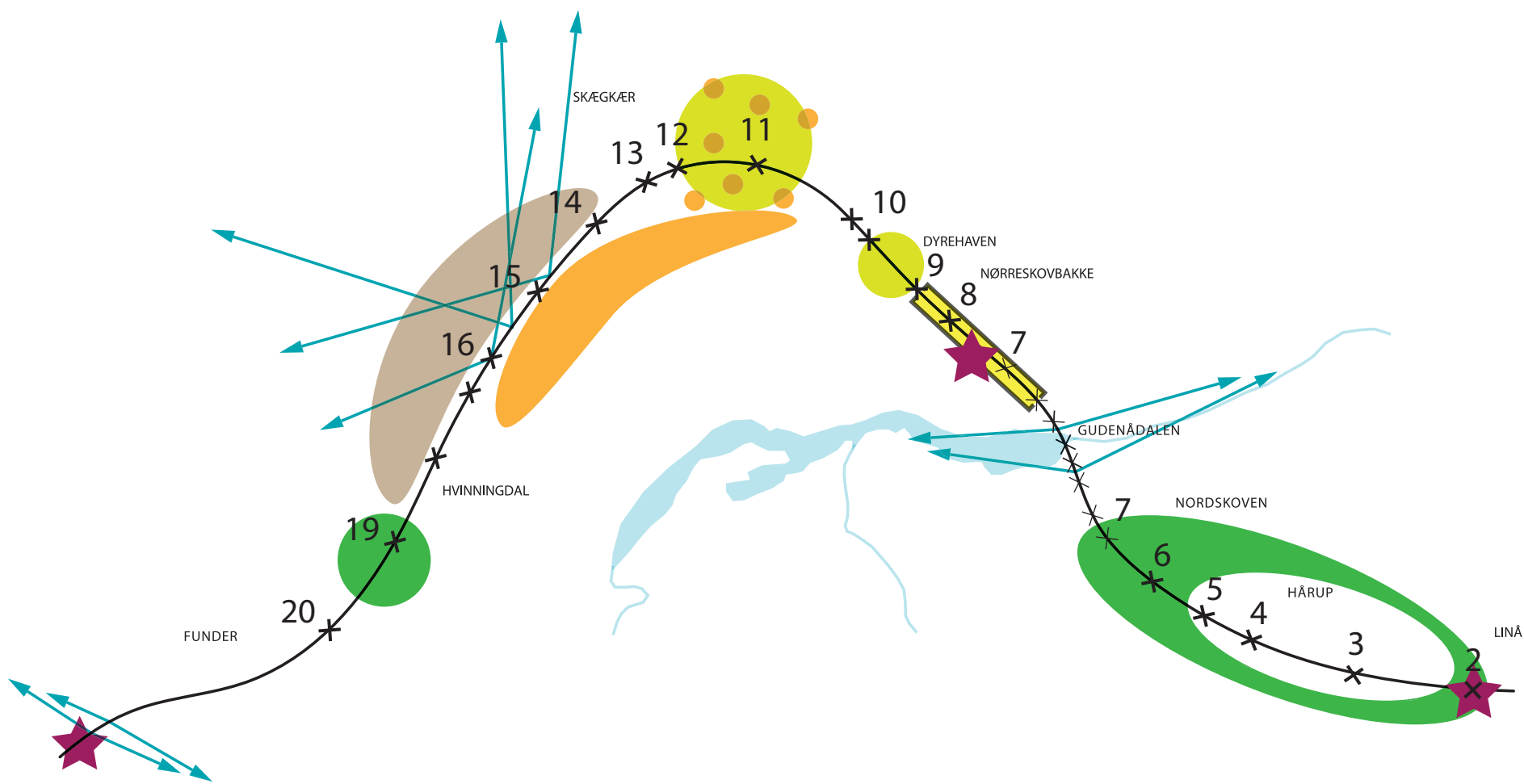




P L A N — 0 9

# MELLEMLAND

HÆFTE 1: METODE & SEKVENSANALYSE





## FORORD

# 0.0

Mellemland er et metodeprojekt, der omhandler motorvejsstrækningen mellem Funder vest for Silkeborg og Hårup øst for Silkeborg, også kendt som Silkeborgmotorvejen.

Mellemland tager afsæt i frontrudesperspektivet. Det vil sige trafikantens oplevelse af motorvejen og motorvejens nære omgivelser.

Projektforløbet har stået på både inden og efter vedtagelse af anlægsloven for motorvejsstrækningen i december 2008.

Materialet er inddelt i 2 hæfter - en metode del og en typologi og hovedprincip del.

Projektet er finansieret af henholdsvis Realdanias Plan09 initiativ og Silkeborg Kommune. Møller & Grønborg har været konsulenter på projektet.

August 2009



# INDHOLDSFORTEGNELSE

DETTE ER HÆFTE 1 UD AF 2:  
METODE & SEKVENSANALYSE

## PRODUKT

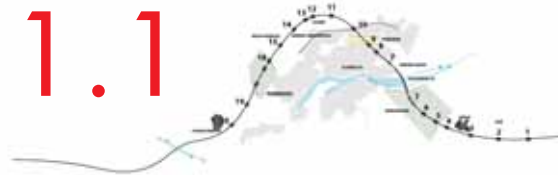
### 1.0



#### INTRODUKTION

OPGAVENS PRÆMISSER	S.6
HÆFTERNES OPBYGNING	S.7

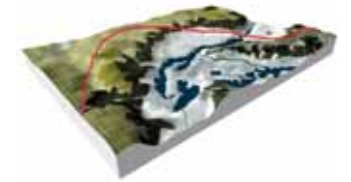
### 1.1



#### REGISTRERING

STRÆKNINGEN I STILLS	S.8
----------------------	-----

### 1.2



#### BY & LAND

BY OG LANDSKABSANALYSE	S.10
LANDSKABET SOM KONTEKST	S.11
BYEN SOM KONTEKST	S.13

## PROCES

### 1.4



#### WORKSHOP I

DAGENS FORLØB	S.30
OPSAMLING	S.31

### 1.5



#### STUDIETUR

RESUMÉ STUDIETUREN	S.36
STUDIETURENS TYPOLOGIER	S.45

# 1.3



## SEKVENSBESKRIVELSE

INTRO	S.14
OVERSIGTSKORT	S.15
SEKVENSDDELING	S.16
G-VEST STRÆKNING	S.18
S STRÆKNING	S.22
G-ØST STRÆKNING	S.26

## OPSAMLING

# 1.6



## WORKSHOP II

VEJEN OG TYPOLOGIERNE	S.46
OPSAMLING	S.50

# 1.7



## OPSAMLING SEKVENSER

OPSUMMERING OG VISION	S.52
-----------------------	------

# 1.8

## BILAG

SAMMENLAGT SEKVENSDDELING	S.54
------------------------------	------

# INTRODUKTION

## OPGAVENS-PRÆMISSER

# 1.0

Arbejdet er udviklet under Realdanias Plan09 initiativ af Silkeborg Kommune med Møller & Grønborg som konsulenter i perioden 2008-2009. Projektet omhandler Silkeborg Motorvejen. I modsætning til - eller måske snarere som supplement til - den generelle debat, tages der i dette projekt udgangspunkt i selve motorvejen og dens nuværende forudsætninger. (Det vil sige - ikke hvordan den burde have været eller ikke have været). Opgaven har derfor afventet regeringens vedtagelse af Anlægsloven for så vidt muligt at tage afsæt i de reelle, fysiske udfordringer som vejstykket fordrer.

Projekt Mellemland sætter fokus på de motorvejsnære arealer, som kan ses fra bilistens forrudeperspektiv. Alt hvad bilisten kan se fra sin bil, vil påvirke den opfattelse han får af det område han befinder sig i. Derfor er det vigtigt som planmyndighed at planlægge bevidst i disse motorvejsnære arealer. I projekt Mellemland skitseres nogle rumlige forslag til hvordan de motorvejsnære arealer langs Silkeborgmotorvejen kan udformes.

I projektet arbejdes der med typologier. Typologierne er blevet introduceret, da der i de fleste større planlægningsopgaver, hvad enten det gælder strækingsanlæg eller større fladeprojekter, er en tendens til et behov for at skabe en overordnet grammatik inden man bevæger sig tættere på objektet. At det forholder sig således skyldes givetvis to forhold. Det ene ligger i tiden, idet man ikke i en tidlig fase af projektudviklingen/planlægningen ønsker at binde en løsning for det konkrete projekt, idet dette alligevel vil og skal udvikles over måske 5, 10 eller 15 år. Det betyder, at det typologiske aspekt af planarbejdet kan siges at være principper på løsninger. Heri ligger en indbygget fleksibilitet, der åbner for justeringer over tid. Denne tendens kendes også fra andet planlægningsarbejde, idet de traditionelle masterplaner efterhånden er udfaset til fordel for såkaldte strukturplaner, der også rummer typologiske udsagn.

Typologiernes fremkomst i disse projekter bereder vejen for en mere fleksibel tilgang over tid, mens projektet udvikles og anlægges.

Den anden bevæggrund er ønsket om at kunne formidle de overvejelser, der har ført til den mere konkrete udformning. Inddragelsen af borgere og organisationer i større planlægningsopgaver nødvendiggør, at planlægningsholdet kan argumentere for de enkelte forslag og løsninger. Dette vil næppe lykkes overbevisende, hvis man dels er meget bogstavelig og konkret sted for sted, idet man altid kan have en korrigerende mening i detaljen. Diskussionen skal føres på et principielt niveau, hvor planlæggerne og dem der planlægges for kan mødes på et niveau, hvor den enkelte grundejer ikke er konkret berørt. De typologiske overvejelser bliver dermed et kommunikationsmiddel.

Således kan den generelle tilgang til vejstudierne både begrundes i en ønsket fleksibilitet overfor løsningen og ud fra en formidlingsmæssig synsvinkel.



# INTRODUKTION

## HÆFTERNES-OPBYGNING

# 1.0



DETTE ER HÆFTE 1 UD AF 2 HÆFTER.

### HÆFTE 1 - METODE OG SEKVENSANALYSE:

Hæftet omhandler registrering, analyse, proces og metode. Arbejdet i hæfte 1 munder ud i en forklaring på det analytiske grundlag. Som analytisk grundlag for planlægningen af Silkeborgmotorvejens nære omgivelser, må strækningen betragtes som 2 typer; den særlige Silkeborg-strækning og de bynære strækninger som enhver anden motorvejsnær by i Danmark har lignende. Desuden introduceres der i hæfte 1 en sekvensanalyse af strækningen.

Strækningens 2 overordnede typer kalder vi hhv S-strækningen og G-øst og G-Vest strækningen. S-strækningen er den helt særlige strækning som er specifik for Silkeborg. Denne strækning tilsvarende for en stor del strækningen i VVM rapport 334. G-strækningerne betragtes som de mere generelle strækninger med udfordringer og muligheder der kan genfindes mange andre steder.

### HÆFTE 2 - TYPOLOGI OG HOVEDPRINCIPPER:

I hæfte 2 behandles sekvensanalysen mere specifikt i forhold til vejens niveau og dens forhold til de omgivende programmer og landskaber. Dette danner afsæt for udvikling af en række rumlige typologier på et konceptuelt niveau. Hver typologi beskrives vha af en række overskrifter:

*Fakta* - er det styrende lag og beskriver vejens fysiske niveau i forhold til omgivelserne. F.eks om der er udsyn eller ej. Dette er afgørende for alle efterfølgende udsagn.

*Sekvens* - her uddybes vejens forløb i relation til de omgivende bebyggelser og deres funktioner og aktuelle landskabstræk beskrives.

*Program* beskriver nuværende og kommende programmer langs sekvensen.

Tilslut beskriver *Udfordringer og Koncept* et

eller flere forslag for den pågældende sekvens på typologi niveau. Typologierne beskrives desuden vha et konceptuelt snitdiagram og en principplan eller snit alt efter relevans - med særligt fokus på S-strækningen. Koncepterne sættes i relation til den aktuelle Kommuneplan og skulle gerne kunne danne afsæt for et videre arbejde med strukturplan og kommuneplan.

Hæfte 2 afsluttes med en arbejds-poster hvor udsagn og typologier fra Mellemland arbejdet sættes i relation til udsagn fra Kommuneplanen. Denne arbejds-poster er tænkt som et oversigtsmateriale, der kan videreudvikles og give inspiration til den videre planlægning og Silkeborgmotorvejens nære omgivelser.

# REGISTRERING

STRÆKNINGEN I STILLS

## 1.1



Udsyn



Rekreativt areal



Skov



19



20



12



13



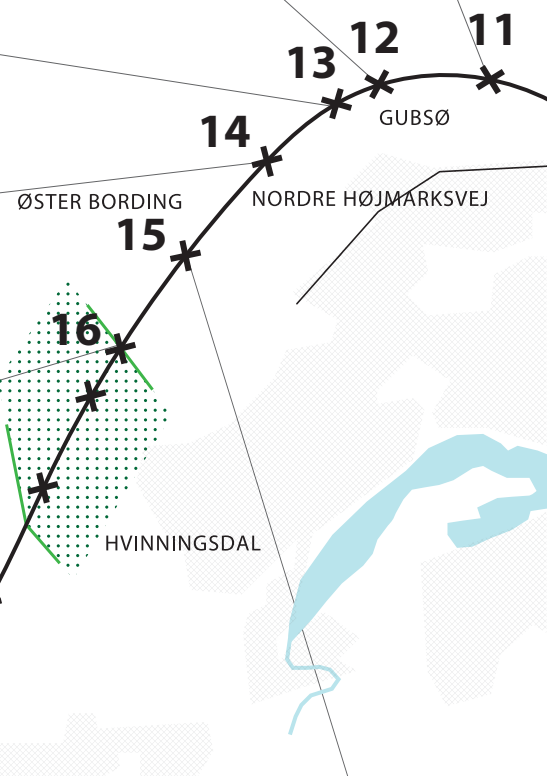
14



16

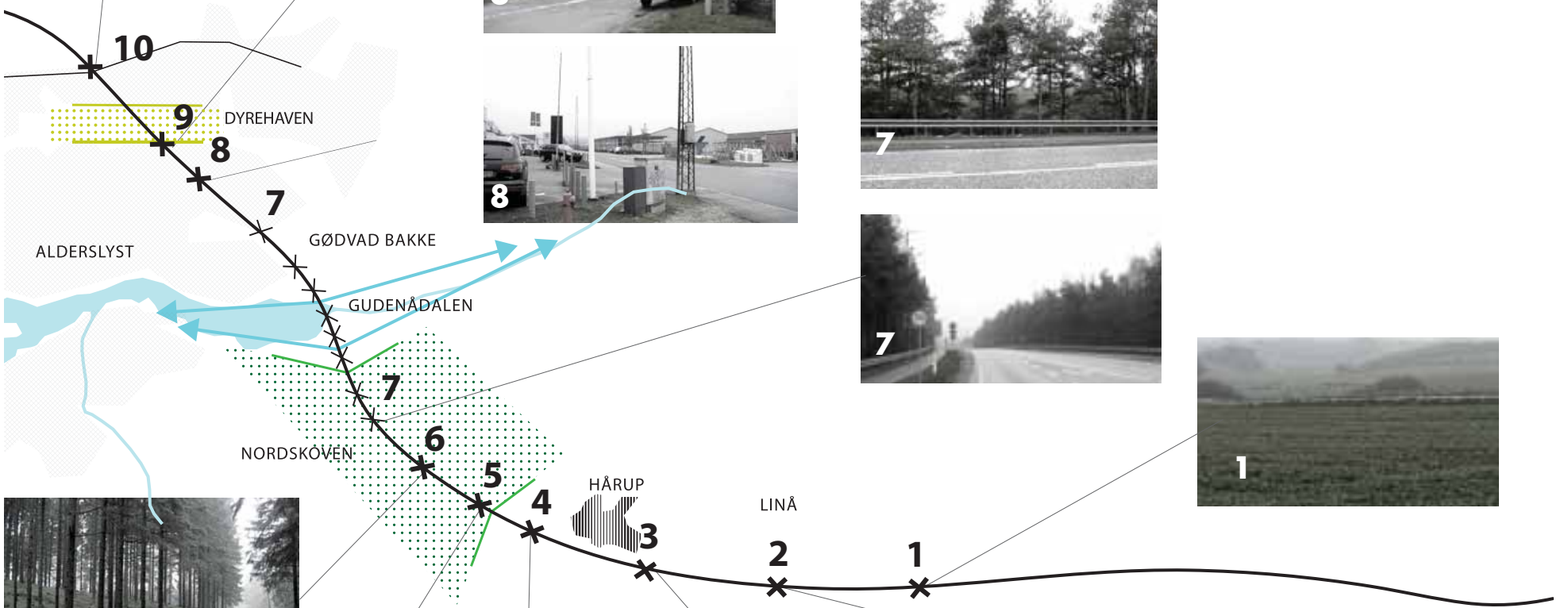


11



15





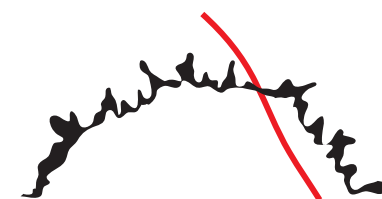
# 1.2

### REGISTRERING PÅ STRÆKNINGEN KOMMENTARER OG ANALYSE

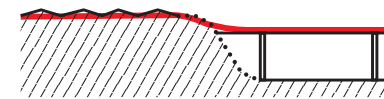
Motorvejen er et nyt element i bybilledet for Silkeborg. Selv om vejen i sin udstrækning ikke fylder meget på den samlede byflade, som udgør Silkeborg, er dens influens betydelig, fordi den er den eneste linie, det eneste anlæg i byområdet, der ikke er født eller udviklet med bymidten som udgangspunkt. Motorvejen er et nyt og til dels fremmed anlæg, der skal betjene et stort opland, der er langt større end Silkeborg. Illustrationerne viser dette "brud" mellem motorvejsanlæg, terræn og bystruktur.

Som det fremgår af de 4 terrændiagrammer afskærer motorvejen den nordøstlige del af Silkeborg fra resten af byen.

Desuden kommer den fra det store landskabsplateau mod vest, skærer sig vej ned gennem "skrænten" for at passere over ådalen på bro og derefter langsomt at stige op med terrænet igen på østsiden, hvor vejen indfattes af skov ensidigt eller dobbeltsidigt.



A. MOTORVEJSLINIEN SKÆRER PÅ SNED GENNEM SKRÆNTEN



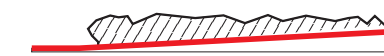
B. MOTORVEJEN KOMMER FRA PLATEAUET OG SKÆRER IGENNEM SKRÆNTEN FOR AT NÅ NED TIL ÅDALENS VANDFLADE



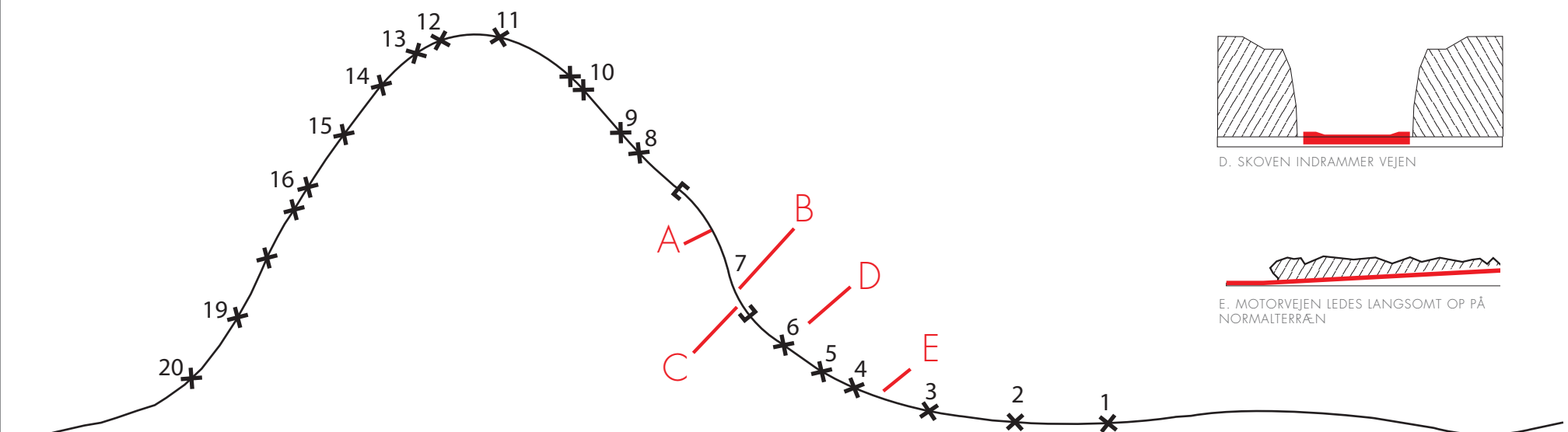
C. MOTORVEJEN FØRES PÅ BRO OVER ÅDALEN



D. SKOVEN INDRAMMER VEJEN



E. MOTORVEJEN LEDES LANGSOMT OP PÅ NORMALTERRÆN



# BY OG LAND

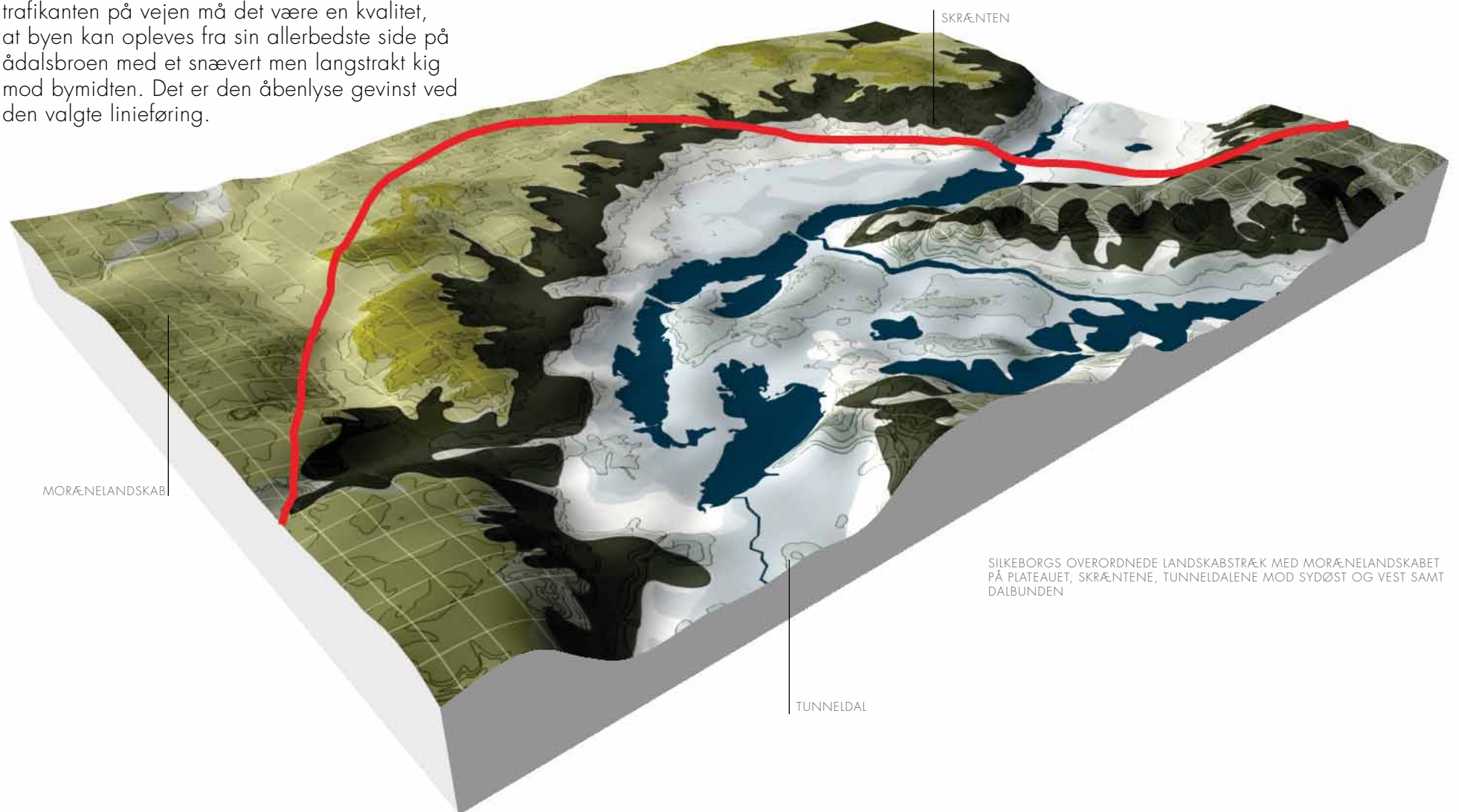
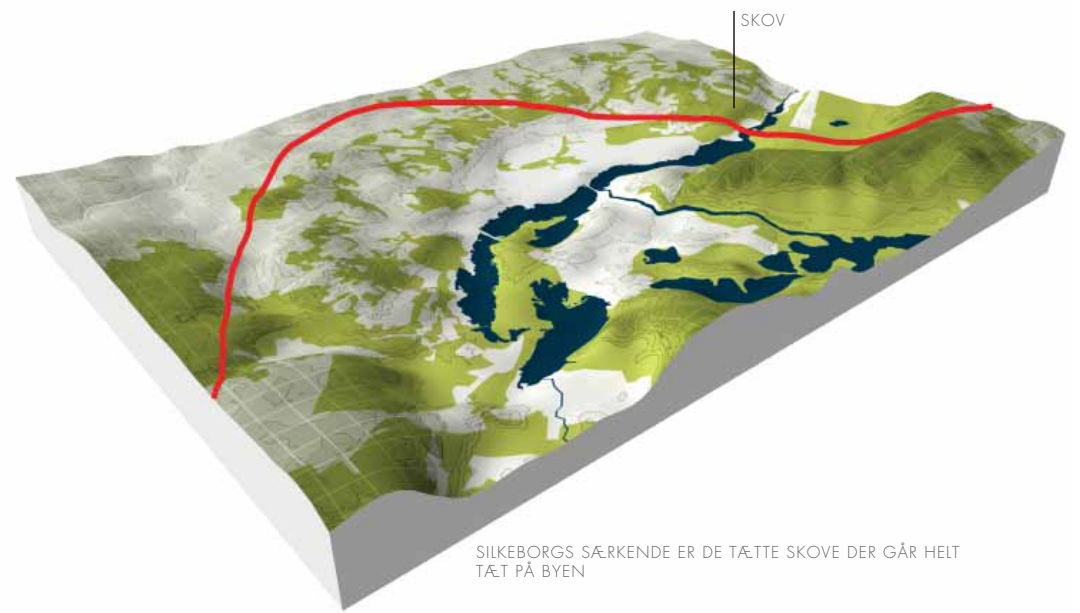
LANDSKABET SOM KONTEKST

## 1.2

### BYENS BILLEDE LIDT OM SILKEBORG BY OG LANDSKAB

Blokdiagrammerne over byen med motorvejslinien indtegnet viser tydeligt vejens bevægelse igennem terrænet.

Vejføringens tætte tangering af de store naturværdier omkring ådalen kan ikke ophæves eller neutraliseres. Men for Silkeborg og trafikanten på vejen må det være en kvalitet, at byen kan opleves fra sin allerbedste side på ådalsbroen med et snævert men langstrakt kig mod bymidten. Det er den åbenlyse gevinst ved den valgte linieføring.



## BY OG LAND

LANDSKABET SOM KONTEKST

# 1.2

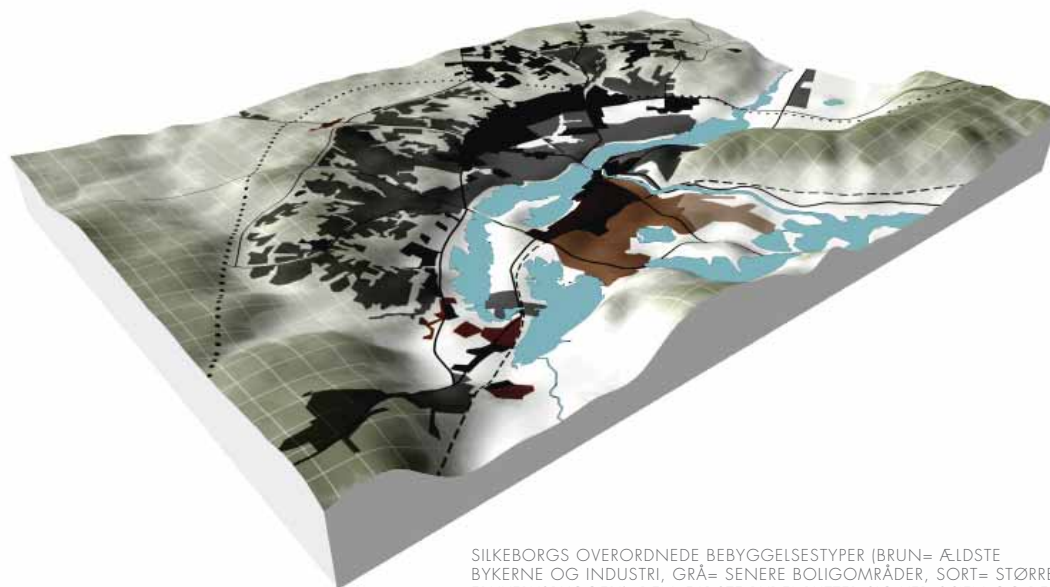
Fra at være en typisk stor omfartsvej vest og nord om byen, således som disse vejanlæg kendes fra mange andre provinsbyer, føres vejen tættere på de centrale byområder mod øst og går tydeligvis på tværs af de ret markante radialveje, som leder ind mod bycentrum.

På en kortere strækning "overtager" motorvejen næsten ringvejens funktion.

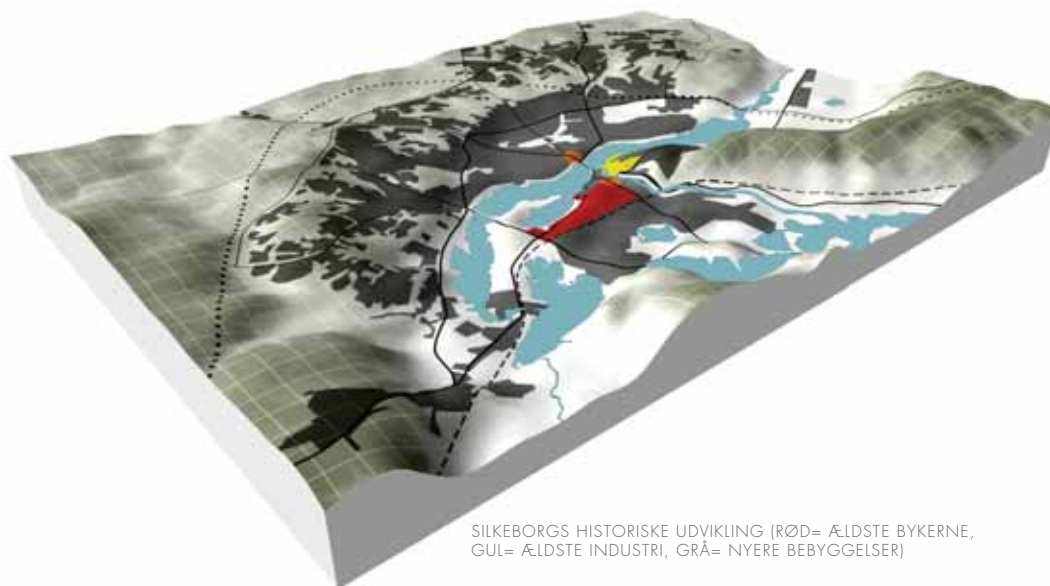
Blokdiagrammerne viser desuden, at motorvejen passerer uden om byen i behørig afstand fra de ældste bydele. I hovedsagen berører vejens linieføring kun dele af forstaden (den ydre by). Men på et meget prekært sted kolliderer linieføringen både med det gamle vejnet (radialveje og ringveje) samt skærer igennem et større erhvervsområde, som netop knytter sig til den eksisterende ringvej.

På østsiden af ådalen forholder vejen sig atter uproblematisk til by og landskab.

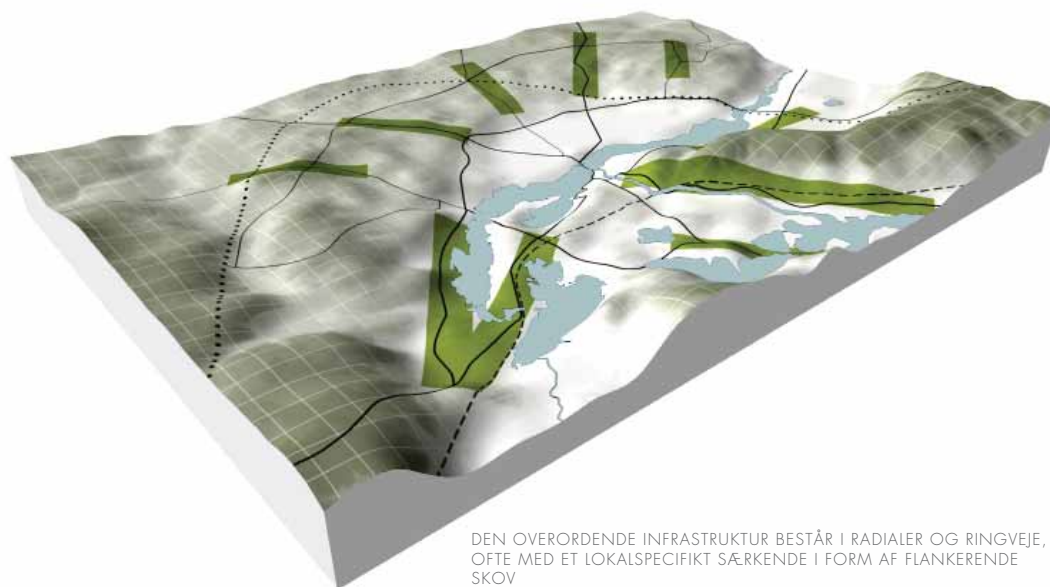
Heraf følger at hele den 20 km lange vejstrækning kun i en kortere sekvens på ca. 6 km er særskilt problematisk set fra byens side, men både den øst- og vestlige ende forholder sig mere typisk til by og landskab.



SILKEBORGS OVERORDNEDE BEBYGGELSESTYPER (BRUN= ÆLDSTE BYKERNE OG INDUSTRI, GRÅ= SENERE BOLIGOMRÅDER, SORT= STØRRE ERHVERVSBYGGERI), DEN ÆLDSTE BYDEL PUTTER SIG VED SØEN OG DEN NYERE BOLIGBY INDTAGER SKRÆNTEN



SILKEBORGS HISTORISKE UDVIKLING (RØD= ÆLDSTE BYKERNE, GUL= ÆLDSTE INDUSTRI, GRÅ= NYERE BEBYGGELSER)



DEN OVERORDENDE INFRASTRUKTUR BESTÅR I RADIALER OG RINGVEJE, OFTE MED ET LOKALSPECIFIKT SÆRKENDE I FORM AF FLANKERENDE SKOV

BY OG LAND  
BYEN SOM KONTEKST

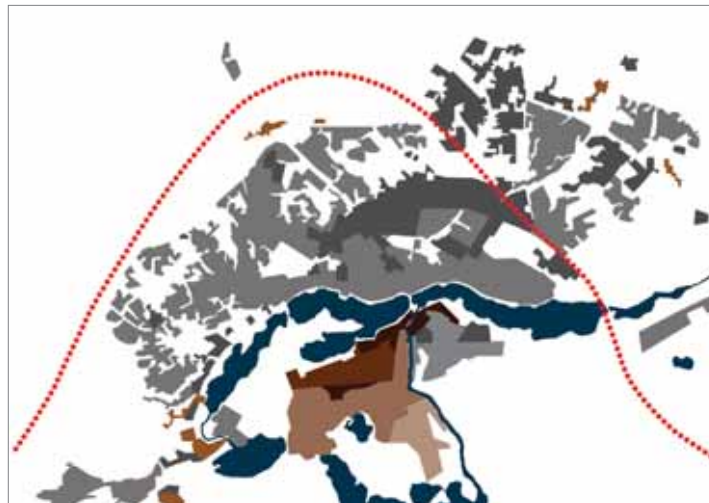
# 1.2



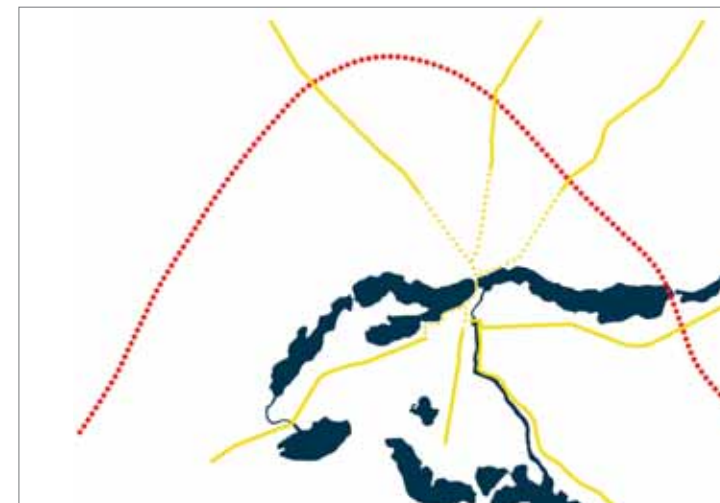
SILKEBORGS BYGGERI I DEN STORE SKALA LIGGER FORTRINSVIS MOD NORD OG PÅ BEGGE SIDER AF DEN KOMMENDE MOTORVEJ.



DE SORTE LINIER VISER INDFALDSVEJENE SOM DANNER ET TYDELIGT SYSTEM AF RADIALER OG RINGVEJE. DE STIPLEDE LINIER VISER HHV DEN KOMMENDE MOTORVEJSFØRNING SAMT BANEN



BYENS BEBYGGELSESTYPER.



INDFALDSVEJENE - DE GULE LINIER VISER KLAR ORIENTERING FRA VEJRUNG MOD BYKERNEN - DE PRIKKEDE LINIER ILLUSTRERER HVOR ORIENTERING MOD BYMIDTEN ER SVAG, DESTO NÆRMERE BYEN - DESTO SVAGERE ORIENTERING



DE SAMLEDE BEBYGGELSESFLODER.

# SEKVENSBESKRIVELSE

## INTRO

# 1.3

## MOTORVEJEN OG MELLEMLANDETS TYPOLOGIER - DE GENERELLE TYPOLOGIER OG DE SÆRLIGT SILKEBORGENSISKE TYPOLOGIER

Strækningen kan helt overordnet betragtes som bestående af to typer; en Generel Strækning og en Særlig Strækning. Den Generelle Strækning (vist på kortet med et G) har generelle problematikker og muligheder der, ihvertfald typologisk, vil minde om mange andre motorvejsstrækninger. Det vil sige åbent land, erhvervsområder, møde med mindre byer og naturområder. Den Særlige Strækning (vist på kortet med et S) er mere eller mindre den strækning som kaldes fokusstrækningen og behandles særskilt i VVM nr 335.

Strækningens problematikker og udfordring er lokalspecifikke for Silkeborg, nemlig motorvejens gennemskæring af eksisterende by, på tværs af byens og infrastrukturens struktur samt på tværs af det topografiske underlag (se 3D kort på side 11-12).

På G-strækningerne må det formodes at der kan udvikles en række typologier for mellemlandet af en mere generel karakter. Typologier som med fordel kan sammenholdes med andre strækninger i Danmark. G-strækningen har en øst- og en vestlig side set i forhold til Silkeborg og bliver porten/optakten til motorvejens møde med selve byen.

S-strækningen må derimod formodes at fordre en skærpet optik, hvor nytænkning af typologier

for mellemlandet må på banen. Typologier som med fordel kan hente inspiration i udlandet, måske særligt i Holland. S-strækningen skærer sig igennem byen - hvilken afføder et behov for en særlig identitetsgivende karakter der kan give mening tilbage til både by og landskab.

## S-STRÆKNINGEN OG INFLUENSOMRÅDER SET FRA VEJEN

Som det ses på kortene s.24-25, er der yderst begrænset udsyn fra motorvejen til det omgivende landskab. Hertil kommer der mange skift i vejens niveau og møder med over- underføringer fordelt på et relativt kort stykke (de gule linier). I én forstand kan man sige at kortene over influensområder og inddelinger afspejler strækningens udfordringer.

## INFLUENSOMRÅDER, VEJENS NIVEAU OG REVIDEREDE SEKVENSER

Hvis man sammenholder influensområderne med de inddelinger der blev etableret ud fra Workshop1, står det klart, at der må ske en tilpasning i mødet med de specifikke fysiske forhold omkring vejen.

Dette fører til en justering af sekvenserne. Disse angives med gule rammer og bruges som afsæt i det følgende arbejde.

## SEKVENSER OG HASTIGHEDER

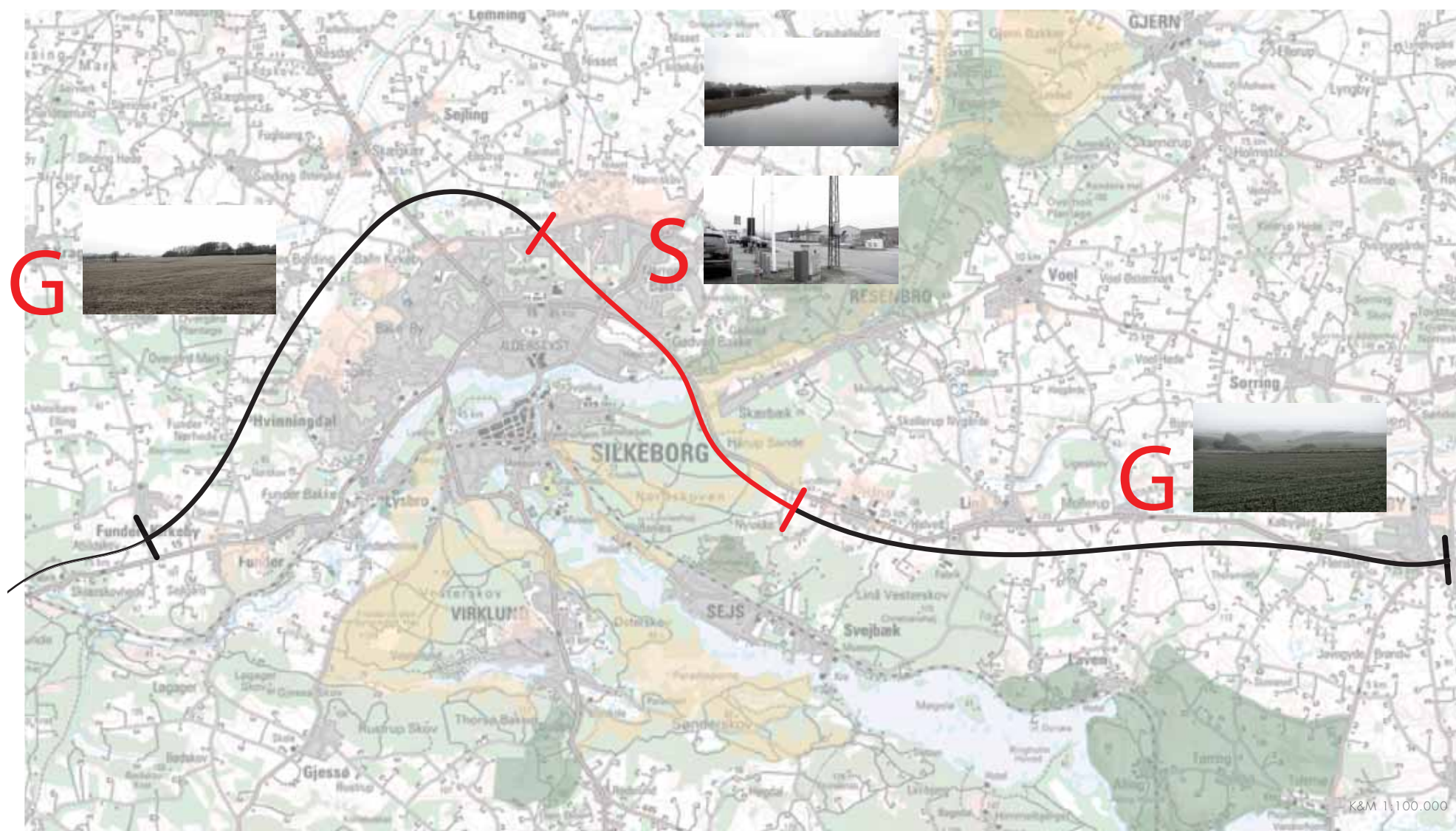
Dette giver en række inddelinger i sekvenser, vist med gule bokse. de gule cirkler angiver tilslutningsanlæg (forkortes fremover til TSA) idet disse både rumligt såvel som funktionelt adskiller sig markant.

Når man sammenholder sekvenserne med deres respektive længde og formodede hastigheder på motorvejen - så vil nogle strækninger virke meget korte - andre vil virke lange. Trafikantoplevelsen, set som slutproduktet, vil naturligvis være en kombination af den reelle tid og den oplevede tid. Her spiller den visuelle og forståelsesmæssige oplevelse ind på hvorvidt sekvensen reelt virker som kort eller lang tid.

# SEKVENSBESKRIVELSE

OVERSIGTSKORT

## 1.3



K&M 1:100.000

# SEKVENSBESKRIVELSE

GUIDE TIL HVORDAN KORTENE I EFTERFØLGENDE SEKVENSBESKRIVELSE SKAL LÆSES

## 1.3

### KORT

Linieføring samt angivelse af bebyggelse, beplantning og vand.



KORTEKSEMPEL: S-STRÆKNING 1:75000 GRUNDKORT BEBYGGELSE, BEPLANTNING OG VAND

### INFLUENSOMRÅDER

Linieføringen er markeret med en række:

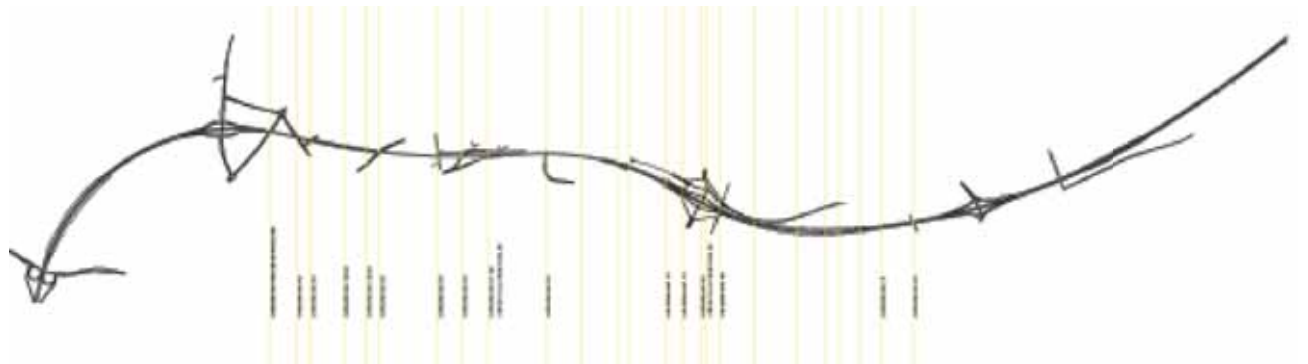
- Blå = udsyn til omgivelserne
- Rød = intet udsyn til omgivelserne



EKSEMPEL: INFLUENSOMRÅDER FRA VEJ

### VEJENS NIVEAU, TILSLUTNINGSANLÆG (TSA), OVER- OG UNDERFØRINGER

- De lodrette gule linier viser skift i de fysiske forhold mellem motorvejens niveau og omgivelserne samt hvor tilslutningsanlæg og over-/underføring mødes.

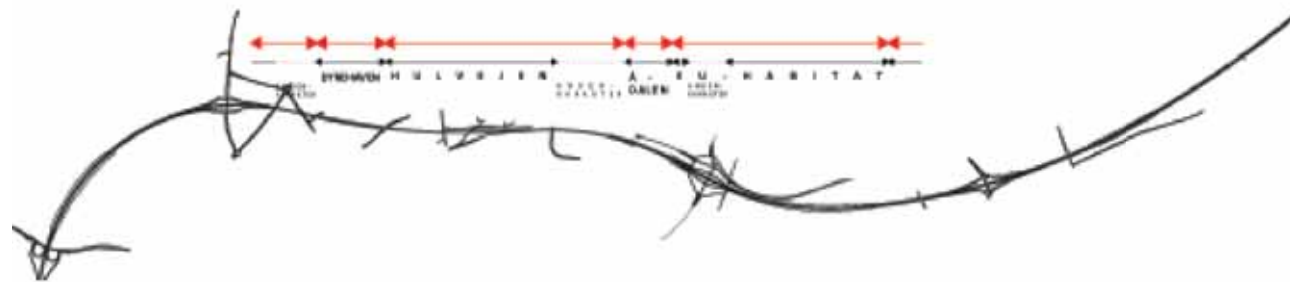


EKSEMPEL: INDDDELING I SEKVENSER I FORHOLD TIL MØDET MED OVERKØRSLER, TILSLUTNINGSANLÆG, UNDERFØRINGER, ETC

### SEKVENSER

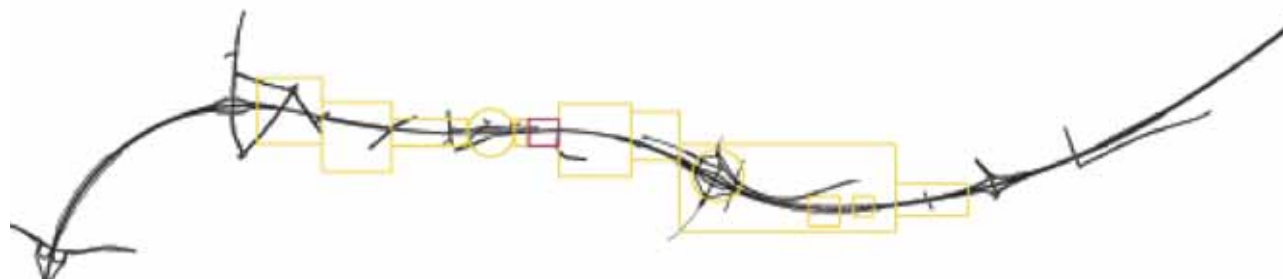


- Sorte linier = sekvenser defineret på Workshop 1
- Røde linier = de reelle fysiske forhold og skift i disse (hvor køres i afgravning, på bro, mm).



EKSEMPEL: INDDDELING I DELSTRÆKNINGER SORT= FRA WORKSHOP1, RØD= VEJENS NIVEAU I FORHOLD TIL NÆRE OMGIVELSER

- Gule rammer = reviderede sekvenser



EKSEMPEL: S-STRÆKNINGEN INDDELT I SEKVENSER, GUL BOX=SAMMENHÆNGENDE SEKVENS, GUL CIRKEL= TILSLUTNINGSANLÆG, LILLA BOX= OVERDÆKNING

#### HASTIGHEDER

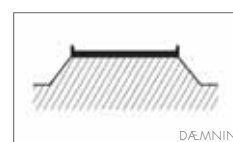
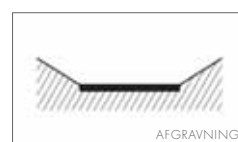
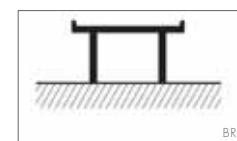
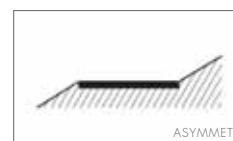
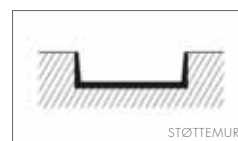
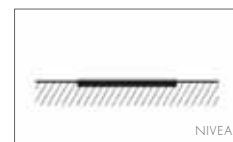
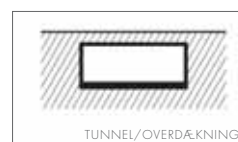
- Oplevelsessekunder. På kortet er angivet et antal ca. sekunder ved hver sekvens (de gule boxe) de angiver den tid det vil tage at passere med omkring 110 km/t.



EKSEMPEL: S-STRÆKNINGENS SEKVENSER VIST I FORHOLD TIL INFLUENSOMRÅDE (SET FRA VEJEN) OG OPLEVELSES-SEKUNDER VED EN HASTIGHED PÅ 110/KM.T

#### PRINCIPSNIT AF VEJENS TVÆRPROFILER

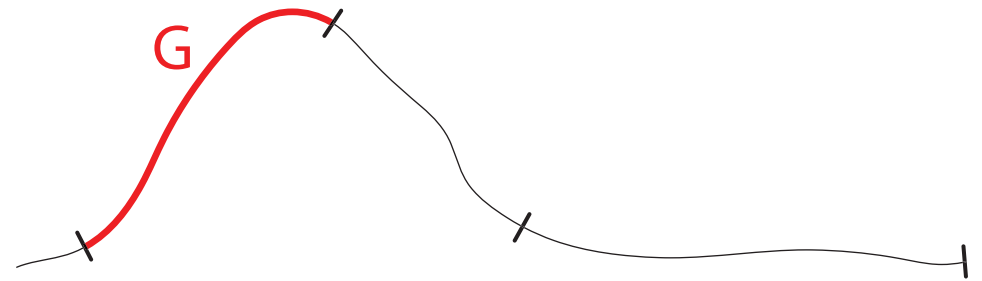
- Principsnittene viser hvordan de forskellige tværprofiler ser ud i forhold til den tekniske betegnelse.



# SEKVENSBESKRIVELSE

G-VEST STRÆKNING

## 1.3



### DET GENERELLE

#### G-VEST STRÆKNINGEN

I det følgende analyseres forholdene omkring Mellemlandet for G-strækningen yderligere. Arbejdet tager afsæt i Workshop 1. Fokus er på influensområdet for motorvejen (set fra vejen).

Det vil sige de fysiske og oplevelsesmæssige vilkår for vejen - afledt af vejens niveau (køres der i afgravning, på dæmning, etc) og sat i forhold til vejens omgivelser og nære programmer(funktioner).





OVERSIGTSKORT MED UDANGSPUNKT I KORT FRA VVM 1:20.000

# SEKVENSBESKRIVELSE

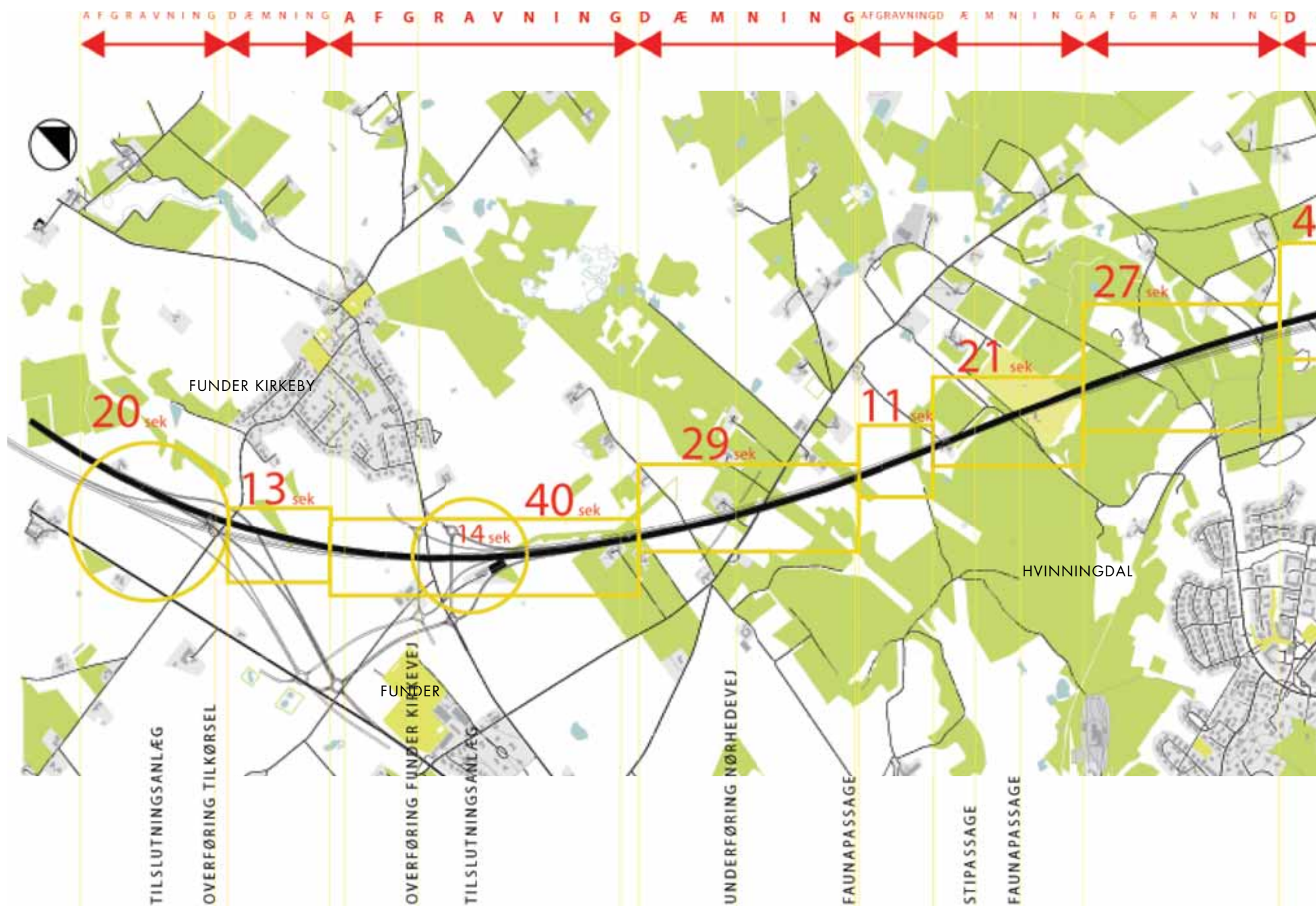
G-VEST STRÆKNING

## 1.3

G- VEST STRÆKNINGEN

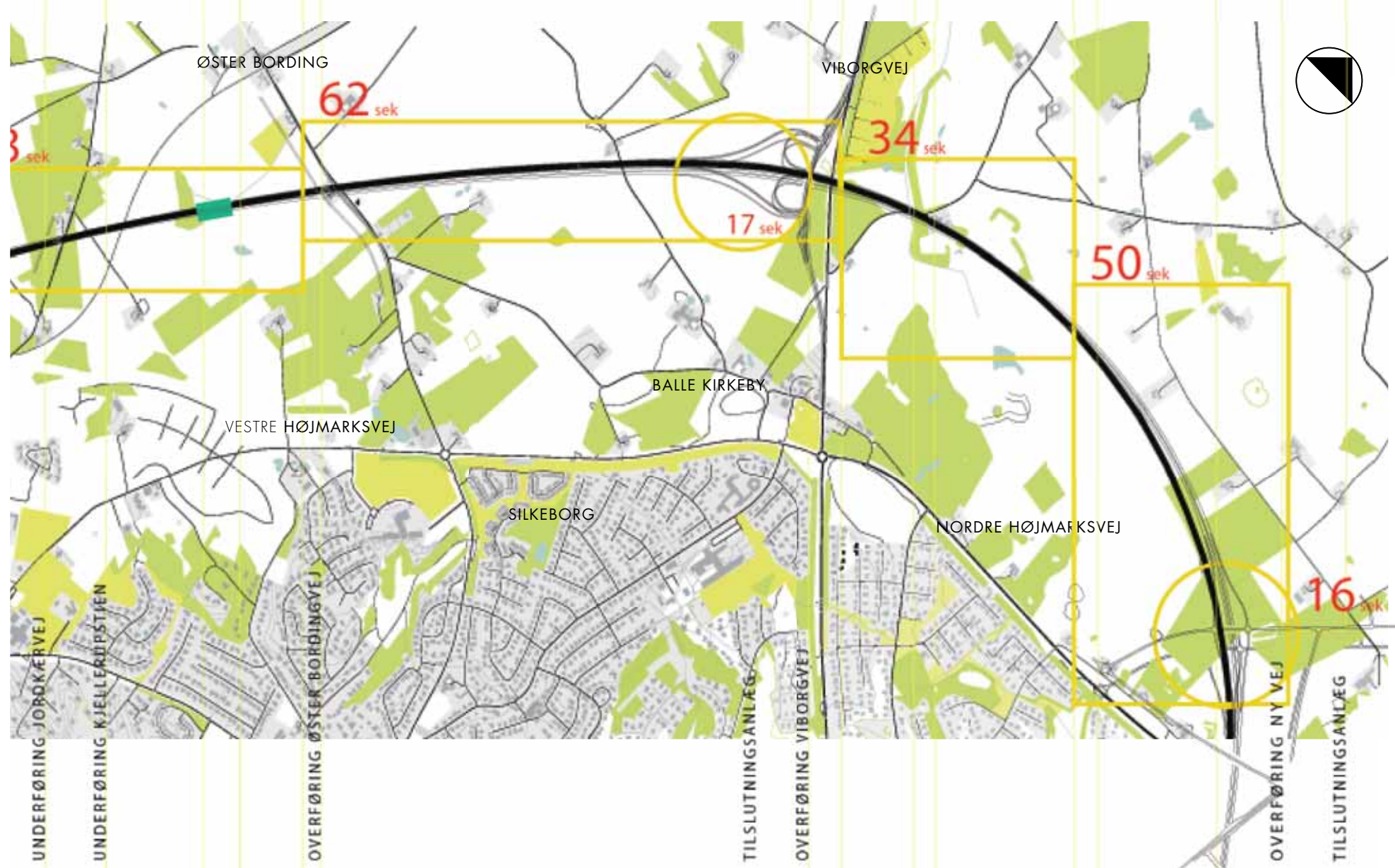
Kortet viser influensområder set fra vejen, de justerede sekvenser samt oplevelsessekunder for disse.

### SEKVENSANALYSE



INFLUENSOMRÅDER	
	BRO
	DÆMNING
	AFGRAVNING
	STØTTEMUR
	UDSYN
SEKVENSER	
	REVIDEREDE SEKVENSER
	SKIFT I VEJEN + NÆRE KONTEKST
	VEJENS NIVEAU
	OPLEVELES SEKUNDER
	TILSLUTNINGSANLÆG

DÆMNING BRØDÆMNING AF GRAVNING DÆMNING BRØDÆMNING AF GRAVNING



ANALYSEKORT MED UD GANGSPUNKT I KORT FRA VVM 1:20.000

# SEKVENSBESKRIVELSE

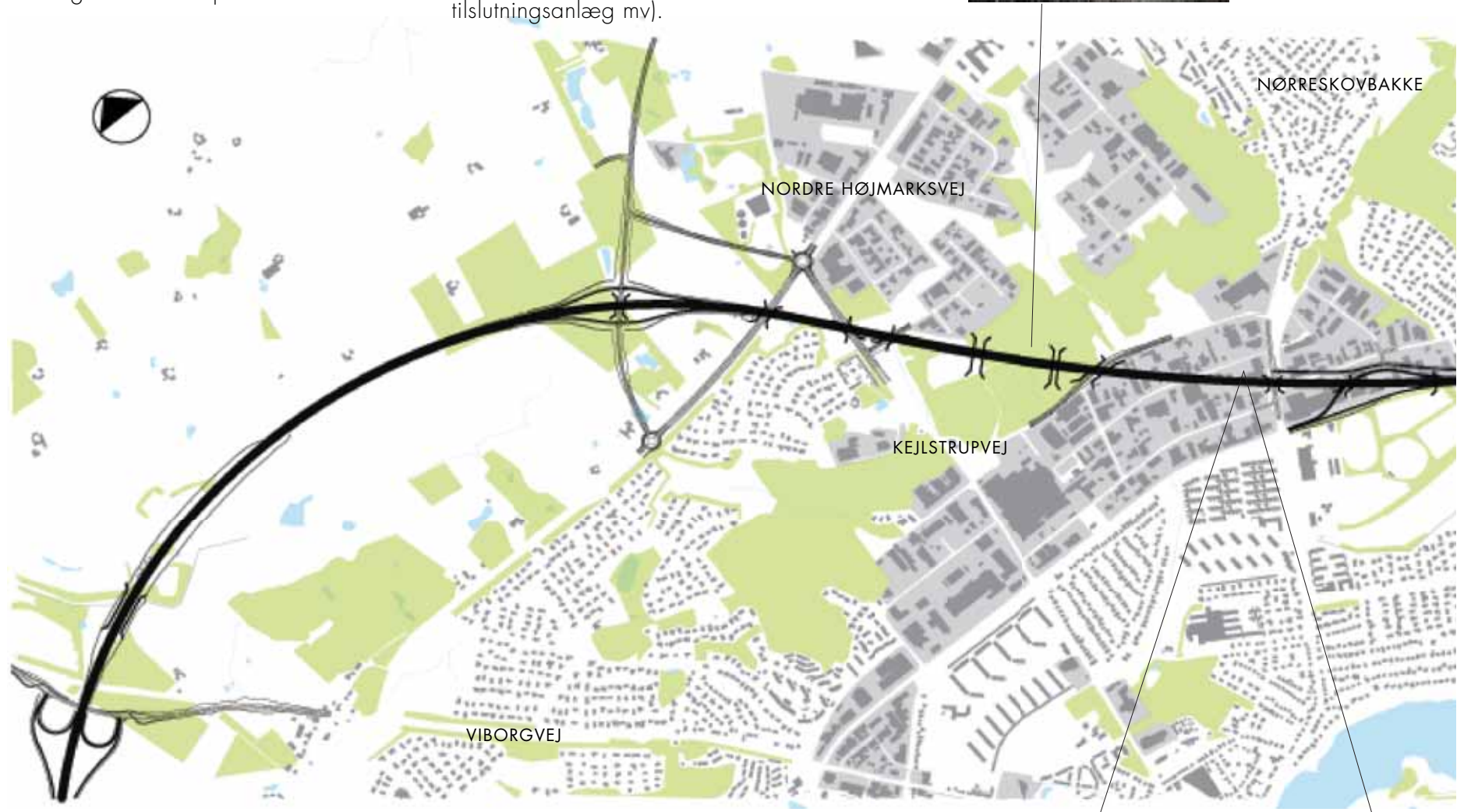
S-STRÆKNING

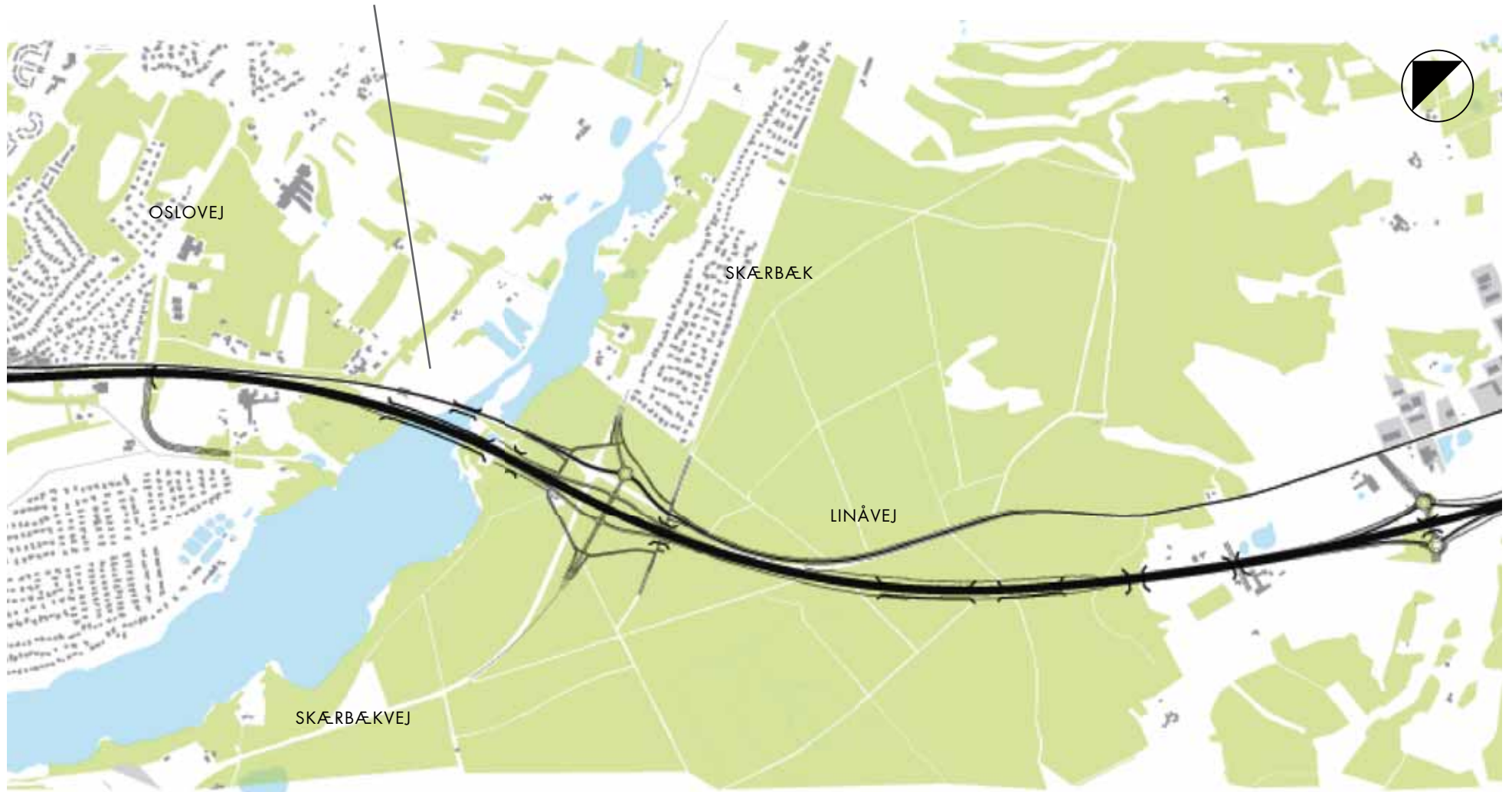
## 1.3

### DET SPECIFIKKE S-STRÆKNINGEN

I det følgende bearbejdes forholdene omkring Mellemlandet for S-strækningen yderligere. Arbejdet tager afsæt i Workshop1 og den reviderede VVM nr 335 for Kombilinen, Fokusstrækningen. Fokus er på influensområdet

for motorvejen (set fra vejen). Det vil sige de fysiske og oplevelsesmæssige vilkår for vejen - afledt af vejens niveau (køres der i afgravning, på dæmning, etc) og sat i forhold til vejens omgivelser og nære programmer (er naboen boliger, erhverv, rekreativt landskab og hvordan er adgangsforholdene til nære kontekst, er der tilslutningsanlæg mv).





0 1 km

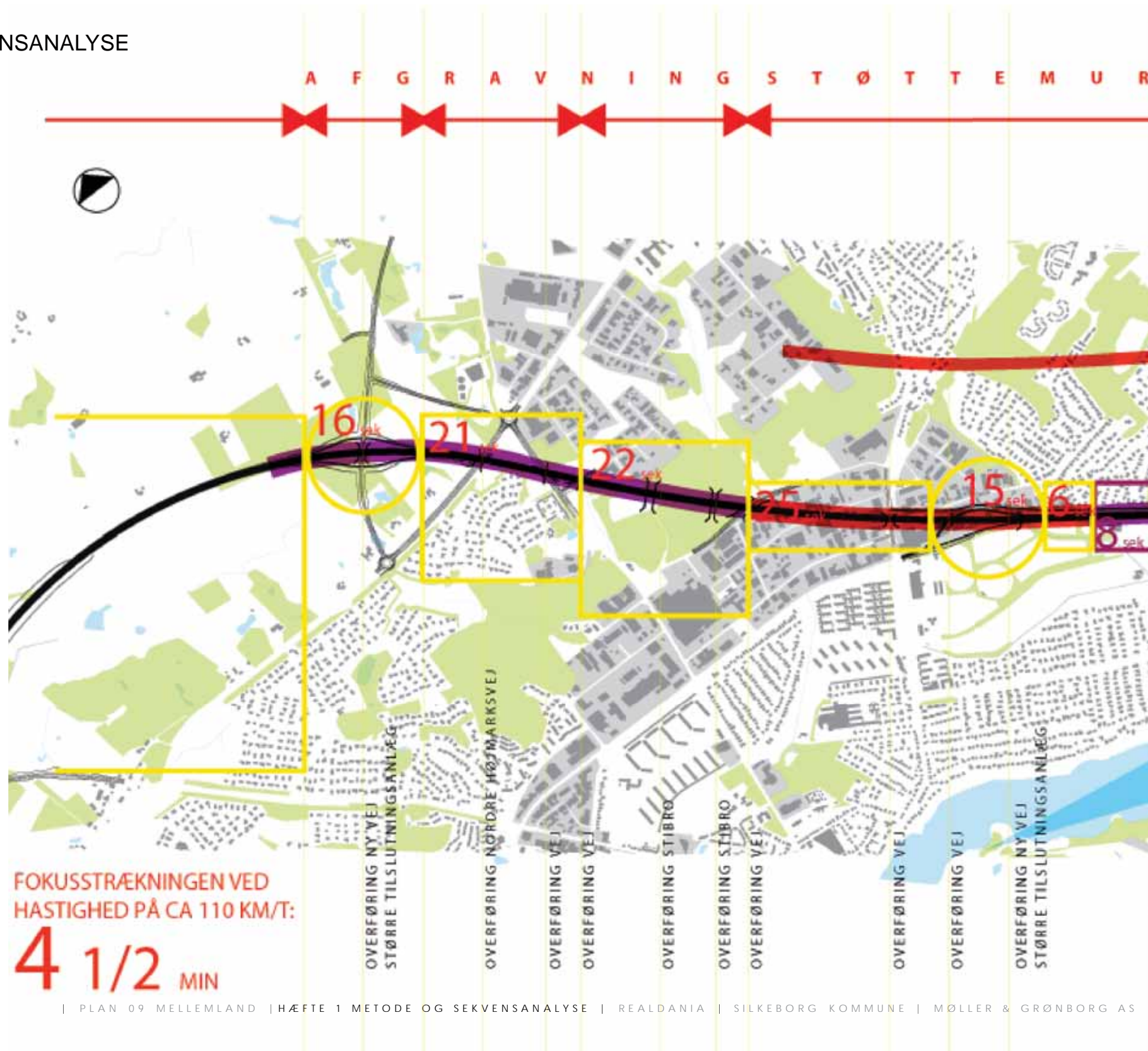
OVERSIGTSKORT MED UDGANGSPUNKT I KORT FRA VVM 1:20.000

# SEKVENSBESKRIVELSE

S-STRÆKNING

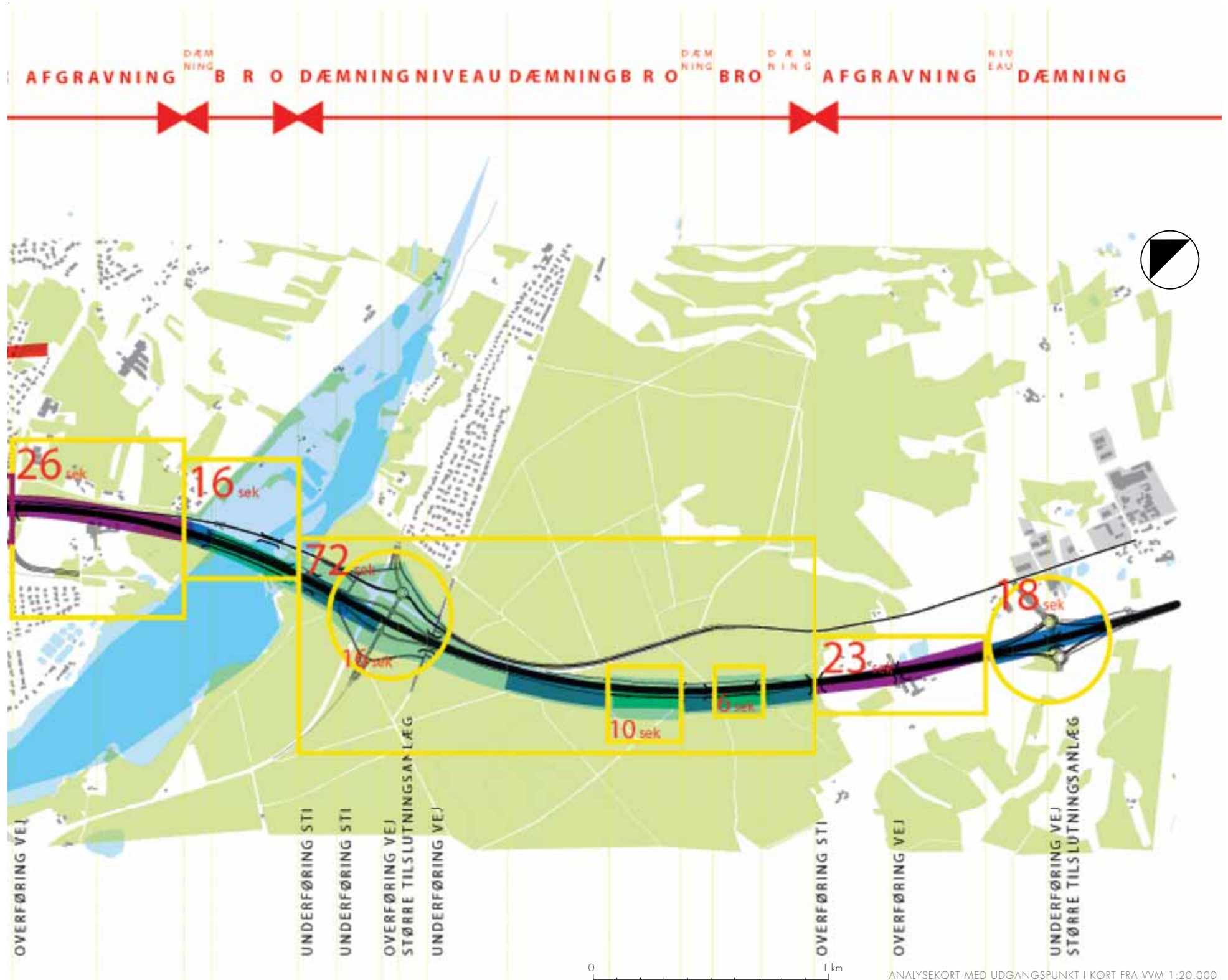
## 1.3

SEKVENSANALYSE





INFLUENSOMRÅDER		SEKVENSER	
	BRO		REVIDEREDE SEKVENSER
	DÆMNING		SKIFT I VEJEN + NÆRE KONTEKST
	AFGRAVNING		VEJENS NIVEAU
	STØTTEMUR		OPELVESE SEKUNDER
	UDSYN		TILSLUTNINGSANLÆG



# SEKVENSBESKRIVELSE

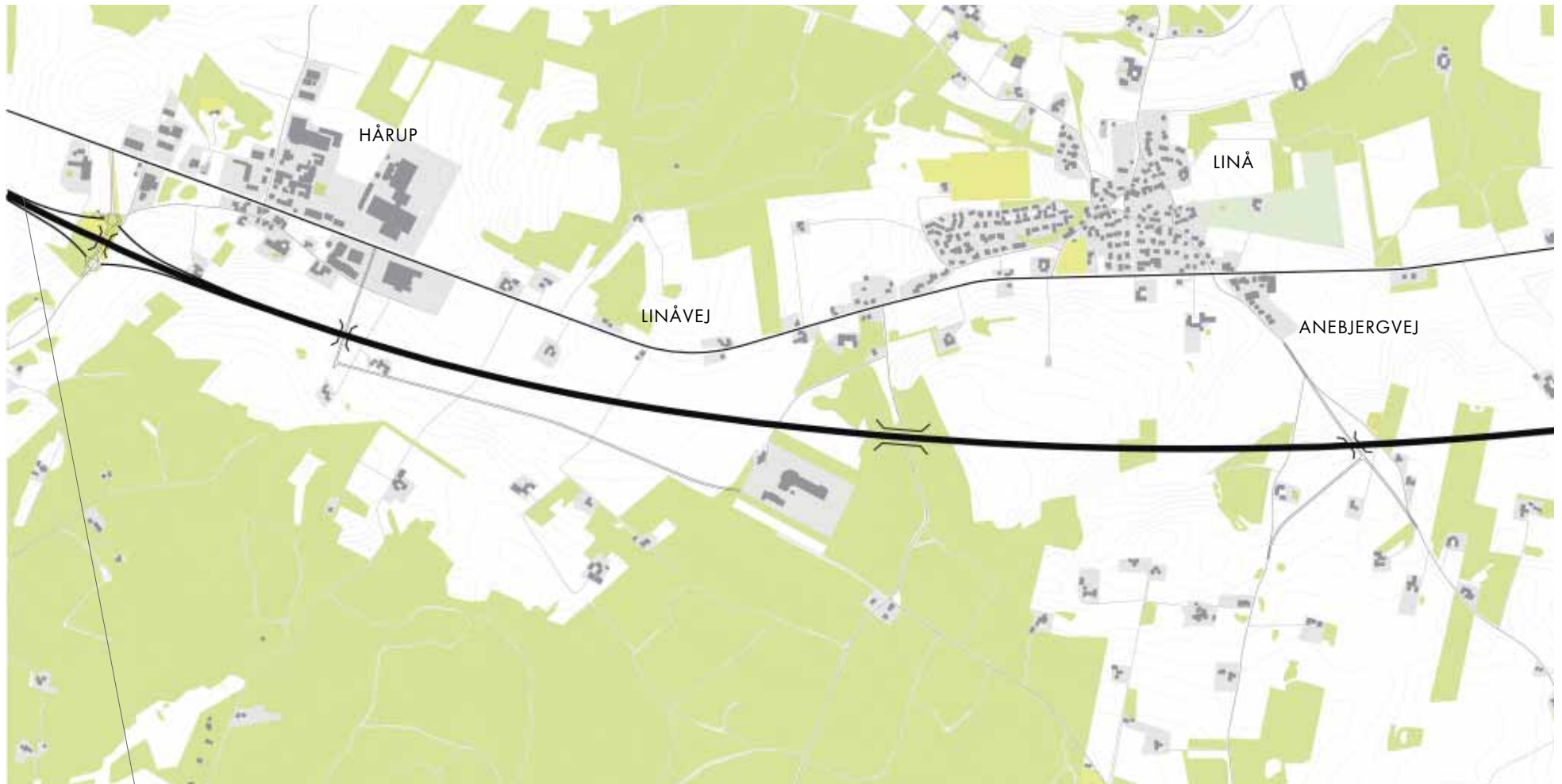
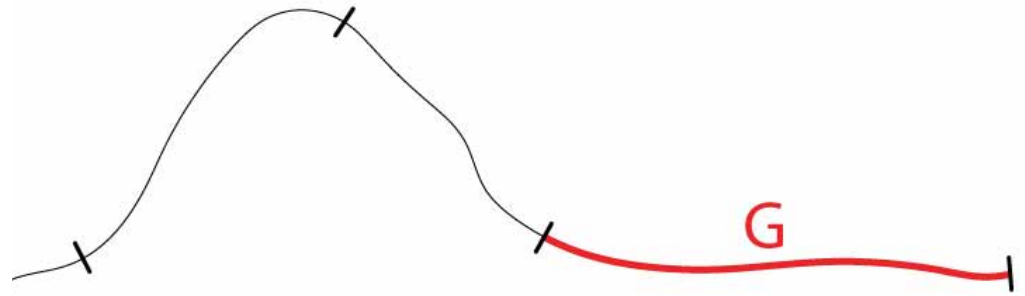
G-ØST STRÆKNING

## 1.3

### DET GENERELLE

I det følgende analyseres forholdene omkring Mellemlandet for G-strækningen yderligere. Arbejdet tager afsæt i Workshop1. Fokus er på influensområdet for motorvejen (set fra vejen).

Det vil sige de fysiske og oplevelsesmæssige vilkår for vejen - afledt af vejens niveau (køres der i afgravning, på dæmning, etc) og sat i forhold til vejens omgivelser og nære programmer(funktioner).





0 1 km

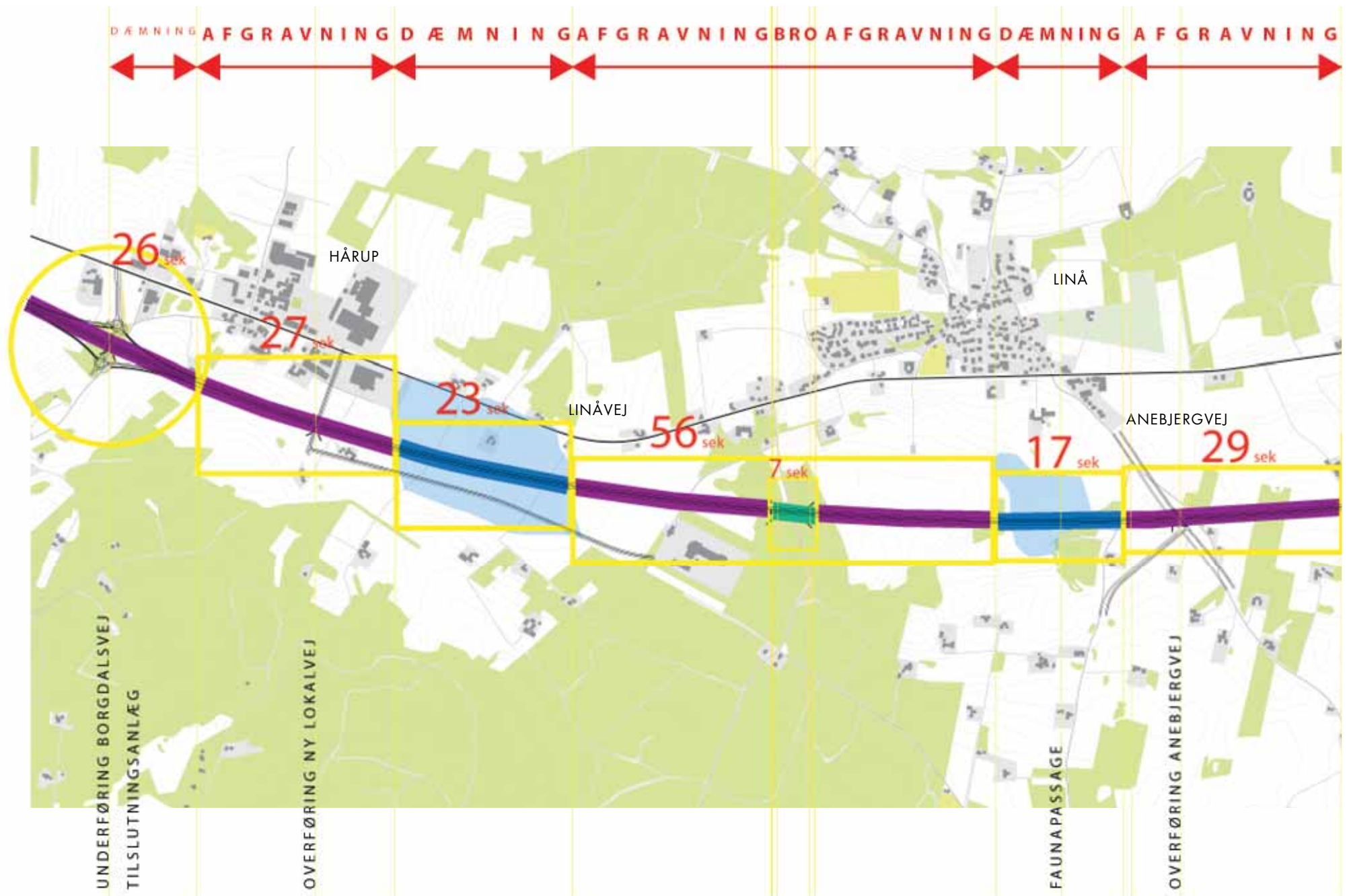
OVERSIGTSKORT MED UDGANGSPUNKT I KORT FRA VVM 1:20.000

# SEKVENSBESKRIVELSE

G-ØST STRÆKNING

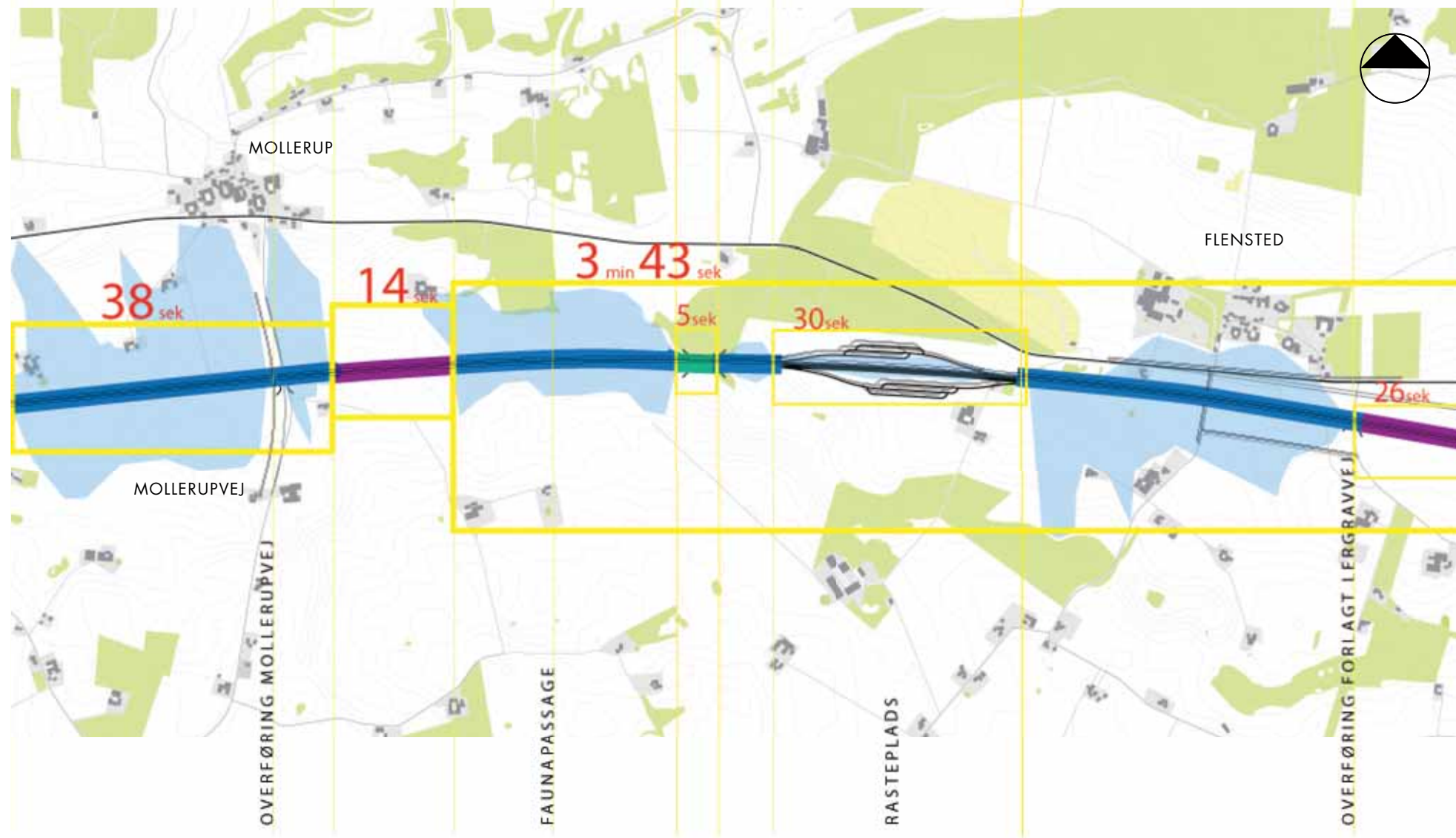
## 1.3

### SEKVENSANALYSE



INFLUENSOMRÅDER	
	BRO
	DÆMNING
	AFGRAVNING
	STØTTEMUR
	UDSYN
SEKVENSER	
	REVIDEREDE SEKVENSER
	SKIFT I VEJEN + NÆRE KONTEKST
	VEJENS NIVEAU
	OPLEVESES SEKUNDER
	TILSLUTNINGSANLÆG

D Æ M N I N G A F G R A V N I N G D Æ M N I N G B R O D Æ M N I N G N I V E A U D Æ M N I N G A F G R A



ANALYSEKORT MED UD GANGSPUNKT I KORT FRA VVM 1:20.000

# WORKSHOP 1

## INTRO

# 1.4

## DAGENS FORLØB

Dagen bestod af en række oplæg og øvelser. Der var deltagere fra hhv. Silkeborg Kommune, Møller & Grønborg, Ålborg Universitet og Vejdirektoratet.

Henrik Harder Hovgesen startede ud med en introduktion til tilgang, metode og resultater fra forskningsprojektet "Byen, Vejen og Landskabet (2005)".

Herefter fulgte en række oplæg og øvelser ved Møller & Grønborg. Først i form af en fælles analyse-øvelse vha. en række slides med vejlandskaber. Dernæst blev en registrering af strækningens landskaber, Strækningen i billeder, vist fra øst mod vest og deltagerne blev inddelt i grupper. Gruppeøvelsen gik ud på, at inddele strækningen i sekvenser med særlige fysiske kendetegn samt navngive disse ud fra landskabets karakter og omgivende programmer. Arbejdet blev præsenteret og diskuteret i plenum og efterfølgende samlet op af Møller & Grønborg til en række konkluderende udsagn.

På de følgende sider vises uddrag fra registreringen, gruppernes arbejde samt den endelige opsamling på Workshop 1

INPUT 1:  
INTRODUKTION BYEN-VEJEN-LANDSKABET  
MOTORVEJE TIL FREMTIDEN [2005]



INPUT 2:  
ANALYSE ØVELSER - VEJLANDSKABER



GRUPPEØVELSE:  
STRÆKNINGENS KARAKTERISTIKA



INPUT 3:  
STRÆKNINGEN I BILLEDER



# WORKSHOP 1

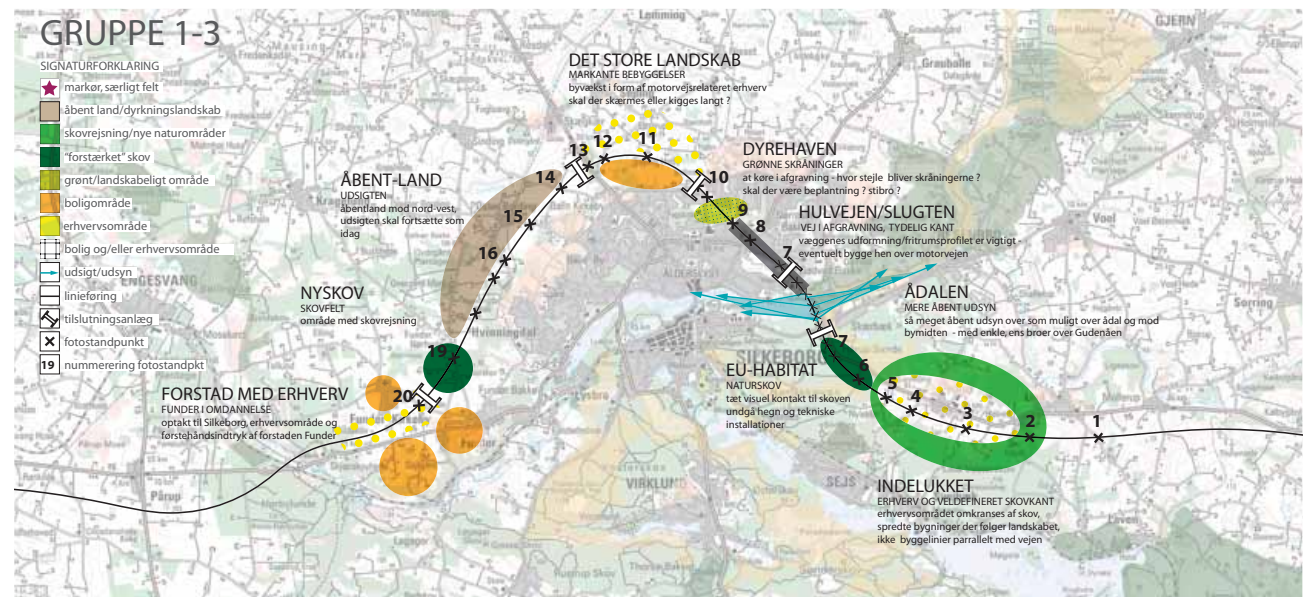
## OPSAMLING

# 1.4

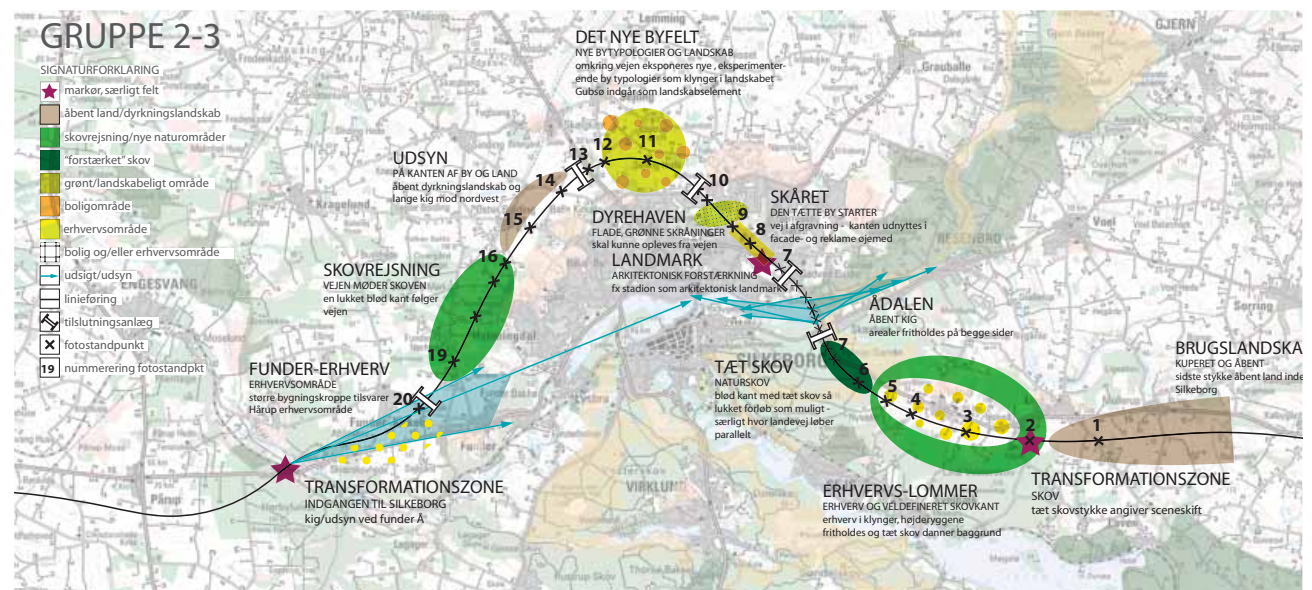
### WORKSHOP1 - OPSAMLING SEKVENSER OG NAVNGIVNING

Kortene til højre viser en opsamling på de 3 gruppers arbejde med sekvenser og navngivning.

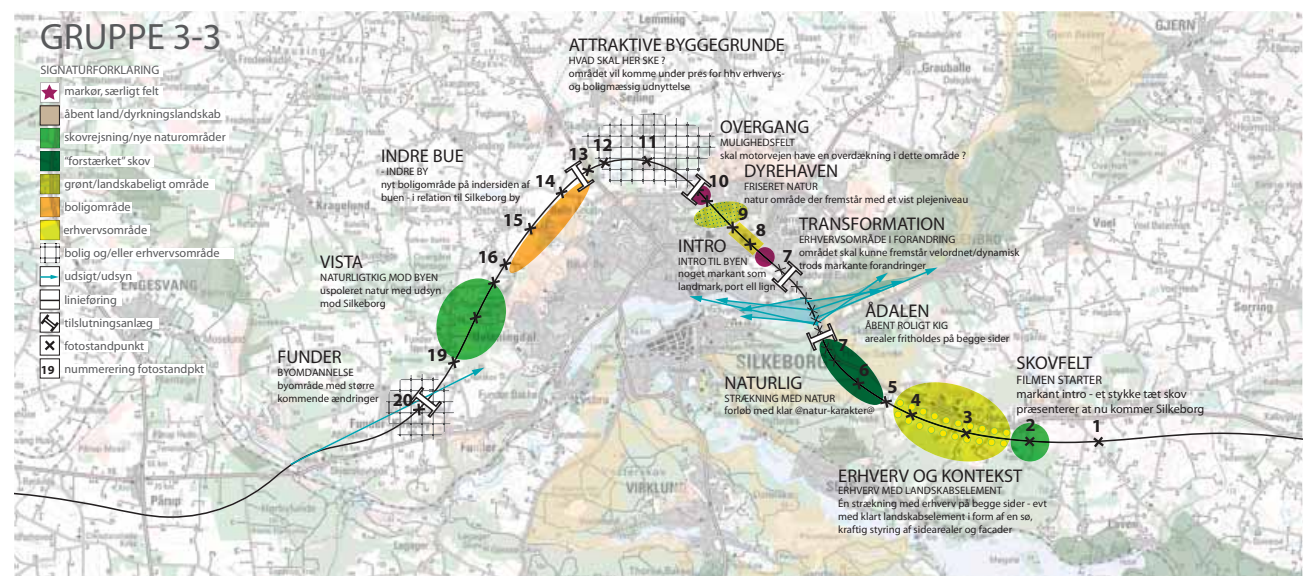
På de følgende sider er gruppernes arbejde sammenstillet i en række kort samt et opsummerende skema.



OPSAMLINGSKORT GRUPPE 1



OPSAMLINGSKORT GRUPPE 2



OPSAMLINGSKORT GRUPPE 3

# WORKSHOP 1

OPSAMLING ØVELSE

## 1.4

LINIEFØRINGEN OG  
LANDSKABET

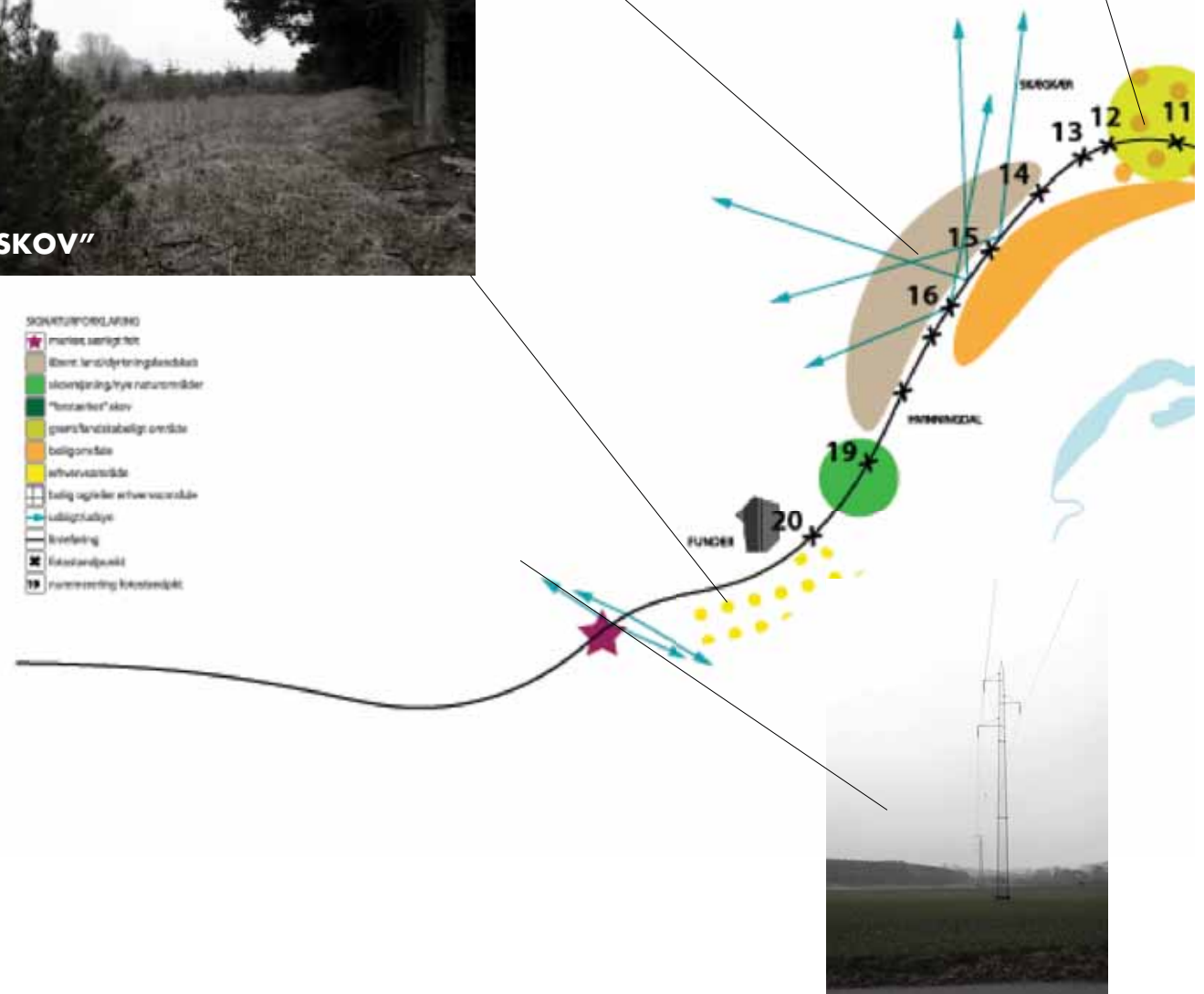
Brugslandskab og natur - udsigten bevares



Landskab med nytænkende  
enklavebebyggelser



- SKIKTUFORKLARING
- ★ mest særligt for
  - Øst: landsbyforingslandskab
  - sløvsjoring/nye naturområder
  - "brøstet" skov
  - genskabskabets overside
  - boligområde
  - erhvervsområde
  - bolig og/eller erhvervsområde
  - udbygning
  - beholdning
  - Eksternpunkt
  - 19 rummering afstedt







**"DYREHAVEN"**

Erhvervsområde der går til kanten - motorvejsbyen



**"HULVEJEN"**

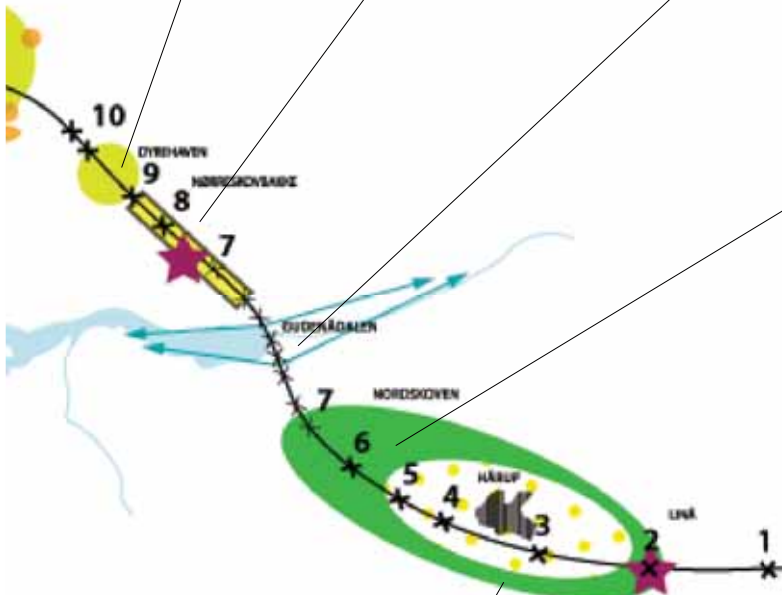


**"ÅDALEN"**

Skoven skal være så markant og "naturlig" som mulig



**"EU-HABITAT"**



Fortsat åbent brugskandskab



**"ÅBENT LAND"**



**"LYSNINGEN"**



**"SKOVPORT"**












# WORKSHOP 1

## OPSAMLING ØVELSE

# 1.4

### KOMMENTARER, SYNSPUNKTER, SAMMENFALD OG KONKLUSIONER

									
	ERHVERVSFORSTADEN	NYSKOV	UDSIGTEN	BUEN	DYREHAVEN	HULVEJEN	ÅDALEN	EU-HABITAT	LYSNINGEN
<b>SAMLEDE UDSAGN GR 1-2-3</b>	ERHVERV + FORSTAD Funder i omdannelse		LANDBRUG + NATUR nordligt, ydre område fortsat åbent land	BEBYGGELSE + NATUR ydre bue markante bebyggelser - erhverv i østlige del og boliger i vestlige del som tætte klynger i landskabet.	REKREATION+LANDSKAB plejet natur, grønne skrånninger, bro over landskabet	ERHVERV + STØTTEVÆG sanistål området vejens vægge bruges eksperimenterende - som facade-, reklame- o.l. Erhvervsområdets bagsider vendes til forsider.  OVER VEJ Bygninger eller andet kan gå hen over vejen	REKREATION + NATUR Gudenådalens øst kigget udover dalen opprioriteres  2 ENS BROER enkle, ens broer over ådalen	REKREATION + UDSYN Nordskoven	ERHVERV + LANDSKAB Hårup erhvervsomr. markante, velplacerede bygninger med udgangspunkt i landskab omkranset af skov
<b>ANDRE FORSLAG</b>			LANDBRUG + NATUR sydligt område skovrejsning og bykant	INDRE BUE boliger i østlig del integreres i støjskærm, boliger i vestlig del som klynger i landskab, Gubsø bevares					
<b>UDDYB. UDSAGN</b>	optakt til silkeborg			Gubsø som landskabselement, det grønne trækkes mod nord i ydre bue. Boligklynger vest for sø adskilles af grønne bånd		område i forandring - skal også fungere i transformationsprocessen, udformning af vægge/fritrumsprofil er meget vigtigt	kigget udover dalen forbedres, mere land fritholdes	så naturlig som muligt, undgå hegn og tekniske installationer tæt visuel kontakt træer så tæt på vej som muligt	ERHVERV + LANDSKAB placering af bygninger til diskussion - oppe eller nedenfor bakker eller langs vejen ?

# STUDIETUR

INFRASTRUKTUR I  
HOLLAND

# 1.5

## RESUMÉ STUDIETUREN

Studieturen var tænkt som en øjenåbner og inspirationstur. Formålet var at se en række infrastrukturprojekter hvor landskab og forståelsen af by var anderledes. Eksemplerne slog tonen an for en række alternative muligheder for brugen af vejrum og vejens omgivelser samt etablerede en fælles forståelse og referenceramme til det videre arbejde. Studieturen er opsamlet af Silkeborg Kommune i et mindre hæfte som fungerer separat samt i en fælles billeddatabase ( Best of Studietur). Databasen danner fundamentet i referenceprojekterne her i hæftet.

Projekt Mellemlands styregruppe og arbejdsgruppe har været i Holland for at studere sammenhænge mellem by, motorvej og landskab. Turen gik med bilen gennem Amsterdam, Hilversum, Eindhoven, Breda og Utrecht.

Hovedformålet var at studere referenceprojekter, der forholder sig til by, vej og landskab.



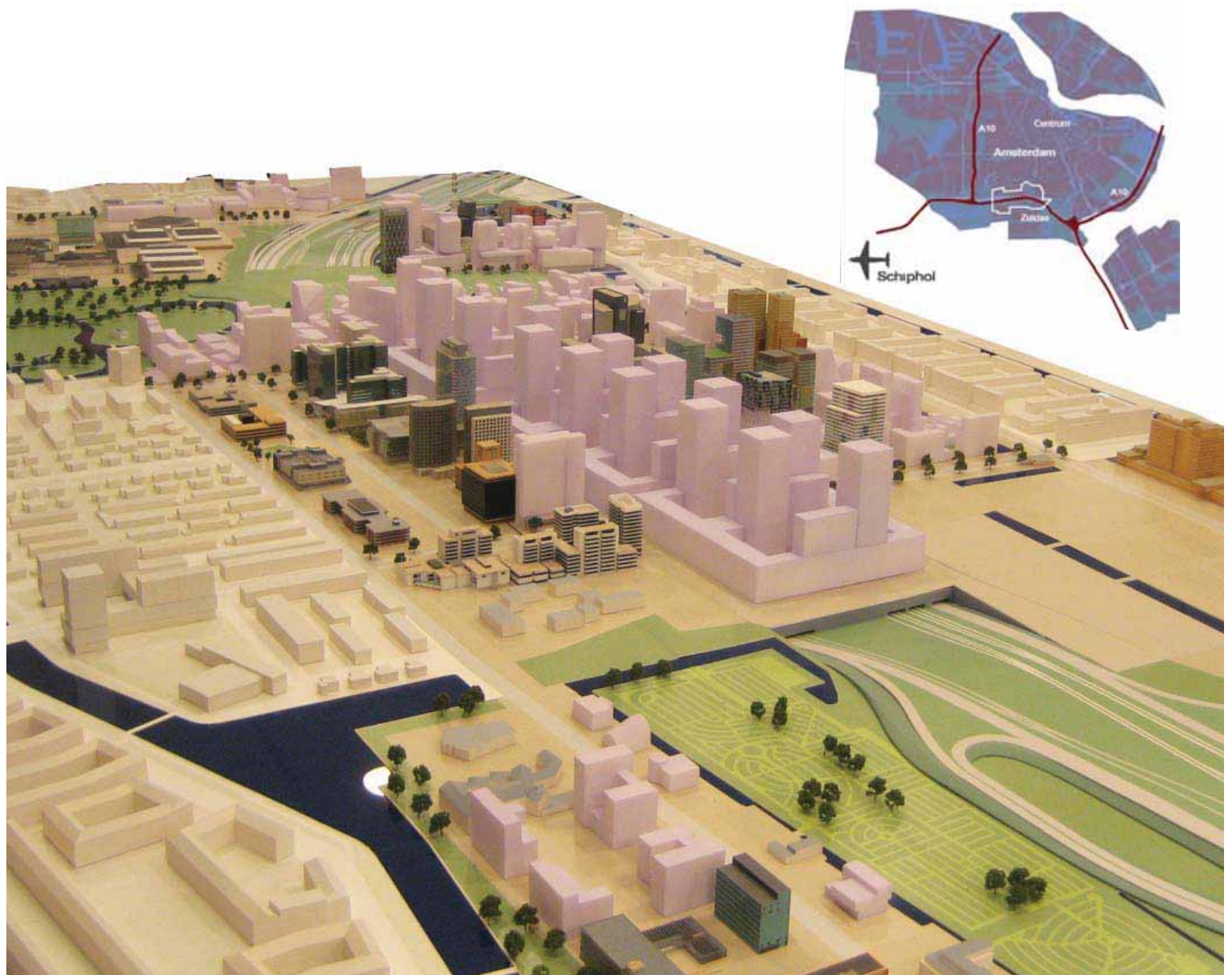
# Zuidas Dok, Amsterdam

# 2

△ Zuidas Infocentrum  
World Trade Center - Centrale hal  
Strawinskylaan 59  
www.zuidas.nl

A10 Syd og togsporet mellem Amstel- og Schinkelbrug bliver over en længde på 1200 meter tunnellagt. Ovenpå tunnelen anlægges der et nyt bycentrum med boliger, kontorer, butikker og offentlige rum. Investeringen er mulig at realisere gennem et offentlig-privat samarbejde.

Planen forventes færdigudbygget i år 2026. Amsterdam Zuidas er et nøgleprojekt i forhold til trafik og offentlig transport og er et af de største transportknudepunkter i Holland. I fremtiden stopper næsten alle slags offentlige transportmidler: Højhastighedslinien, metro, regional- og bybus.



# Sound wall houses, Hilversum

# 3

△Charley Tooropstrat, Hilversum  
VHP Stedebouwkundigen + architecten + landschapsarchitecten  
1997-2001

Vej, bygning og landskab eksisteret ofte ikke på ret gode vilkår sammen. En-ten degraderer vejen bygningen og landskabet eller de andre to bliver en forhindring for den første. Projektet kombinerer alle tre elementer gennem en boligtype, som er en krydsning mellem den ultimative drive-in bolig, dige-bolig og parkbolig. Boligerne er en del af en lydmur og ligger mellem en større vejføring og et grønt boliglandskab.



# Flight Forum, Eindhoven

Designer: MVRDV, 60 ha, realisering: 1998-2010, [www.flightforum.nl](http://www.flightforum.nl)  
△ Parmentierweg

# 4

Projektet forsøger at strukturere planlægningen af et erhvervs- og kontorområde tæt ved Eindhoven lufthavn.

Området er opdelt i seks enklaver, 5 til erhvervsbyggeri og 1 til kontorbyggeri. Enklaverne er forbundet af en unik spaghettilignende vejstruktur med ensrettede veje og fælles parkaktige omgivelser (ca. 20 hektar offentligt rum). De ensrettede veje er designede med 50 km/t kurver uden trafiklys.

Hver enklave er omsluttet af en vej og enklaverne er forbundet til en hovedakse. Bebyggelsen i hver enklave følger vejens buede form. Hermed opstår et lukket rum med en samlet facade ud mod vejen uden bagsider. Alle matriklerne har derved en 1.rækkes placering med mulighed for stor eksponering ud mod vejen. Parkeringsnorm 1 pr. 60 m<sup>2</sup>. Området betjenes desuden af offentlig trafik; en busrute går gennem området. Mellem enklaverne er der anlagt stier og cykelstier, som forbinder området med de omkringliggende boligområder og byen.

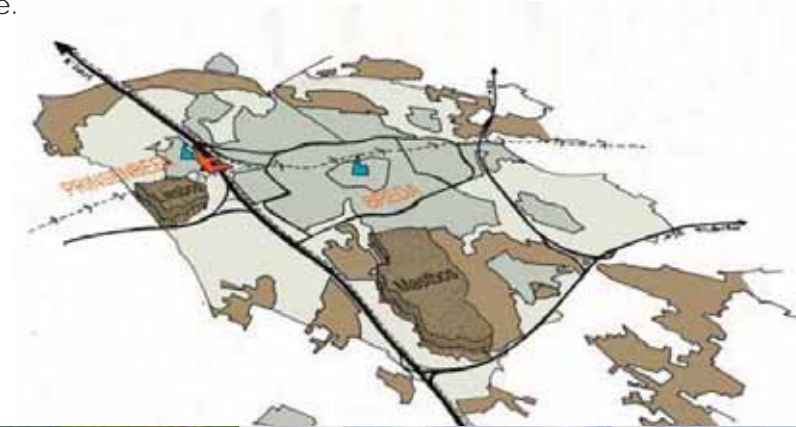


# Park Prinsenbeek, Breda

Byplanlæggere: Breda Kommune & juurlink [+] geluk  
△ Prinsenbeek

Prinsenbeek er en ny park under udvikling i Breda. Området er en del af en indpasningszone på ca. 8,5 hektar som følge af anlægget af højhastighedslinjen og udvidelsen af traceet for motorvejen A16. Den nuværende park bliver indskrænket pga. vejudvidelsen og det nye togspor. En del af parken bevares og en anden del af parken genetableres i en ny overgang tværs over motorvejen, der skaber en grøn overgang mellem vej og bebyggelse i området. Den nye park benyttes til gåture men også skatere og cyklister kan benytte området. Derudover indeholder planen bla. en dyrepark, søområde, trappeområde, et område til hundeluftning og et stort antal bænke.

# 5





# Chasséparking, Breda

6

△ Coulissen, Breda  
Chassé Parking  
OMA, 2002

Chassépark er et tidligere militærområde i Breda. Masterplanen for området blev udarbejdet af OMA, Office for Metropolitan Architecture, som bl.a. er kendt for innovativ byplanprojekter. Området indeholder 700 boliger, et rådhus, casino, koncertus og parkering under jorden. Parkeringskælderens tag fungerer som et offentligt åbent byrum. Pladsen er indrettet af West 8 arkitekter.

Chasséparking består af parkering i én etage i en overflade på 16700 m<sup>2</sup> hvor der kan parkeres 670 biler. Gulvniveauet varierer i højden og etagehøjden varierer derfor op til en total højde på 6 meter. Lysskakter samt den store linseformede åbning bidrager en lys og åben atmosfære i parkeringskældereren.



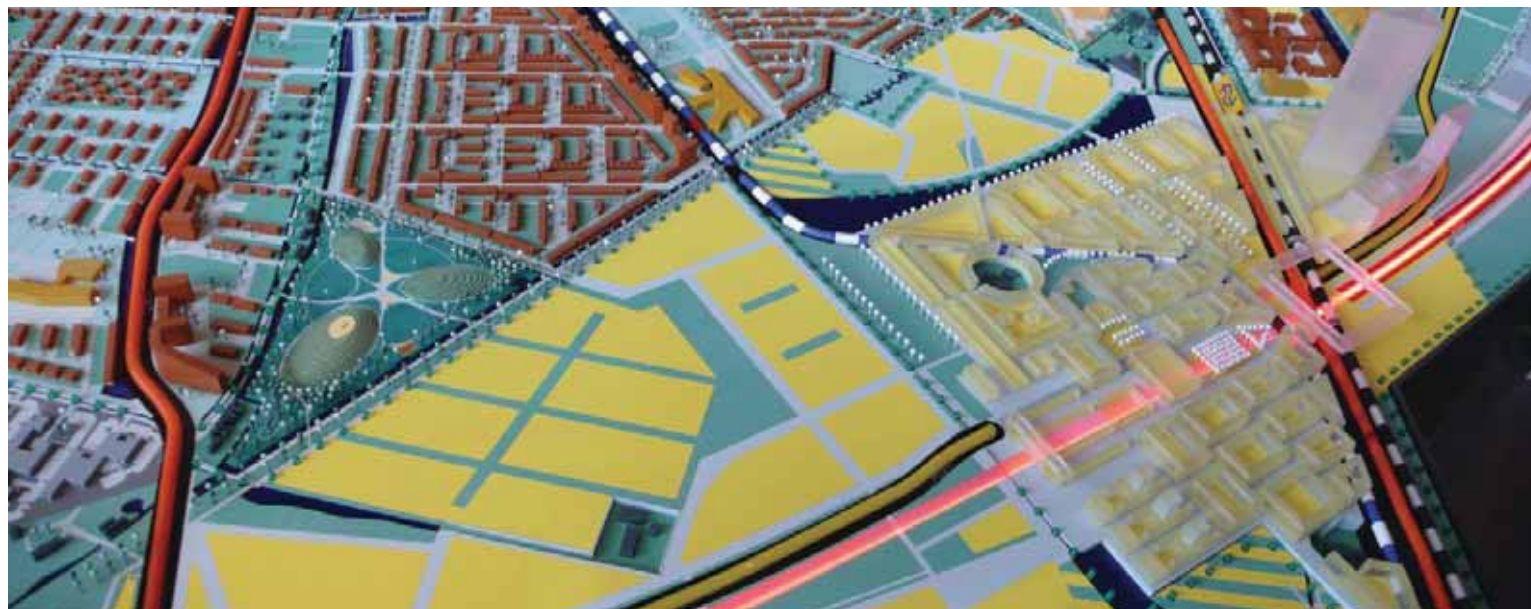
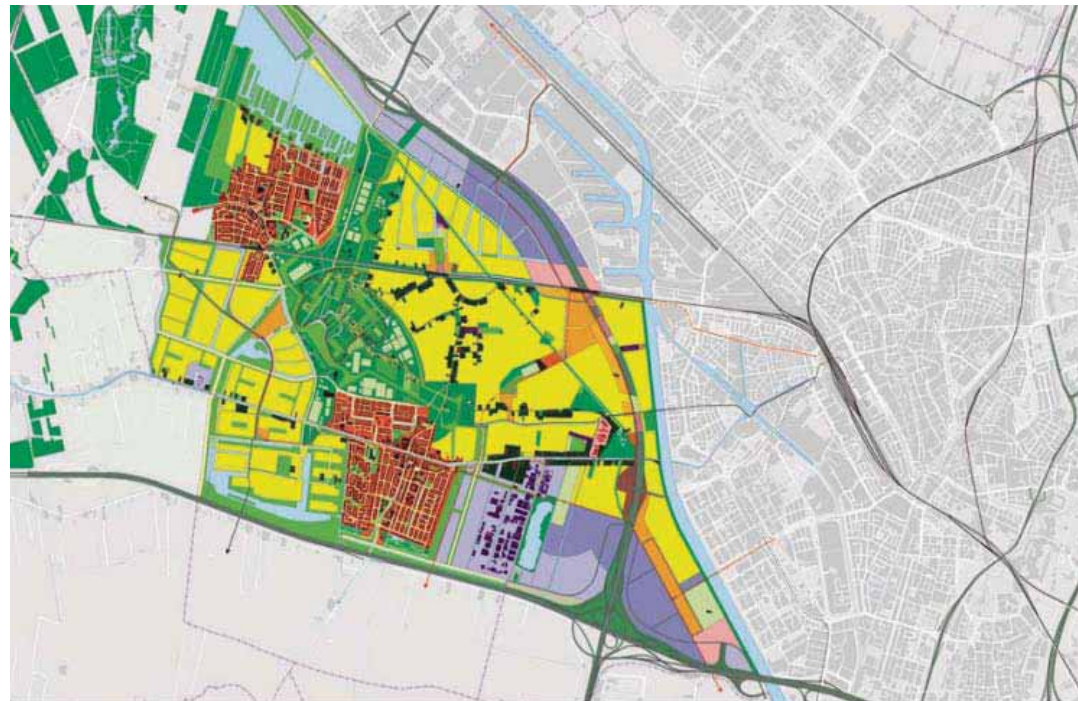
# A2 highway covering

7

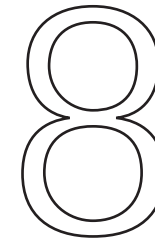
△ Leidsche Rijn, Utrecht

“A2 highway covering” omhandler en 10 spors motorvej, som planlægges gennemført gennem byen Leidsche Rijn ved Utrecht.

Vejen anlægges som en 2 km. lang “dige tunnel” som er gemt i et 5 meter dybt dige. Formålet er at bibeholde det urbane miljø så intakt som muligt. I stedet for at anse vejen som et eksternt element, der er afskåret fra byen, bliver motorvejen transformeret til en kompleks urban struktur. For at sikre en sammenhængende bystruktur, eksperimenterer projektet med forskellige muligheder for overdækning af motorvejen. Ny byudvikling placeres langs og over motorvejen. Programmeringen af overfladen på kanten og over motorvejen giver området ny identitet.



# The Wall, Utrecht



Arkitekt: Fons Verheijen  
Udførelse: 2006-2007, Δ A2 motorvejen

Ved "de Wetering Zuid" langs motorvejen A2, er der et storskala shoppingområde under udvikling. Bygningen danner desuden en "akkustisk barriere" mod det bagvedliggende boligområde i Leidsche Rijn. Bygningen, som er 800 meter lang med et etageareal på ca. 50.000 m<sup>2</sup>, kommer til at indeholde detailhandel, byggemarked, fastfood restaurant og diskotek samt sportsaktiviteter. Bygningen danner sammen med "Cockpitbygningen" af arkitekten Kas Oosterhuis det nye visitkort for byen Utrecht.

Den akkustiske barriere er en nytænkning af støjmuren. Barrieren ses ikke kun som et funktionelt objekt - en støjmur eller en støjvold, men derimod som et rum med flere programmeringer langs motorvejen. Projektet viser hvordan man kan ad-dere flere programmer til et funktionelt objekt og på den måde skabe en ny motorvejstypologi. Den akkustiske barriere bringer en ny æstetik til motorvejsrummet og skaber visuel kontakt til det bagvedliggende rum.



# Cockpitbygning

9

Arkitekt: ONL [www.oosterhuis.nl ]  
Realisering: 2005  
www.hessing.nl  
△ A2 motorvejen

Cockpitbygningen er integreret i en støjskærm i 1 ½ kilometers længde lavet af stål og glas, hvor udstillingsrummet er en del af støjskærmen. Støjskærmen består af et jorddige hvor der er placeret en glas skærm, som er opbygget af trekantede glaspaneler. Konstruktionen bag glasset er sigtbart og skærmen ændrer sig langs strækningen. Forandringerne bag skærmen kan stadig ses mens man bevæger sig på vejen. "Cockpittet", der bryder igennem skærmen, bliver anvendt til showroom for biler.



# STUDIETUR





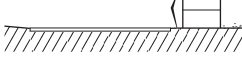

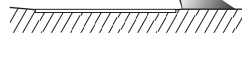

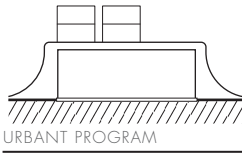

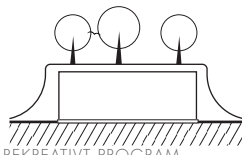

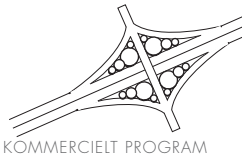



INFRASTRUKTUR I  
HOLLAND

# 1.5

## STUDIETURENS TYPOLOGIER

Studieturen indeholdt en række projekter med kombinerede programmer. Disse er kategoriseret i to grupper: vejrummet og den nære kontekst. *Vejrummet* er forskellige projekter hvor vejens elementer udnyttes til anden formål. Dermed opstår elementer med en ny æstetik og med en multifunktionel anvendelse.

*Den nære kontekst* er anvendelse af de rumligheder der opstår i og omkring motorvejen, projekterne udnytter alternative arealer og kombinerer funktion og skala.

<b>KOMBINEREDE PROGRAMMER</b>	<b>VEJRUM</b>	STØJSKÆRM MED ALTERNATIVT PROGRAM	 KOMMERCIELT PROGRAM		
			 REKREATIVT PROGRAM		
			 BOLIG PROGRAM		
			 ÆSTETISK ELEMENT		
			OVERDÆKNING MED ALTERNATIVT PROGRAM	 URBANT PROGRAM	
	<b>NÆRE KONTEKST</b>	TILSLUTNINGSANLÆG MED ALTERNATIVT PROGRAM	 REKREATIVT PROGRAM		
			ERHVERVSOMRÅDE MED ALTERNATIVT PROGRAM	 KOMMERCIELT PROGRAM	
				 ERHVERV & REKREATIVT MIX	

# WORKSHOP 2

## VEJEN OG TYPOLOGIERNE

# 1.6

### ERFARINGSOPSAMLING FRA PLAN 09-PROJEKTER VEDRØRENDE VEJ, LANDSKAB OG BY TYPOLOGIER

#### DELTAGERE:

Værtskommune Silkeborg repræsenteret ved arbejdsgruppen for Mellemland samt udvalgte medarbejdere fra forvaltningen. Møller & Grønborg, plankonsulent fra Teknik og Miljø for Silkeborg.

Som eksterne deltagere var repræsentanter for Guldborgsund Kommune, Lolland Kommune, Sønderborg Kommune, Ikast- Brande Kommune, Herning Kommune, Skanderborg Kommune, Vejdirektoratets Skanderborg-kontor, og konsulent fra Niras Konsulenterne

#### FORMÅL:

Workshoppen havde til formål at formidle og diskutere de foreløbige metoder og resultater, som er opnået igennem de 2 plan 09-projekter, "Mellemland" (Silkeborg Kommune) og "Erhverv ud til motorvejen?" (Lolland-, Guldborgsund- og Sønderborg Kommuner), der undersøger planforhold vedrørende vejanlæg og bebyggelse/landskab.

Formålet var desuden at søge at fremme diskussionen omkring de afsluttende faser af projekterne og skabe et forum for udveksling af erfaringer. Deltagerne var sammensat ud fra disse overvejelser.

#### DAGSORDEN:

Dagen bestod i en Inputdel i form af oplæg efterfulgt af en Outputdel i form af 2 gruppeøvelser (den gule box viser dagens forløb). Programmet blev justeret undervejs for at give plads til en plenum diskussion der trængte sig på efter oplæggene omkring tilgange til bearbejdning af mellemlandet.

### TIPOLOGIER:

Både projekt "Mellemland" og "Erhverv langs motorvejen?" arbejder dels på et generelt niveau og dels konkret i den stedlige kontekst. Dette stemmer overens med de erfaringer man har fra udenlandske projekter af lignende art, specielt tydeliggjort i den statslige vejplanlægning i Holland.

I alle større vejprojekter forsøger man igennem generaliseret tilgang at udvikle typologier for samspillet mellem vej og omgivelser.

I den hollandske situation tages udgangspunkt i et såkaldt Rutedesign. Det betyder at en række

Tid	Aktivitet	Aktør
09.30 - 09.45:	Check-in og formiddagskaffe	Velkomst v/ Silkeborg Kommune
09.45 - 10.00:	Intro til workshop og til "Mellemland"	Møller & Grønborg, Dennis Lund
10.00 - 10.15	"Erhverv op til motorvejen?"	Guldborgsund Kommune; Karsten Kolle
10.15 - 11.10	Motorvejsnær planlægning i Holland	NIRASKonsulenterne; Peter Frost-Møller
11.10 - 11.15	Opsamling på oplæg	Møller & Grønborg, Dennis Lund
11.15 - 11.30	Intro til Øvelse 1	Møller & Grønborg, Dennis Lund, Katrina Wiberg
11.30 - 12.00:	Øvelse I: 2 gode 2 dårlige	
12.00 - 12.30	Frokost	
12.30 - 13.15:	Øvelse I fortsat	
13.15 - 14.00:	Gruppediskussion og kaffe	
14.00 - 14.20	Intro til øvelse II	Møller & Grønborg, Dennis Lund og Katrina Wiberg
14.20 - 15.00	Øvelse II	
15.00-15.15	Opsamling på øvelser	
15.15 - 15.30	Afrunding	Møller & Grønborg, Dennis Lund



DAGENS PROGRAM MED EN INPUT- OG EN OUTPUT DEL

## WORKSHOP 2

### VEJEN OG TYPOLOGIERNE

# 1.6

motorvejsruter defineres med sit eget særkende, tema og heraf følgende navn. Til hver enkelt rute opstilles en specifik matrix der kombinerer en række overordnede programmatisk typologier (by, skov, etc.) med en række rumlige typologier (panorama, kant, etc.). På dette niveau tages der bl.a. udgangspunkt i nogle overordnede typologier og ikke i vejens specifikke tracé.

I Guldborgsund-projektet sker det ved at opstille et stort antal typologier, baseret på de mulige situationer, man kan opleve i det reelle landskab. I dette projekt udvikler man 32 typologier, som efterfølgende reduceres til 12. Disse 12 repræsenterer hver især en form for snit mellem vej og landskab. I alle typologierne har vejanlægget den samme topografiske placering i forhold til landskabet. Typologierne udtrykker således mere den landskabelige overflade, karakter og rumlighed.

I Mellemland er der på basis af en del landskabelige analyser og strækingsanalyser udviklet en sekvensopbygning af hele strækningen som den er i dag og som den forventes at blive ved det fremtidige anlæg. Anlægget ligger på forhånd fast, således at hverken linieføring, længdeprofil eller til dels tværprofil kan redigeres.

Således kan man sige, at vejens relation til landskabet ligger fast. Derfor bliver opgaven i denne situation primært at tage stilling til hvordan landskab og evt. bebyggelse skal bearbejdes ud fra vejens faste placering.

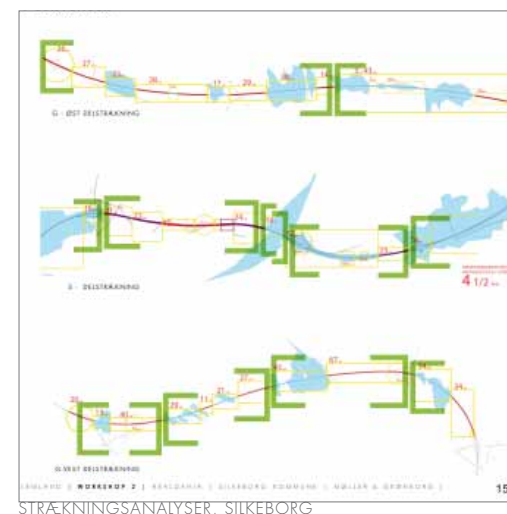
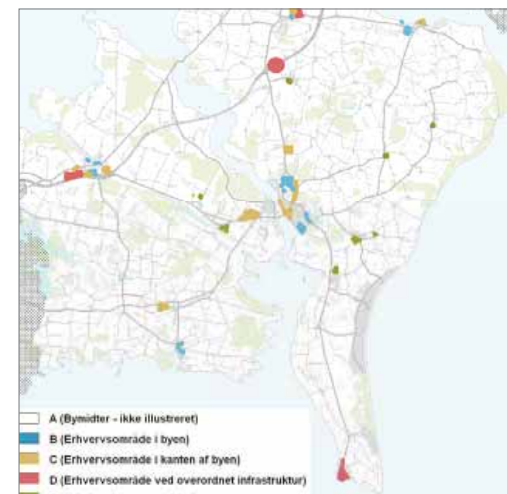
De typologiske studier viser, at der i de fleste større planlægningsopgaver, hvad enten det gælder strækingsanlæg eller større fladeprojekter, er en tendens til og åbenbart et behov for at skabe en overordnet grammatik inden man bevæger sig tættere på objektet. At det forholder sig således skyldes givetvis to forhold. Det ene ligger i tiden, idet man ikke i en tidlig

fase af projektudviklingen/planlægningen ønsker at binde en løsning for det konkrete projekt, idet dette alligevel vil og skal udvikles over måske 5, 10 eller 15 år. Det betyder, at det typologiske aspekt af planarbejdet kan siges at være principper på løsninger. Heri ligger en indbygget fleksibilitet, der åbner for justeringer over tid. Denne tendens kendes også fra andet planlægningsarbejde, idet de traditionelle masterplaner efterhånden er udfaset til fordel for såkaldte strukturplaner, der også rummer typologiske udsagn.

Typologiernes fremkomst i disse projekter bereder vejen for en mere fleksibel tilgang over tid, mens projektet udvikles og anlægges.

Den anden bevæggrund er ønsket om at kunne formidle de overvejelser, der har ført til den mere konkrete udformning. Inddragelsen af borgere og organisationer i større planlægningsopgaver nødvendiggør, at planlægningsholdet kan argumentere for de enkelte forslag og løsninger. Dette vil næppe lykkes overbevisende, hvis man dels er meget bogstavelig og konkret sted for sted, idet man altid kan have en korrigerende mening i detaljen. Diskussionen skal føres på et principielt niveau, hvor planlæggerne og dem der planlægges for kan mødes på et niveau, hvor den enkelte grundejer ikke er konkret berørt. De typologiske overvejelser bliver dermed et kommunikationsmiddel.

Således kan den generelle tilgang til vejstudierne både begrundes i en ønsket fleksibilitet overfor løsningen og ud fra en formidlingsmæssig synsvinkel.



# WORKSHOP 2

## VEJEN OG TYPOLOGIERNE

# 1.6

### BILLEDANALYSE:

Deltagerne modtog på forhånd et lille inspirationshæfte, en pixibog, med eksempler på vejtypologier. De blev anmodet om at medbringe et par fotos/illustrationer som eksempel på hhv. ringe overensstemmelse mellem vej og omgivelser samt nogle gode eksempler. Workshoppen skulle herefter afdække om der kunne findes fælles fodslag i billedanalysen og hvorfor.

Analysen gennemførtes i grupper og det viste sig, at der stort set var samstemmighed blandt alle deltagere i opfattelsen af "godt" og "dårligt". Billedtolkningen viste tillige, at sådanne vurderinger ikke er lette at udtrykke for den enkelte. Således kan man måske slutte, at "godt" og "dårligt" mere hviler på konventioner end på en egentlig tolkning. I billedtolkningen var der behov for analyseparametre såsom skala, forgrund, mellemgrund og baggrund samt en optik hvorigennem vurderingen kunne ske.

Billedanalysen underbyggede således en antagelse om, at der savnes en bedre metodologi i vejplanlægningen.

I det følgende ses en opsamling på gruppernes arbejde og et overordnet billede af arbejdet er søgt etableret.



UDDRAG FRA "PIXIBOG" SOM BLEV UDSENDT SOM ET OPLÆG TIL EN LILLE HJEMMEOPGAVE INDEN SELVE WORKSHOPPEN - MED EKSEMPLER PÅ MELLEMLANDS-SITUATIONER OG TYPOLOGIER OPLEVET FRA MOTORVEJEN

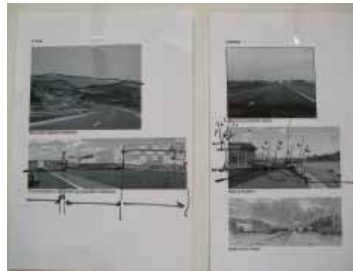


# WORKSHOP 2

## VEJEN OG TYPOLOGIERNE

# 1.6

### OPSAMLING GRUPPE 1



GR. 1		TYPOLOGIER	
		LANDSKAB	ERHVERV
E K S E M P L  V U R D E R I N G	+	[Motorvej indpasses i landskab] EX. Gateway E45, Erhvervsarealmord for Vejle	[Åben ramme og udspredelse] EX. Motorvejsaer ved Herning
	+	[Ingen visuel kontakt] EX. Motorvej og landskab skuldes ved brog af voldre	[Skjul og fremhæv] EX. Kombi line visualisering ved halskølen i Silkeborg
	+		[Ønske om for meget] EX. Visionen for erhvervsarealerne langs Lolland/Falster motorvejen

LANDSKAB VS. PLACERING AF BYGNING  
FORGRUND - MELLEGRUND - BAGGRUND

### OPSAMLING GRUPPE 2



GR. 2		TYPOLOGIER				
		DET GIVNE LANDSKAB	DET PLANLAGTE LANDSKAB	ERHVERV	I K O N E R	ALTERNATIV ANVENDELSE
E K S E M P L  V U R D E R I N G	+	[Landskabstilpasning] EX. Kroatisk motorvejstrækning	[Visuel kontakt] EX. Motorvejsaer ved Herning	[Landskabstilpasning, landart] EX. Fiberline Composite ved Middelfart	[Landskab understreges] EX. Lillebæltoenen EX. Vejlefordbroen	[Modstillinger side om side] EX. X-Hall under Bøgeboen i København
	+	[Landskab understreges, eksponeres] EX. Vejlefordbroen	[Landskab som styrrende element] EX. Søby rasteanlæg		[Symbol på aktivitet] EX. Skatte	
	+				[Symbol på by] EX. Skatte	
+					[Særligt kendetegn] EX. Skatte: "Blå" af kunstneren Ingvar Cronhammar ved Herning	

### OPSAMLING GRUPPE 3



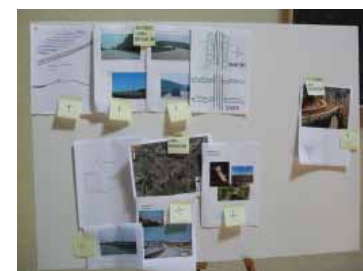
GR. 3		LANDSKAB	BYGNING	VEJANLÆG	OVERGANG
		E K S E M P L  V U R D E R I N G	+	[Vej placeret flot i landskab] EX. Den østlige motorvej E45 ved Hillerød Ådal, Skanderborg-vejen løber langs daldæns bund	[Omfavner vejforløb og viser vej] EX. Detail storetorer, Brimmen, Schweiz Daniel Libeskind
+	[Mindre, opdelt rumligheder] EX. Åbent landskab med smalle læhøje vinkelret på vejens forløb		[Stort volume tilpasset landskab] EX. Fiberline Composite ved Middelfart		[Let og enkel overføring] EX. Faunabro ved Lilleing Skov, Galten
+	[natur helt tæt på motorvej] EX. Ny Egl Engso ved Skæddrup-E45 motorvejen				[Enkel overføring] EX. Lemnasebro på motorvejen fra Nørresundby til Brønderslev
+					[Landskab videreføres over vej] EX. Faunaoverføring ved Give
+		[Rod, det samme som så mange andre steder] EX. Visionen for erhvervsarealerne langs Lolland/Falster motorvejen	[Trafikal forvirring] EX. Krydsene, lagdelt motorvejs-til- og frakørselsystem, Ex. Sverige		
+		[Rodet billede af skilte] EX. Eshøvej langs den fynske motorvej	[Manglende stedformelse, ingen udsyn til landskabet] EX. Limfjordstunnelen, Ålborg		

### OPSAMLING GRUPPE 4



GR. 4		TYPOLOGIER			
		TILPASNING TIL LANDSKABET	VARTEGN I LANDSKABET	MELLEMLANDETS YDERGRÆNSE	- OG TÆT PÅ
E K S E M P L  V U R D E R I N G	+	EX. Symonds St, Newton, Auckland, New Zealand	EX. Highway Bridge Millau, Frankrig	[Baggrunds billede]	EX. "Cockpit" bygning langs A2 highway, indeholder funktion og fungerer samtidig som støjskærm
	+	[Lave byer færdige]	EX. Vejlefordbroen		EX. "The Wall" bygning langs A2 highway, Utrecht, indeholder funktion og fungerer samtidig som støjskærm
	+	[Landskab danner ramme omkring vej] EX. Motorvej i Syd Europa			
+					[Urolig skala og indpassning] EX. Erhvervsbyggen langs den Østjyske motorvej ved Hedensted

### OPSAMLING GRUPPE 5



GR. 5		TYPOLOGIER		
		LANDSKAB	ERHVERV	TÆT BY
E K S E M P L  V U R D E R I N G	+	Kunstigt så nær motorvejen	[Ikone] EX. Fiberline Composite, Middelfart	
	+	[Varieret billede] EX. Serie af læhøje vinkelret på vejens forløb		[Fascinerende og frygtelig] EX. Motorvej igennem storby i Japan
	+	[Monoton billede] EX. Læhøje parallelt med vejens forløb	[I% oplevelse] EX. Erhvervsbyggen placeret lavt i forhold til vejen	
+			[Rod] EX. Erhvervsarealerne langs motorvejen syd for Randers	

# WORKSHOP 2

## OPSAMLING

# 1.6

### GRUPPEØVELSER

Deltagerne blev inddelt i 5 grupper med spredning indenfor faglige felter og baggrund.







### SAMSTILLING AF GRUPPERNES TYPOLOGI-VURDERING:

Grupperne skelnede generelt mellem 2 overordnede kategorier; Landskab samt By/Bebyggelse. Landskab var i fokus som en overordnet indfaldsvinkel for "den gode måde" at etablere typologier på. Det vil sige landskab hvor den specifikke kontekst vurderes fra gang til gang. Landskabsbegrebet indebar både det planlagte/kunstige landskab såvel som det mere givne, "naturlige" landskab. I tilgangen til By/Bebyggelse var det særligt "den dårlige måde" der blev diskuteret. Faktorer der fordrer "den dårlige måde" var entydigt rodede, urolige områder - forstået som områder hvor der var misforhold imellem vej og mellemland i form af skala, rytme og generel indplacering. Bebyggelse mentes at have et tydeligt behov for at indgå i et aflæseligt system, eller logik, alt efter den specifikke kontekst. Afsluttede bebyggelser betragtedes som en særlig positiv måde at få et klart forhold imellem vej og bebyggelse.

Alternative programmer og ikoner var et generelt tema - som kunne bruges i både landskabelig såvel som bymæssig sammenhæng. Igen var pointen at et sådant ikon eller program krævede en nøje kontekstuel bearbejdning for ikke at give en dårlig effekt istedet.

### GRUPPE 1-5 FRA TYPOLOGI TIL STRUKTURPLAN:

Hvordan omsættes typologier for mellemlandet i det videre planarbejde på en kvalificeret måde? I den gule boks ses en inspirationsliste fra workshoppen.

OVERORDNET PROGRAM	GENERELLE TYPOLOGIER
<b>LANDSKAB</b>	- INDPASNING  <i>vejen snor sig og indpasser sig i landskabet</i>
	- FORSTÆRKNING  <i>læhegn forstærker det eksisterende landskab</i>
	- ADDERING  <i>stærk figur indplaceret i neutralt landskab</i>
	- SUPERIMOSERING  <i>Nyt, stærkt element tilføjes eksisterende landskab</i>
<b>BY/ BEBYGGELSE</b>	- VELDEFINERET  <i>afgrænset og velplaceret by</i>
	- SPREDT
	- VARIERET  <i>landskabelig base holder på varieret bebyggelse</i>

## ALTERNATIVE PROGRAMMER

## IKONER



Vejle Fjord Bro; bro som stærkt ikon

### INSPIRATIONSLISTE -HVORDAN KAN TYPOLOGIER OMSÆTTES KVALITATIVT I DET VIDERE PLANARBEJDE

- Facade politik for virksomheder langs motorvejen (facade/bagarealer)
- Politik for naturarealer langs motorvejen/ større veje
- Krav til virksomheder max. og min. højder
- Særlige domicilgrunde
- Kommunen ejer mellelandet
- Politik for mellelandet
- Katalog/eksempelsamling (gode/dårlige eks.)
- Grønne strukturplaner
- Arkitekturpolitik
- Pjecer m. retningslinier og gode eksempler til dialog
- Narrative kommuneplanrammer
- Aktiv jordpolitik (Randers model)
- Afskærme mod ikke interessante byområder (med naturlige støjvolde, klitlandskaber)
- Udarbejde politikker for naboarealer til større veje - motorveje for at fastholde/ bevidstgøre politikker
- Landskabsanalyse
- Miljøvurdering ( evt SWOT)
- Skiltepolitik
- At definere hhv forgrund - mellemgrund - baggrund
- Politisk opmærksomhed på mellelandet
- Prioritere drift og økonomi af mellelandet (branding af byen)
- Samarbejder (VD og Kommunen)



The Wall; alternativt program i støjskærm



Fiberline; bygning med landart karakter



Overgang med skulpturel karakter

# OPSAMLING SEKVENSER

## OPSUMMERING OG VISION

# 1.7

### OPSUMMERING OG VISION

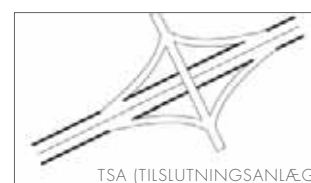
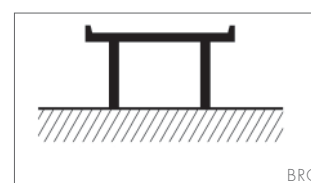
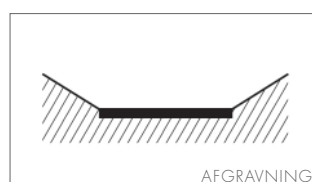
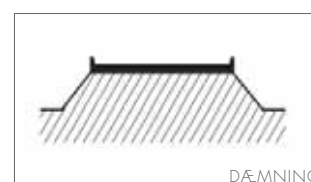
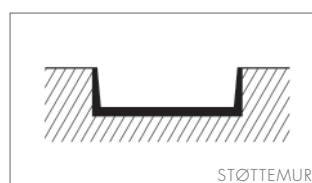
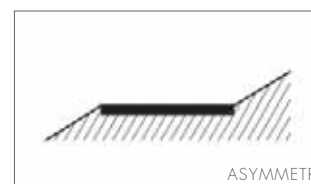
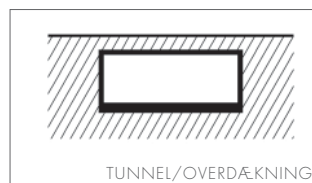
En stor del af S-strækningens forløb foregår i afgravning. Det betyder manglende udsyn og visuel kontakt til omgivelserne - som så til gengæld ser mindre til motorvejen. Sekvenserne fra Gudenådalene til Højmarkstoftene forløber i en stakkato-agtig rytme. Taget i betragtning at sekvenserne, trods meget forskellige omgivende programmer, har de et gennemgående, fælles tema; nemlig at gå på tværs af byen og topografien, kunne det tale for, at disse sekvenser bindes sammen rumligt og/eller tematisk.

For at give en vis sammenhængskraft tilbage til linieføringen og dens nære kontekst vil det være oplagt at etablere en længere sammenhængende strækning. Også for at etablere en situation som kan stå i kontrast til stakkato-rytmen på S-strækningen, og derved understrege denne. Kortene på de næste sider illustrerer dette.

I det følgende vil vi underbygge stakkato-sekvensernes egenkarakter samt binde flere sekvenser sammen på hhv G-øst og G-Vest strækningen og derved "forlænge" oplevelsessekunderne. Udfordringerne heri ligger typisk i at vejens niveau varierer meget - der køres fra afgravning til dæmning til afgravning igen.

Der udarbejdes snitdiagrammer for de relevante sekvenser - ud fra analyserne samt ovenstående overvejelser.

### PRINCIPSNIT AF VEJENS TVÆRPROFILER





# BILAG

## SAMMENLAGT SEKVENSINDDELING

# 1.8

JUSTERING OG UNDERSTREGNING AF SEKVENSER  
DE GRØNNE "KLAMPER" ILLUSTRERER  
LANDSKABELIGE OG PRIORITEREDE  
SAMMENHÆNGE MELLEM SEKVENSER

INFLUENSOMRÅDER	
	BRO
	DÆMNING
	AFGRAVNING
	STØTTEMUR
	UDSYN
SEKvensER	
	REVIDEREDE SEKVENSER
	SKIFT I VEJEN + NÆRE KONTEKST
	VEJENS NIVEAU
	OPLEVELSES SEKUNDER
	TILSLUTNINGSANLÆG



## G VEST STRÆKNING

ERHVERVSVÆGGEN  
63 sek

BUEN DÆMNING  
36 sek

BUEN AFGRAVNING  
59 sek

BUEN DÆMNING  
36 sek

MOSAIKSKOVEN  
108 sek

