne nærmest Silkeborg Langsø er teknisk og økonomisk realiserbare.
- > De 450 offentlige parkeringspladser, som det løbende regnskab tager afsæt i, er bedste viden om parkeringsbehovet for nu men afhænger reelt af fremtiden for offentlige arbejdspladser i Søvej 3. Der pågår et arbejde med at undersøge, hvordan disse indgår i fremtidens Søfront. Flyttes de alle? Flyttes kun halvdelen? Ved en delvis nedrivning af Søvej 3: Rummer ejendommen stadig administration? Flytter offentlige arbejdspladser til Kulturdynamoen?
- > Parkeringsbehovet knyttet til Kulturdynamoen, som ift. programmet og det afledte behov for parkeringspladser er reelt ikke beskrevet endnu.

### ØKONOMI OG DEN SAMLEDE OMDANNELSE AF SØFRONTEN

Gennemgangen af de to scenarier viser, at Scenarie A er forbundet med de største omkostninger. Scenarie A rummer også de største antal byggeretter, som potentielt kan sælges:

- > **Omkostningerne til overdækningen i Scenarie A er vurderet til ca. 459 mio. kr. Der kan forventes indtægter fra salg af 33.800 m<sup>2</sup> byggeret.**
- > **I Scenarie B er omkostningerne til den delvise overdækning vurderet til ca. 277 mio. kr. Der kan forventes indtægter fra salg af 28.600 m<sup>2</sup> byggeret.**

Det forventes ikke at indtægerne ved salg af byggeretter vil veje op for omkostningerne i nogle af scenarierne.

Det er væsentligt at bemærke, at økonomioverslagene bør ses i lyset af de mange andre bundlinjer, som er afdækket med Værdikompasset.

De bemærkes desuden, at der er dele af det samlede projekt, herunder etableringen af Sportshubben, ombygningen af Rådhuset, etableringen af byparken samt etablering af Kulturdynamoen, som ikke indgår i den økonomiske vurdering.

Anlægsoverslagene kan muligvis reduceres/nuanceres med en målrettet indsats for at minimere risici i de kommende projektfaser, som det er beskrevet på side 83.



# Opsamling: Sammenligning af de to scenarier

## Realisering af Søfronten på tværs af scenarierne

### PRIORITERING AF DE VIGTIGE PROJEKTBESLUTNINGER

Markedsdialogen gennemført ifm. udarbejdelse af etapeplanen peger på, at der er potentiale i en udbuds- og samarbejdsmodel, hvor byggeretterne i Søfronten som helhed – evt. afgrænset til byggeretterne beliggende syd for den forlagte Søvej – bliver udbudt samlet samt udviklet og realiseret i samarbejde mellem Silkeborg Kommune og én investor, fx gennem et tidligt udbud.

Kendetegnende ved et **tidligt udbud** er, at et udbud gennemføres relativt tidligt i udviklingen af arealet, og at helhedsplanlægning, lokalplanlægning og byggemodning gennemføres i et samarbejde med en investor. Et tidligt udbud muliggør en dialogbaseret proces, det kan skabe høj kvalitet båret af en fælles vision, men det kræver også, at Silkeborg Kommune i en vis grad afgiver styring. Som sådan er valget af udbudsform en vigtig beslutning frem mod udviklingen af Søfronten.

Scenarierne for etapeplanen og det anførte oplæg til beslutningsmodellen afspejler de forventede forudsætninger for et tidligt udbud.

Som forudsætning for og forud for et udbud og indledning af et udviklingssamarbejde med eventuelle investorer, er det – med afsæt i den gennemførte markedsdialog – væsentligt, at der sker en politisk afklaring og beslutning vedr. en række prioriterede emner:

- > En principbeslutning om **valg af scenarie for overdækning af Søvej, dvs. om der skal arbejdes med en helt eller delvist overdækket Søvej** (evt. i etaper). Markedsinteressen er afhængig af det volumen af potentielle byggeretter, som afspejles i det samlede projekt med overdækning af Søvej, og en beslutning om en helt eller delvist overdækket Søvej indgår derfor også implicit i en beslutning om valg af udbuds-/samarbejdsmodel.
- > En beslutning om **at udvikle selve rådhusbygningen** som en del af det samlede projekt, herunder en afklaring af Rådhusets og de kommunale arbejdspladser fremtidige rolle i relation til kulturdynamoen.
- > En beslutning om **indholdet og omfanget af Kulturdynamoen** – med ambitionen om at etablere **en udadvendt Kulturdynamo**. Markedsdialogen peger på, at tydelighed om ambitionerne for Kulturdynamoen har stor betydning for investorernes interesse i projektet som helhed.
- > En beslutning om **strategi for udbud og samarbejdsmodel**, herunder – og afgørende for valg af udbuds- og samarbejdsmodel – en afklaring af scenarier for de ejendomme i området, som er på private hænder, herunder om Silkeborg Kommune vil opkøbe ejendommene eller basere sig på et samarbejde med den nuværende ejer.

Øvrige beslutninger, som skal træffes tidligt i processen, og som udgør forudsætninger for det samlede projekt, er:

- > En beslutning om **Søvejs forløb** mellem Godthåbsvej og Christian 8.s Vej, idet valget af løsningen vil have betydning for, hvordan området omkring Sportshubben kan udvikles, og hvornår byparken vil kunne realiseres.
- > En beslutning om **at igangsætte projekt-/konceptudvikling for Sportshubben**, inkl. parkeringsløsning, idet løsningen her potentielt kan have stor betydning for bl.a. parkeringsforhold i projektet i øvrigt.

Derudover er der en række beslutninger, som med fordel kan træffes i dialog med en investor, idet de kan have stor betydning for dennes muligheder for at gøre Søfronten til en attraktiv investeringscase:

- > En beslutning om **fuld eller delvis nedrivning af Søvej 3**, bl.a. i forlængelse af beslutningen om rådhusets fremtidige funktion og rolle.
- > En beslutning om **konkretisering af parkeringsløsningen**.

## VÆRDIKOMPAS FOR SCENARIO A: FULD OVERDÆKNING AF SØVEJ

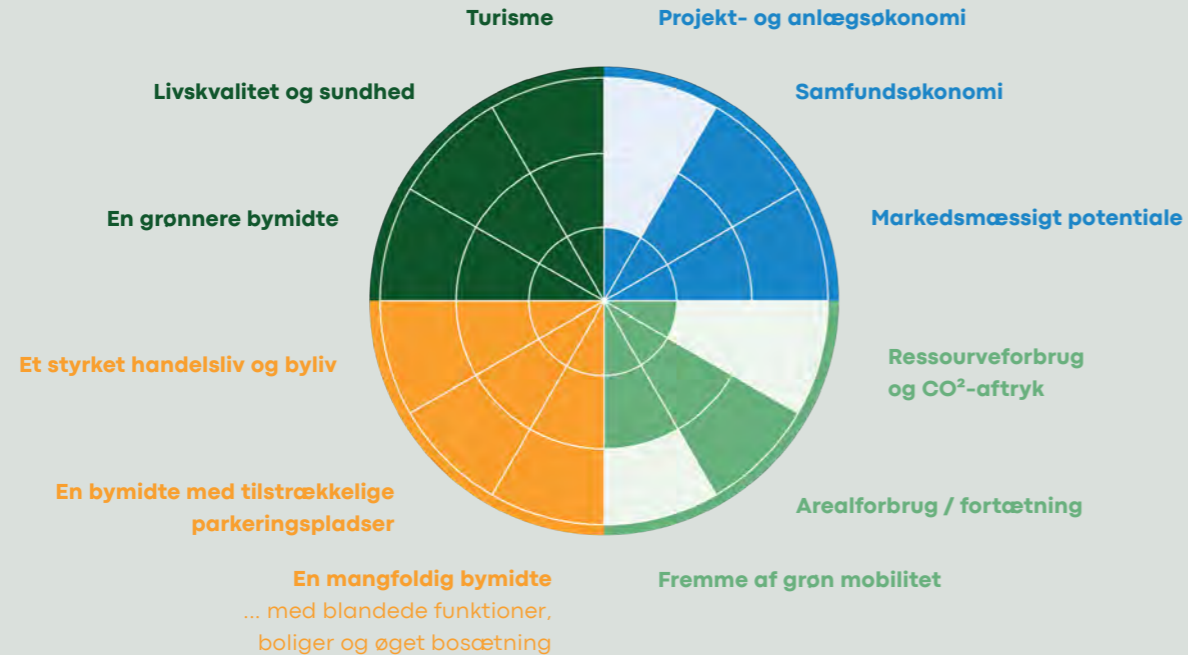
## VÆRDIKOMPAS FOR SCENARIO B: DELVIS OVERDÆKNING AF SØVEJ

### DANMARKS OUTDOORHOVEDSTAD

### ØKONOMI

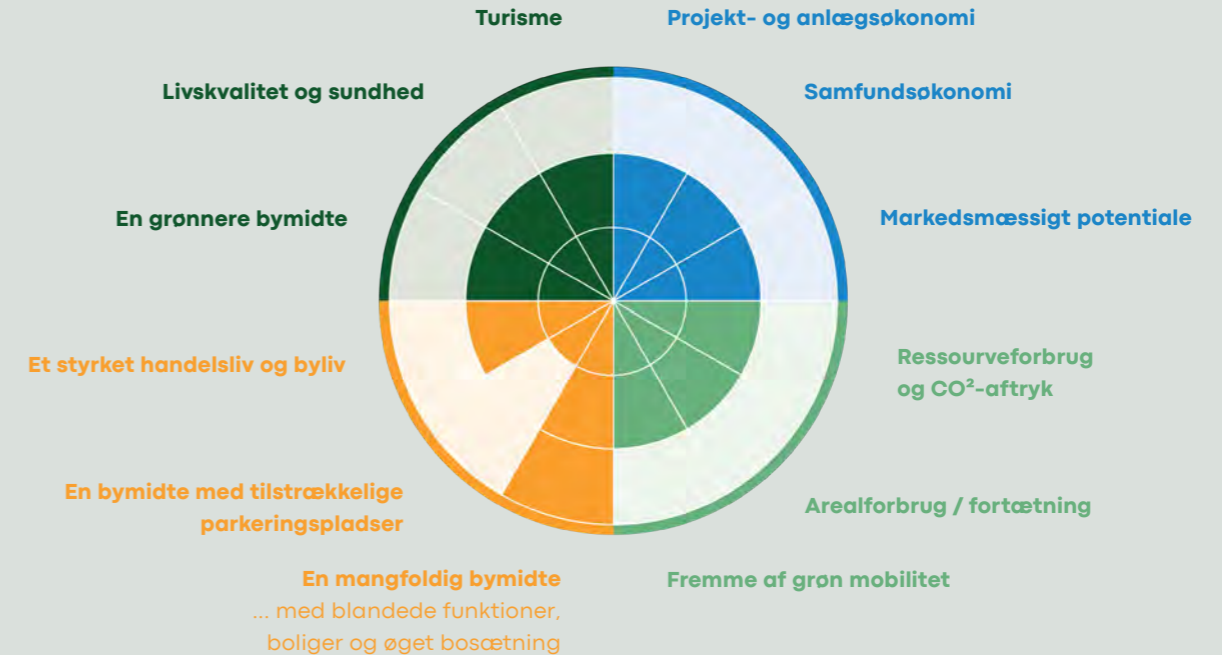
### DANMARKS OUTDOORHOVEDSTAD

### ØKONOMI



### EN LEVENDE BYMIDTE

### RESOURCER



### EN LEVENDE BYMIDTE

### RESOURCER



## Etapeplan

Udviklingen af Søfronten i Silkeborg

 SØFRONTEN  
BINDER SØ OG BY SAMMEN I SILKEBORG

