

Erhverv ud til motorvejen

Sammendrag af opponenterseminaret afholdt d. 22.04.09

18.maj.09

dwn/sbs

Indledning:

Sammendraget baser sig på de indspil som kom på det andet opponenterseminaret d. 22/4.09. Seminaret fokuserede på en midtvejs evaluering af fase 2.2 (formgivning), som er et del af Plan09 projektet : Erhverv ud til motorvejen?.

Målet med opponenterseminaret var at efterprøve de ideer og analyser som er fremkommet undervejs , for at kvalificere det i forhold til de målt som er opsat i ansøgningen og projektplanen for projektet.

Deltagerne blev opdelt i tre tema grupper: æstetikgruppen, erhvervsgruppen og planlæggergruppen. De tre grupper diskuterede så det fremlagte formgivningsværktøj med fokus på hver deres interesseområde. Her efter blev deres synspunkter opsamlet i en paneldiskussion.

Hver af de tre gruppes referater er samskrevet og opstillet punktform efter de temaer som blev diskuteret i grupperne. Derefter følger opponenterne fra hver af gruppernes opsamling af debatten. Det efterfølges af en samskrivning af de indspil som kom under paneldiskussionen. Det hele afsluttes af en opsummering af de synspunkter som fremkom på dagen, samt de indkommende notater og et forslag til den videre fremdrift.

Grundlag:

Der er indsamlet referater fra æstetikgruppen, erhvervsgruppen og planlægger gruppen ud som er en opsamling af de kommentarer som fremkom på baggrund af sbs ´s oplæg. Derud over er der indkommet tre notater fra Henholdsvis Thomas Juel Christensen, Søren Rasmussen og Jens Holck-Christiansen. Samt TIR og DWN ´s egne notater.

Program:

10.30 – 11.00	Ankomst, kaffe/te/brød
11.00 – 11.30	Kuben indleder dagen (10 min) Opponentene præsenterer kort sig selv (2-3 minutter hver) Kommunerne lader en tals-m/k præstentere kommunens denne omtale og giver kort intro til kommunens særlige vinkel på opgaven (2-3 minutter hver).
11.30 – 12.15	Formgivningsværktøjet præsenteres af SBS Europlan
12.15 – 12.30	Afklarende spørgsmål – ingen debat
12.30 – 13.15	Frokost
13.15 – 13.30	Intro til gruppedebat v/Kuben og afklarende spørgsmål til forløbet
13.30 – 14.15	Gruppevis debat – opponenterne får hver sin gruppe, evt. flere opponenter pr. gruppe
14.15 – 14.45	Opsamling i plenum – opponenterne danner panel. Opponentene indleder med et opsamlende indlæg om drøftelserne i deres gruppe og opsummerer deres umiddelbare syn på værktøjets anvendelighed
14.45 – 15.15	Debat i plenum – opponenterne danner panel
15.15 – 15.30	Opsamling på dagen, herunder drøftelse af deltagernes udbytte, og afrunding

Deltagerliste:

Opponenter:

Ulla Egebjerg :	Vejdirektoratet
Søren Rasmussen :	By- og Landskabsstyrelsen
Per Henriksen :	Dansk Industri
Thomas Juel Clemmensen :	Arkitektskolen i Aarhus
Stig Rømer Winther :	Femern Bælt Sekretariatet
Mikkel Suell Henriques :	Plan09

Kommunerne :

Jette Henningsen :	Sønderborg kommune
Julie Thorsø Hansen :	Sønderborg kommune
Birgitta Rønnow :	Lolland kommune
Magnus Klamer Jørgensen :	Lolland kommune
Kitty Sommer :	Lolland kommune
Jesper Bille :	Lolland kommune
Anders Olesen :	Guldborgsund kommune
Christian Frederiksen :	Guldborgsund kommune
Karsten Kolle :	Guldborgsund kommune
Begitta Søgaard :	Guldborgsund kommune
Peter Vergo :	Guldborgsund kommune
Freddy Avnby :	Guldborgsund kommune
Inger Alstrup :	Guldborgsund kommune

Konsulenter:

Jens Holck-Christiansen :	KUBEN Management
Tina Roden :	sbs europlan
Dorte W. Nilsson :	sbs europlan

Æstetikgruppen

Ulla Egebjerg, Thomas Juel Clemmesen, Kitty Sommer, Freddy Avnby, Anders Olesen, Kitty sommer, Begitta Sjøggard, Julie Thorsø Hansen, Dorte Nilsson.

Skala og landskabsforståelse:

- Hvordan forstår man landskabet. Er det blevet set i den rigtige skala? Med den høje hastighed som udgangspunkt, bliver klatterne så store nok - eller opleves det som én klat (Lolland forslaget).
-
- Hvordan forstår vi landskabet? Landskabet bliver ofte tænkt kun som det grønne. Erhvervsbygninger kan også integreres i og gøres til en del af landskabet. Der er dog udviklet gode trin til at analysere landskabet ud fra. (TCH)
- Hvis man så dem på afstand kunne de bedre opleves. Svært at se, når de ligger helt ude til vejen. (TCH)
- Design og planlægning skal foregå ved at tænke nyt - begreberne skal tænkes sammen. Ellers bliver design og arkitektur løsrevet. Det skal samarbejdes. Diskutere præmisserne først. Finde en systematik (TCH)
- Problemet er, at man er startet head on med at løse opgaven. Tilbage til snakken om landskabet. Man har været truet af at landskabet er ved at blive ændret - men landskabet er dynamisk. Man skal ikke se landskabet som et statisk billede. Nye landbrugsejendomme, nye typer landskab - senere vil man møde de samme problemer. Diskutere hvordan landskabsbegrebet skal forstås. Lave nogle præmisser. Det bliver for sårbart ved kun at fastholde eksisterende landskab som eneste præmis. Der kan ske skovrejsning senere, hvilket vil ændre forholdene betragteligt. (TCH)
- Hvad er det for et landskab man kører igennem. Hvad kan det tåle (KS)
- Er det rigtigt at synligheden får lov til at fylde så meget? Den bedste synlighed er ikke nødvendigvis lige op ad motorvejen, specielt ikke i relation til hastigheder på 90 -130 km/t.(TCH)
- Problematik omkring landskabsanalyserne, der ligger til grund for projektforslagene. Skalaen forekommer at være for lille, både i forhold til at fange landskabet træk. Det gælder især i forhold til oplevelser i hastighed jævnfør ideen om at "opererer i landskabets store skala" (SBS). (TCH)

Metodeværktøjet:

- Produktet er et godt forklaringsredskab. Svært at lave de konkrete modeller ud fra værktøjerne. Den landskabsarkitekt der skal arbejde med det vil dog ikke kunne få så meget hjælp af dette redskab. (FA)
- Redskaberne/ metodeværktøjet er for forfinede. (UE)
- Indtil videre er der kun produceret en analyse. Der mangler det endelige værktøj. Ulla vil gerne henvise til vejdirektoratets Rapport nr. 180 om erhvervsarealer ved Silkeborg og Herning, hvor der præsenteres et konkret styringsredskab. (UE)
- Hvordan udarbejder man et værktøj. Savner en kvalificering. Ikke sorteret. Man kunne f.eks. Arbejde med to ekstremer. Topografi samt inspiration fra den lokale forankring - eksempelvis margeritter. Man skal fortsat fokusere på de generelle planpræmisser som f.eks. tilgængelighed, herlighedsværdier, statslig planlægning. Hvis man gør design valgene, så gør man samtidig nogle fravalg. Med et planværktøj skal man kunne ligge ord på, hvad det er man vil - have en tydeliggørelse af fravalg og tilvalg. (AO)
- Svært at ville lave et redskab - et generelt redskab, kun ud fra tre cases. 3 eksempler er ikke nok. En bedre beskrivelse af hastighed, området, Der findes f.eks. Landskabskarakter metoden (TCH)

- Principperne er alle karakteriseret som et landskabsprincip. Man burde også have flere præmisser med som : - volumener, infrastruktur, synlighed (JTH)

Ekspempelområderne

- Man skal nok hellere bruge kræfter på tre fantastiske eksempler. Det er betydningsfuldt at vise eksempler overfor politikerne, hvad der kunne blive gjort - hvor godt det kunne blive. (KS)
- Det kan være svært at fastholde strukturen på sigt. Hvilke parametre skal der til for at sikre strukturen? Det drejer sig ikke kun om det landskabelige - hvordan får man et område til at hænge sammen generelt? Inklusive volumenerne. (UE)

Eksponering:

- Hvorfor er det at bygningerne altid skal ligge ud til vejen. Der er et mæthedspunkt. Skal vi sælge DK med turisme, så skal vi tænke anderledes. Er eksponering et nødvendig præmis - skal vi død og pine opfylde det krav?. Det er jo kun første række der bliver eksponeret.(UE)
- Erhvervsfolkene siger jo netop, at det ikke er et must. Men kommunerne konkurrerer og vil tiltrække.(BS)
- I dag oplever man hele strækningen ekstremt grøn. Oplever ingen by. På hele strækningen gør det ikke noget at lidt bebyggelse bryder billedet. Der eksisterer en stor efterspørgsel pga. synlighed fra motorvejen. Hvis ikke vi håndterer den efterspørgsel så bliver det anarki.(KS)

Skiltning:

- Det er ligeledes vigtigt at indtænke økonomien og skiltning på et tidligt tidspunkt.(KS)

Opponenternes opsamling af debatten i gruppen:

Hvordan er sammenhængen mellem ambitionerne og præmisserne. Kan det bære at blive gjort generelt. Eller skulle man hellere have lavet 3 forbilledlige eksempler.

Det her har været intentionen om at udvikle en metode. Det kan ikke bære det. Landskabsanalysen er ikke god nok. Landskabskarakteranalysen ville gøre det metodisk solidt. Har man haft fat i et stort nok landskab - eller skulle man tænke ud af boksen. Måske handler det mere om, hvordan kan man gøre erhvervsområderne til nye landskaber. Det bliver et syn på meget statiske landskaber - det gamle guldalderlandskab.

Lidt romantisk at tænke erhvervet ind som en del af landskabet. Med hastigheden på 130 km t vil man ikke opleve landskabet tydeligt nok.

Måske skulle man hellere komme de tre gode eksempler og ikke prøve med det generelle. I forhold til den daglige rutine i kommunerne er der brug for et værktøj, så man ved hvad man vil være med til - og så man har nogle konkrete regler. Man har brug for disse meget letforståelige begreber som man kan putte i munden på folk. Problematisk at gøre det mere akademisk - det skal bruges meget praktisk. Dette værktøj mangler man stadig.

Erhvervsgruppen

Inge Alstrup, Birgitte Rønnow, Lolland Kommune; Stig Rømer Winther, Peter Vergo, Per Henriksen, Jesper Bille.

Fordele

- Formgivningsværktøjet er et godt analyseredskab. Man kan ikke analysere sig frem til en endelig plan med værktøjet, men det er et godt værktøj, som kan anvendes som baggrund for den endelige plan.
- Værktøjet er nemt og overskueligt. Værktøjet kan anvendes til at begrunde overfor politikere, borgere og andre interessenter, hvorfor et erhvervsområde er kategoriseret, som det er.
- Værktøjet er et alternativ i forhold til andre eksisterende formgivningsværktøjer. Ved at anvende dette formgivningsværktøj, tænker man erhvervsområder på en ny måde.
- Ved at anvende formgivningsværktøjet kan man planlægge, hvordan rammerne for et erhvervsområde skal se ud. Værktøjet kan begrunde, hvorfor der er valgt denne æstetik for erhvervsområdet. God grund til at gøre udviklingen af et erhvervsområde struktureret.
- Formgivningsværktøjet skaber arkitektoniske begreber i konkret form, således at alle taler sammen sprogligt.

Udlemper

- Man kan ikke udarbejde en helhedsplan for erhvervsområder med dette formgivningsværktøj. Værktøjet er baggrunden (analysen) for helhedsplanen. Der mangler overvejelser omkring arkitektur. Virksomheder kommer ofte med deres egen arkitekt, når de skal placere sig et nyt sted, hvorfor arkitekturen i et område kan være varierende meget. Ofte tilpasser virksomheder sig til det område de placerer sig i.

Udviklingen af området over tid

- Formgivningsværktøjet viser et billede af, hvordan et erhvervsområde kan se ud, når det er færdigt udviklet. Hvordan styres udnyttelsen af et erhvervsområde på vej mod 100 % udnyttelse? Hvordan sikres æstetikken og udbygningsrytmen? Kan man dele udstykningen af erhvervsarealerne op i etaper? De sidste erhvervsgrunde skal også være attraktive om 10 år.
- Udviklingen af erhvervsområderne kan gå langsomt. Eksproprieringen af erhvervsområdet kan være svær, da nogle kommuner fattes penge.
- Udviklingen skal ske fra byen ud mod motorvejen. Måske vil udviklingen ske fra motorvejen ind mod byen? Hvordan kan man styre det??
- Det er vigtigt, at det kunstneriske indarbejdes allerede i starten af formgivningen af et erhvervsområde. Formgivningen af erhvervsområdet er meget vigtig. Æstetikken.

Hvad lægger en virksomhed vægt på, når de skal etablere sig i et område

Eksponering

- Tilgængelighed er den vigtigste parameter, når en virksomhed ønsker at placere sig i et erhvervsområde. Synligheden er også vigtig, men den kommer i 2. række. Logistikken er vigtigt i forhold til at tiltrække medarbejdere, råvarer m.m.. Derfor er en placering tæt på motorvejen med god trafikal adgang en vigtig parameter.
- Virksomheder ser også på hvilke andre virksomheder, der ligger i nærområdet. Hvis der ligger andre inden for samme branche i nærområdet er det en fordel. Fælles arbejdskraft opland.

Omgivelser

- Planlægningen af æstetikken i erhvervsområdet er vigtig. For at virksomhederne kan tiltrække den nødvendige arbejdskraft, skal det være et dejligt område at gå på arbejde i.

- Erhvervsområderne skal indarbejdes i det landskab, de ligger i. Helhedsindtrykket er vigtigt. Erhvervsområderne skal tilføre pæne omgivelser til byen.
- Erhvervsområderne kan udvikle sig forskelligt alt efter hvilken type virksomheder, der etablerer sig. Derfor er det vigtigt at sætte rammer for erhvervsområderne, således at man kan styre udviklingen i den retning kommunen ønsker det.
- Det er vigtigt, at de virksomheder som ligger ud til motorvejen er en fryd for øjet, når man passere dem. Kan det indarbejdes i lokalplanerne for erhvervsområdet???
- Æstetikken skal kun tænkes ind i udvikling af erhvervsområderne langs motorvejen, hvis der er nogle der tager ansvar for vedligeholdelsen. Udsmykningen skal vedligeholdes ellers kommer den til skæmme området i løbet af meget kort tid.

Fremtid

- I fremtiden skifter vi transportmønstre. Skinnerne vil vinde frem. Den kollektive transport vil stige. På sigt skal en Femern Bælt bro tænkes ind i infrastrukturen og på lang bane skal højhastighedstog tænkes ind i planlægningen.

Plangruppen

Søren Rasmussen, Tina Roden, Magnus Klamer Jørgensen, Jette Henningsen, Mikkel Suell Henriques,

- Der er behov for dokumentation for udsagn – motorvej overfor bygningerne. Hvis det skal være forståeligt skal det illustreres. (SR)
- Redskabet kan hæve os op på en overordnet niveau der stiller os op over bygherre og enkelt interesser.
- Oplevelsen af erhvervsområdet – problematiserer hvad er baggrunden. Hvilke forandringer kunne der ske. Eskilstrup kunne det fungerer hvis det ikke går på tværs. (SR)
- Der skal planlægges mere i forhold til virksomhedernes behov – det kan ikke lade sig gøre med gennem modellens behandling af temaerne. (TR)
- Hvor er det infrastrukturelle.? (MSH)

Opponenternes opsamling af debatten i gruppen:

- Spørgsmålet er hvorvidt eksponering er det afgørende i forhold til tilgængeligheden.
- Kan der laves en særlig formgivning i forhold til D-kategoriseringen.
- Er det så entydigt hvorfor der er valgt netop det landskabstræk. Det er jo til overvejelse, men valget er jo med til at understøtte det eksisterende landskab.
- Kan principperne altid holde! Ja, hvis principperne landskabstrækket er entydige.
- Hvad skal der ske med de grønne arealer. Hvem skal vedligeholde dem?
- Hvordan er sammenhængen med den videre planlægning – Principperne skal kunne føres videre.
- Rækkefølge for områderne – hvordan udbygges områderne – det skal sikres gennem planlægningen. Tag udgangspunkt i det der understøtter.

Plenum diskussion:

- Det er nogle store område som er udlagt, derfor bliver Etapevis udvikling er essentielt . hvordan kan udviklingen understøttes af kommunen.
- Hvad hvis kun en del af området realiseres – det tager måske lang tid at realiserer.
- Landskabsidéerne holdt i en lille afprøvning. (SR)
- Strukturerne skal kunne tåle "den uforudsigelige udvikling" for det foregår over lang tid. Vækstretningerne skal ikke være for fastlåste. (MSH)
- Det skal på forhånd meldes ud til miljøcentrene at , det ikke er intentionen at al fremtidigt erhverv skal lægges ud til motorvejen (dog forståelse for transporttungt erhverv)
- I forbindelse med eksisterende by. Indefra og ud. Hvad ville der ske med de enkelte områder, hvis man holdt fast i disse principper. (SR)
- Hvis man kan fastholdes ABCDE-metoden i alle kommuner ville alle arealer blive udnyttet, hvis der er stærkt styr på kategoriseringen. (MKJ)
- Det var jo første etape. Dem skal man holde fast i – kommunerne bruger det jo. Det kunne også bruges til at argumenterer i forhold til landsplanlægningen. Implementeringen burde være udgangspunktet for i indeværende fase at arbejde med D-områder. (MSH)
- Æstetikken skal også rette sig mod andre typer af virksomheder – for der ligger allerede i dag ud til motorvejen. Arealreservationerne er der i dag uden at have D-kategorisering. (PV)
- Dette er "Best practice" hvorfor der skal tages udgangspunkt i disse udpegninger. (MSH)
- Deler Thomas's betænkelighed ved værktøjet. Gennemgå begreberne – hvor er udtrykket fra – afprøv dem. Det ville være gavnligt med en afprøvning og forklaring i værktøjet. (SR)
- Hvad der sker videre frem er afgørende!! – Der kan komme gode ting eller en gang hø ud af det – det er udfordringen at bygninger, parkeringsarealer og grønne områder defineres for at der kan ske. (SR)

Opsummering

Generelt

- Der er behov for diskussion af det endelige produkt. Skal ambitionerne om at udvikle et generelt værktøj forfølges, eller skal der satses på at udforme tre gode og forbilledlige eksempler?
- Afgrænsningen og præmisserne af selve opgaven er måske problematisk i forhold til at tænke i nye baner. Der er behov for at træde tilbage og afstemme ambitionsniveauet. Uhensigtsmæssigt at adskille design og planlægning. Præmisserne for opgaven er ikke ideelle når den begrænses så snævert i forhold til skala og formgivning.

Metodeværktøjet

- De tre eksempelområde i sig selv er for lille et empirisk materiale til at kunne udvikle et generelt gældende landskabsanalyseværktøj ud fra.
- Metodeværktøjet kan bedst bruges som et dialog- og inspirationsværktøj, som kan give nogle letforståelige begreber til at forstå og fortolke de den landskabelige del af problemstillingen ved at placere sig i det åbne land. Mange af de allerede eksisterende landskabsanalysemodeller er meget omfangsrige og forholdsvis komplicerede, (f.eks landskabskarakteranalysemodellen). Derfor er det forsøgt at udvikle et mere let tilgængelig landskabsanalyse værktøj.
- Landskabsforståelsen: skal landskab nødvendigvis kun opfattes som det grønne som omgiver byger og bygninger. Kunne man evt. indføre en breder forståelse af begrebet landskab.

Vægtningen mellem metodeværktøj og eksemplerne

- Der skal være mere fokus på de tre eksemplområder. Eksemplerne skal vægtes højere og var udgangspunktet det som var ønsket i den oprindelige problemformulering til projektet.
- De nu værende udkast til eksempel områderne er for uambitøse, hvis de skal fremstå som "Best practice" eksempler.
- Stort potentiale i terrænbearbejdningen – Det er et landskabeligt greb som er meget robust overfor forandringer.

Eksponering

- Eksponering er vigtig for virksomhederne, men ikke afgørende for valg af placering. Det som gør placeringen ved motorvejen attraktiv er den høje tilgængelighed af vare og arbejdskraft.

Sikring af områdernes udvikling over tid

- Der savnes forslag til hvordan de gode intentioner sikre inden for det eksisterende muligheder kommunal planlægning giver.
- Er det at bruge og videreudvikle et landskabeligt træk som karaktergiver/-bære for et område stærk nok til at bære en uforudsigelig udvikling langt ind i fremtiden?