

## Plan 09 erhverv ud til motorvejen: tre eksempelområder.

Dato: 07.08.09 / DWN

### Intro:

Disse tre eksempelområder er konkretiseringen af de ideer og metoder, som blev udviklet under arbejdet med formgivningsværktøj. Som nævnt i forbindelse med præsentationen af formgivningsværktøjet, har det været en ambition at bruge og forstærke de eksisterende landskabelige træk i området, for bevidst at bruge et landskabelige greb til at skabe en klar formmæssig identitet for det enkle erhvervsområde.

### Justeringer:

Siden sidste opponentseminar er der på baggrund af de tilbagemeldinger, som kom på seminaret, samt konkrete ønsker fra kommunerne, blevet gjort et par justeringer.

- Generelt er det forsøgt at tydeliggøre de enkelte områders formmæssige/landskabelige koncept, så de fremstår klarere og mere let opfattede, for at imødegå problemstillingen om at den tid, den forbigående har til at opleve og bemærke området, er så kort.
- Planen for Eskilstrup er justeret, således at kilerne mellem erhvervsområderne nu har en minimumsstørrelse på 6,5 ha for at sikre, at de er rentable at drive som landbrugsarealer. Derudover er der sket en justering af afgrænsningen mod Eskilstrup, så det harmoner med kommuneplanen. Placering af bygningerne med facade mod motorvejen er også ændret, så de overholder bygge- og anlægslovens krav om en minimumsafstand på 75 m fra motorvejen.
- I Holeby er den eksisterende lokalplan for en del af området indarbejdet, så den ikke er i konflikt med dette forslag. Det oprindelige koncept om at omkredse mindre grupper af erhverv i fritliggende "lunde" er ændret til, at erhvervsgrupperne nu er fordelt i lysninger i et massivt skov-volumen. Dette er sket for at imødegå kritikken af, at de restområder, som opstod mellem lundene, ikke var rentable at drive som agerbrug, samt fordi der har været et ønske om at skabe et større rekreativt område, som kunne fungere som bufferzone til boligerne i Holeby. Derudover er der tidligere udtrykt ønske om øget skovrejsning i området.
- I planen for Sønderborg er de grønne områder blevet udvidet, så de nu gennemskærer erhvervsområdet to steder og samtidig er med til at fungere som afgrænsning af området. Der er indtegnet et forslag til stiforbindelser fra erhvervsområdet og ud i de grønne områder. Bygningerne er forslået placeret, så de vender facaden ud mod de grønne områder, både for at opfordre de ansatte til at bevæge sig ud i det grønne, og så facaderne i området bliver meget tydelige fra lang afstand. Dette er nødvendigt pga. det meget kuperede terræn, som gør det vigtigt at skabe en tydelig og let opfattet facadekant for at undgå, at området vil blive oplevet som rodet og ustruktureret.

### Generelle anbefalinger:

Gennem arbejdet med de tre eksempelområder er der fremkommet nogle generelle anbefalinger for udformningen af nye erhvervsområder:

- Den indbyrdes koordinering af de forskellige elementer er altafgørende for at opnå synergi og harmoni mellem det eksisterende landskab, trafikken og det nye byggeri. Der bør rumligt sættes på den enkle helhedsløsning med en velovervejede indpasning i det konkrete landskab, et gennearbejdet design og gode materialer.
- Skalaoverensstemmelse. Erhvervsbyggeri i det åbne land opererer i landskabets store skala. Der opnås kun overensstemmelse mellem byggeri og landskab ved at anvende elementer i samme skala. Trafikanter, som færdes med høj hastighed på 110 – 130 km/t, har kun få sekunder til at opleve en bygning. Skal oplevelsen af bygningen gøres klar, skal bygningen have en volumen, som er i samme skala som motorvejen.
- Vejrummet skal tilbyde en rolig ramme med en vis forudsigelighed, så vejen opleves som sammenhængende og uden ubehagelige overraskelser. Afvejningen mellem den optimale eksponering for virksomhederne og trafikanternes behov for ro i oplevelsen af vejrummet er afgørende for at få projektet til at lykkes.
- Bygningerne, som er synlige fra motorvejen, bør samles i koncentrerede grupper, som afbrydes af tydelige og markante landskabstyper. Dette for at skabe en variation og undgå lange monotone stræk, som kan sløre opmærksomheden.
- Anvendelsen af beplantninger i forbindelse med vejmiljøet bør derfor tage udgangspunkt i den samlede arkitektoniske løsning og den landskabelige sammenhæng. Beplantninger i større afgrænsede områder med monokulturer er med til at tilføre variation og rytme til køreoplevelsen. En naturlig variation kan ikke opleves med 110 km/t – derfor skal beplantningens karakteristika træde frem og tydeliggøres, så den er tilpasset den pågældende hastighed.
- Udformningen af det landskab, som omgiver erhvervsområdet, er mindst lige så vigtig som udformningen af selve erhvervsområdet. Ved at bruge det omkringliggende landskab som ramme og afgrænsning for erhvervsområdet kan det være med til at tydeliggøre og være identitetsskabende for erhvervsområdet.
- Ingen fritstående skilte mod motorvejen. Skiltning bør være en integreret del af bygningernes facade. På den måde begrænses mængden af synsindtryk, og skiltningen bliver ikke en distraktion.
- Der bør kun skiltes på de facader, som er vinkelret på motorvejen. Disse facader bør prioriteres som skiltningsflader, da det oftest er dem som ses på længst afstand, og derfor kan ses i længst tid.
- Ingen flag eller pyloner mod motorvejen. Pga. flagenes ringe størrelse og konstante bevægelse virker det mere distraherende end informerende, når man kører forbi dem med høj hastighed. Flag og pyloner kan evt. tillades internt i industriområdet.
- Der bør ikke tillades "produktudstilling" på arealer, som er synlige fra motorvejen. Dette er med til at distrahere og bevirke, at området let kommer til at virke rodet.

## Eskilstrup:



Udsigt fra motorvejen og ned langs en af de landskabelige kiler.

- Pga. de to forholdsvis tæt liggende broer over motorvejen, som stopper udsynet langs motorvejen, trækkes ens opmærksomhed ud på landskabet på tværs af motorvejen. For at understøtte denne oplevelse er det rumlige hovedtema: linjen, som tegner sig på tværs af motorvejen og ud i landskabet. Linjerne går på tværs af motorvejen for at understrege sammenhængen mellem områderne på begge sider af vejen.
- Det er tanken, at linjerne skal udformes som alleer, dvs. at linjerne fungerer som den landskabelige ramme, som giver identitet og struktur til det kommende erhvervsområde. Derved bliver linjerne den primære visuelle identitetsgiver til området.
- Det har været ønsket at udlægge erhvervsområdet som bånd, der løber på tværs af motorvejen. På den måde opstår nogle store landskabelige kiler, som fungerer som rumlig kontrast til de steder, man passerer "igennem" et af erhvervsbåndene.

- Dette område af motorvejen krydses af mange vejbroer, derfor er det forsøgt at bygge videre på dette portmotiv. Det er gjort ved at placere virksomhedernes facader så tæt på motorvejen som muligt (75 m i henh. til Femerbælt-loven) for på denne måde at skabe et punktvis portmotiv, som kontrast til landskabskilerne som tegner sig på tværs af landskabet.



- Arealerne inden for den enkelte erhvervsgruppe disponeres således, at parkeringsarealerne er nærmest adkomstvejen, og evt. lagerplads placeres mellem bygningerne og træerækken. På den måde bliver de mindst synlige.



Området set fra motorvejen mod nord

GULDBORGSUND KOMMUNE  
Nyt erhvervsområde ved Eskilstrup  
PLAN 09 - Juli 2009



## Holeby:



**Kig fra motorvejen ind mod erhvervsområdet med det rekreative eng-/å-område foran.**

- Det har været et ønske at understøtte tanken om at skabe et klima- og miljøorienteret erhvervsområde, ved at bruge skovrejsning som en del af den visuelle identitet for området. Derved kommer områderne til at fremstå som let opfattede og klart definerede volumener på fladen. Erhvervsbyggeriet er placeret i forskellige lysninger, som ligger jævnt fordelt i skovmassivet.
- Det giver områderne en tydelighed, som er med til at tilføre det eksisterende landskab en egen identitet. Dette er gjort for at sikre, at områderne kan opleves som selvstændige figurer.

- Områdets udstrækning er så forholdsvis lille i forhold til den tid, det tager at passere det. Derfor er det valgt at tydeliggøre området som et sted/punkt som er tydeligt anderledes end det øvrige landskab, man kører forbi.
- Målet har været at kombinere ønsket om yderligere skovrejsning mod nord, samt en grøn bufferzone mod den eksisterende beboelse i syd, med et i øjenfaldende erhvervsområde. Således at området, udover at være med til at tydeliggøre og afskærme erhvervsområdet, også vil fungere som rekreativt område for beboerne.
- Området krydses af rekreative stiforbindelser, som forbinder skovområdet med engområdet omkring de eksisterende åløb og vandhuller
- Der er arbejdet bevidst med opsamling af overfladevand i de enkelte byggeområder, således at der bliver skabt vådområder/søer, som fungerer som endnu et rekreativt element i området.



- Arealerne inden for den enkelte erhvervsgruppe disponeres således, at parkeringsarealerne er nærmest adkomstvejen og evt. lagerplads placeres mellem bygningerne og skoven.



Området set mod nord fra motorvejen





## Sønderborg :



**Fjernvirkning. Området set fra broen mod vest.**

- Det rumlige hovedtema for dette område er: den store udsigt, som vil komme til at opleves såvel fra den eksisterende bro, som fra den nye motorvej ved den kommende afkørsel til området.
- Ved at forholde sig bevidst til - og udnytte de mange terrænbearbejdnings, som bliver nødvendige - vil man kunne skabe et meget speciel landskabelig oplevelse. Ved at bearbejde området ved afkørslen skarpt og præcist for at understrege det meget dramatiske landskab, tages der udgangspunkt i et præcist udformet "voldanlæg", hvor det nye erhvervsområde hæves op på et kunstigt plateau. Dette kunstige voldanlæg bliver til ved en del af den identitetsgivende landskabsbearbejdning.
- Tanken er, at voldene/skrænterne mod motorvejen udformes som et tydeligt kunstigt anlæg, i stil med de gamle renæssance-voldanlæg. Ved at beplante voldene med ensartet bunddække, f.eks. lyng, vil det fremstå som en tydelig landskabelig identitetsgiver til området.
- Området og det eksisterende erhvervsområde krydses af et lavt liggende vådområde. Det har været ønsket at bygge videre på dette motiv ved at lade det fungere som afgrænsning mod nord, samt etablere et nyt vådområde mod den østlige udflætning.
- Områdets placering i forhold til broen gør, at det vil være særlig eksponeret fra toppen af broen, samt at man herfra vil se ned over området. Det betyder, at udformningen og placering af oplagringspladser og tagflader bliver meget vigtig.

- På området på spidsen mod øst bør udformningen af kommende byggeri fastlægges meget restriktivt, da dette er en meget synlig placering, og det vil kunne være et identitetsskabende punkt for hele området. Dette ville være en oplagt placering for et ikon-byggeri.
- Området vil også være meget synligt fra fjorden og de lavere liggende arealer mod nord. Det gør, at der bør arbejdes med en tydelig facadeafgrænsning mod det åbne land mod nord.
- Det er et ønske, at virksomhederne så vidt muligt har facader ud mod vådområderne, for på den måde at være med til at tydeliggøre de grønne områders afgrænsning.
- Pga. terrænet bør området underopdeles i forskellige plateauer, som virksomhederne kan placeres på. Dette vil give en naturlig underdeling af det ellers meget store erhvervsområde.



Adkomsten til erhvervsområdet fra motorvejen

SØNDERBORG KOMMUNE  
Nyt erhvervsområde ved Ragebøl  
PLAN 09 - Juli 2009

