



OPPONENTSEMINAR 1

Spørgsmål og referater

Oktober 2008

revideret 26. november 2008

Guldborgsund, Lolland og Sønderborg Kommuner
Erhverv til motorveje?

Kuben Management

Indholdsfortegnelse

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Indledning | 1 |
| 2 | Program og deltagerliste | 2 |
| 3 | Kommunernes præsentation | 5 |
| 3.1 | Introduktion til Guldborgsund Kommune – Ny Erhvervsstruktur? | 5 |
| 3.2 | Introduktion til Lolland Kommune – Erhvervsstruktur i dag og udviklingsmuligheder | 6 |
| 3.3 | Introduktion til Sønderborg Kommune | 8 |
| 4 | Opponenternes indlæg og spørgsmål | 11 |
| 4.1 | Kommunernes og Kuben Managements spørgsmål til opponenterne | 11 |
| 4.2 | Henrik Harder (AAU)Erhverv ved motorvej – baggrund for spørgsmål | 13 |
| 4.3 | Jan Engell (By- og Landskabsstyrelsen) | 15 |
| 4.4 | Spørgsmål fra DN | 16 |
| 4.5 | Spørgsmål fra Per Henriksen, DI | 17 |
| 4.6 | Spørgsmål fra Thomas Juel Clemmensen, By og Landskab, Arkitektskolen i Århus | 18 |
| 4.7 | Spørgsmål fra Peder Baltzer Nielsen, Realdania Arealudvikling | 19 |
| 5 | Gruppedebatterne | 21 |
| 5.1 | Gruppe A | 21 |
| 5.1.1 | Debat i første runde | 21 |
| 5.1.2 | 2. debatrunde: | 23 |
| 5.2 | Gruppe B | 24 |
| 5.3 | Gruppe C | 27 |
| 5.4 | Gruppe D | 29 |
| 6 | Paneldebat | 33 |
| 7 | Metoden – hvordan virkede den? | 36 |

1 Indledning

Kære opponenter,

Kommuner og rådgivere har formuleret følgende spørgsmål, som opponenterne bedes overveje og forberede "svar" på. Som det fremgår af invitationen, er vi ikke ude efter færdigformulerede meninger og synspunkter, men frem for alt SPØRGSMÅL, som de involverede kommuner og rådgivere kan finde svar på i det videre forløb.

Vi håber, I vil være med på at afprøve idéen med at besvare spørgsmål med spørgsmål - vel at mærke ikke MODSPØRGSMÅL, men UDVIKLINGSSPØRGSMÅL, der kan bringe ny viden og erkendelse.

Hvis der er behov for afklaring af selve metodikken omkring spørgsmålsformulering, må I kontakte undertegnede. Hvis der er behov for afklaring eller uddybning af de konkrete spørgsmål, bedes I sende en mail til de angivne kontaktpersoner med kopi til undertegnede.

I må ikke betragte spørgsmålene som udtømmende i forhold til debatten den 1. oktober, de er blot ment som inspiration til jer. I er naturligvis velkomne til at tage fat i alle de vinkler, som I finder relevante – og vi beder om, at I formulerer egne spørgsmål til kommunerne/rådgiverne, som kan vendes på mødet.

Med venlig hilsen

Kuben Byfornyelse Danmark A/S

Jens Holck-Christiansen

Regionschef
Direkte telefon: 60 29 60 08
Direkte e-mail: jhc@kuben.dk

2 Program og deltagerliste

PROGRAM

| | |
|---------------|---|
| 10.00 – 10.30 | Ankomst, kaffe/te/brød |
| 10.30 – 11.15 | Intro til dagen – inkl. præsentationsrunde Kuben indleder dagen (15 min) Opponentterne præsenterer kort sig selv (15 minutter) Kommunerne lader en tals-m/k præsentere kommunens deltagere og giver kort intro med afsæt i præsentationspapiret for hver kommune (15 minutter) |
| 11.15 – 11.30 | Intro til gruppedebat v/Kuben og afklarende spørgsmål til forløbet |
| 11.30 – 12.15 | 1. debatrunde: Opponentterne melder tilbage på kommunernes spørgsmål – ikke med svar, men med spørgsmål. De enkelte debatgrupper drøfter, videreudvikler og supplerer spørgsmålene, så de bedst muligt kan understøtte det videre arbejde. |
| 12.15 – 12.30 | Kort opsamling i plenum – de udarbejdede spørgsmål præsenteres – ingen debat – kun opklarende spørgsmål |
| 12.30 – 13.00 | Frokost |
| 13.00 – 13.45 | 2. debatrunde: Opponentterne præsenterer deres spørgsmål til kommunerne. Igen drøfter de enkelte debatgrupper spørgsmålene med henblik på at videreudvikle og supplere spørgsmålene, så de bedst muligt kan understøtte det videre arbejde. |
| 13.45 – 14.00 | Kort opsamling i plenum – spørgsmål præsenteres – ingen debat – kun opklarende spørgsmål |
| 14.00 – 14.45 | Paneldebat med opponentterne i panelet – opsamling af fokus-punkter og evt. kommentarer vedr. det videre forløb. |

14.45 – 15.00 Opsamling på dagen, herunder drøftelse af deltagernes udbytte, og afrunding

Deltagerliste

Opponentgruppen

| | |
|------------------------|---------------------------------|
| Henrik Harder | Aalborg Universitet |
| Peder Baltzer Nielsen | Fonden RealDania Arealudvikling |
| Nina Larsen Saarnak | Danmarks Naturfredningsforening |
| Per Henriksen | Dansk Industri |
| Thomas Juel Clemmensen | Arkitektskolen i Aarhus |
| Jan Engell | By- og Landskabsstyrelsen |

Guldborgsund

| | |
|-------------------------|----------------------|
| Jakob Lysholdt | Teamleder for Miljø |
| Anders Olesen | Lokalplanlægger |
| Pernille Møller Nielsen | Byggeri- og Planchef |
| Christian Frederiksen | Erhvervskonsulent |
| Karsten Kolle | Kommuneplanlægger |
| Peter Vergo | Planchef |

Lolland

| | |
|--------------------|----------------------------------|
| Birgitte Rønnow | Sektorchef Udvikling og erhverv |
| Peter Krause Olsen | Erhvervskonsulent |
| Jørgen Nielsen | Planlægger, planteam Rødby |
| Kitty Sommer | Planlægger, udvikling og erhverv |

Sønderborg

| | |
|------------------|----------------------------------|
| Søren Kehr | Byplanlægger |
| Vivi Krøll | Leder af planafdelingen |
| Jette Henningsen | Kommuneplanlægger, landinspektør |
| Michael Roager | Udviklingskonsulent |

KUBEN

| | |
|-------------------------|---------------|
| Jens Holck-Christiansen | Regionschef |
| Anders Jørgensen | Chefkonsulent |
| Tina Axelsen | Chefkonsulent |

Oxford Research

| | |
|---------------------|------------|
| Sidsel Kvist Jensen | Analytiker |
|---------------------|------------|

SBS Europlan

| | |
|-----------------------|--------------|
| Dorte Winkler Nilsson | Arkitekt maa |
|-----------------------|--------------|

Silkeborg Kommune

Carsten Husum Møller
Dorte Ringgaard Jensen
Henrik H. K. Jensen

Ingeniør, vejafdelingen
Civilingeniør, team overordnet planlægning
Landinspektør, team overordnet planlægning

Plan09

Niels Østergård
Mikkel Suell Henriques

Formand for Plan09-styregruppen
Civilingeniør, planlægger

3 Kommunernes præsentation

3.1 Introduktion til Guldborgsund Kommune – Ny Erhvervsstruktur?

Planlægning og udvikling?

Guldborgsund Kommune er arealmæssigt en af landets største kommuner, og erhvervsstrukturen afspejler i høj grad den noget mindre skala planlægningen foregik i, i de 6 Kommuner som Guldborgsund Kommune er dannet af.

Der er således i dag mange mindre erhvervsarealer til de fleste typer erhverv mange steder i kommunen, og en målrettet omstrukturering har således følgende fokuspunkter:

- Oprydning i arealer, der ikke har været efterspørgsel på, herunder miljømæssig nedklassificering af erhvervsarealer og omlægning til boligformål.
- Sikring af arealer til nye større virksomheder, der potentielt vil kunne etablere sig i forlængelse af etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt.
- Understøttelse af erhvervsmæssig klyngedannelse.

Nuværende erhvervsstruktur

Erhvervsstrukturen i Guldborgsund Kommune er fast forankret i Landbruget, hvilket bl.a. kommer til udtryk ved de to absolut største virksomheder hhv. Hardi i Nørre Alslev, hvor 500 medarbejdere producerer marksprøjter, og Sukkerfabrikken i Nykøbing F., med tæt på 300 medarbejdere.

Der ud over spiller offentlig service inden for sundhed, uddannelse og det sociale område en væsentlig rolle for arbejdsmarkedet, ligesom Turismen, med sommerhusområdet i Marielyst og flere mindre sommerhusområder andre steder ved kommunes kyster, har væsentlig betydning for den lokale økonomi.

Med den faste forbindelse over Femern Bælt får Guldborgsund Kommune ligesom Lolland Kommune en enestående mulighed for at øge bredden i erhvervslivet, hvor især flere private virksomheder – specielt inden for videnøkonomien, vil kunne øge stabiliteten og udviklingspotentialet i det lokale erhvervsliv.

De seneste års arealudvikling

En omlægning af erhvervsstrukturen indbefatter også nyudlæg af erhvervsområder, herunder erhvervsarealer ved motorvejen/i nær tilknytning til det overordnede vejnet, som der på landsplan har været stor efterspørgsel efter de seneste 10 år. I den forbindelse er det vigtigt at vide hvordan efterspørgslen på erhvervsarealer har været lokalt i de seneste år, for bl.a. at kunne vurdere hvor udlæg kan trækkes tilbage og hvor stor restrummeligheden bør være efter en omstrukturering.

I de seneste 7 år er der solgt 43 hektar erhvervsjord i Guldborgsund Kommune med $\frac{3}{4}$ -dele fordelt i 4 større klumper - 10 ha ved Nørre Alslev, 10 ha i den nordlige del af Nykøbing F. og 9,5 ha i Saksøbing (midt + vest), samt 3,5ha ved Stubbekøbing – altså i høj grad tæt på det overordnede vejnet. Derud over er der solgt en række mindre arealer flere forskellige steder i kommunens mindre bysamfund.

Den erhvervsmæssige anvendelsen af disse nye erhvervsarealer er primært håndværk, produktion, transport, samt energiproduktion og affaldsbortskaffelse – altså relativt traditionelle erhverv.

3.2 Introduktion til Lolland Kommune – Erhvervsstruktur i dag og udviklingsmuligheder

Planlægning og udvikling?

Lolland kommune er sammenlagt af 7 meget forskellige kommuner fra de større bykommuner som Nakskov med ca. 15.000 indbyggere og Maribo med ca. 11.000 indbyggere til helt små landkommuner som den tidligere Rudbjerg Kommune med 3.400 indbyggere. Det afspejler sig også i de planlagte erhvervsarealer, hvor alle de tidligere kommuner har udlagt erhvervsareal. Den nye kommune har et befolkningstal på 48.219 og et areal på 892 km². Befolkningstallet er for nedadgående og der er en stor gruppe af befolkningen der er på overførselsindkomster, ligesom der er overvægt af ældre. Erhvervsudvikling med profil omkring vedvarende energi samt maksimal udnyttelse af fordele ved den kommende Femern Bælt forbindelse er kommunens hovedindsatser.

Der kan opridses følgende mål for en omstrukturering af erhvervsarealer:

- Oprydning i erhvervsarealer, der ikke har været efterspørgsel på herunder evt. overgang til anden anvendelse.

- Sikring af arealer til nye større virksomheder, der potentielt vil kunne etablerer sig i forlængelse i af etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Der skal her ses på udviklingsmuligheder indenfor reservationsområdet vest for Rødby Havn og for udviklingsmuligheder i tilknytning til byerne Maribo og Holeby.
- Sikring af fortsat udvikling omkring Nakskov især med firmaer, der knytter sig til en havnebetjening.
- Understøtning af erhvervsmæssig klyngedannelse især omkring firmaer med udviklingspotentiale omkring vedvarende energi.

Nuværende erhvervsstruktur

De største virksomheder i Lolland Kommune er Vestas i Nakskov med ca. 800 medarbejdere (hvortil der er kommet flere nye firmaer som underleverandører og med tilknytning til havnen), færgeselskabet Scandlines samt sukkerfabrikken i Nakskov og andre firmaer indenfor fødevarerindustrien. Maskinfabrik i Holeby og stålvarerfabrik på nord/vest Lolland er andre store virksomheder.

Turismen er et vigtigt område for Lolland Kommune ikke mindst med slagskibene Lalandia og Knuthenborg Safari park, men også med store sommerhusområder på sydkysten, sejlere samt stigende besøg af cyklister. Det offentlige område spiller selvfølgelig en betydelig rolle, hvor nedlæggelse af statsfunktioner truer det brede arbejdsmarked. Flere turistprojekter er på bedding ikke mindst ansporet af beslutningen om den faste forbindelse.

Men den faste forbindelse over Femern Bælt får Lolland Kommune ligesom Guldborgsund Kommune en enestående mulighed for at øge bredden i erhvervslivet, hvor især flere private virksomheder – specielt for indenfor vidensøkonomi og vedvarende energi, vil kunne øge stabiliteten og udviklingspotentialet i det lokale erhvervsliv.

De seneste års erhvervsudvikling

Der har efter Lolland Kommunes oprettelse været en kraftig efterspørgsel og salg af erhvervsarealer især omkring Nakskov rettet mod tilknytning til Vestas og havnemulighederne desuden omkring Maribo By. Kommunen står derfor overfor at skulle erhverve nye arealer til erhvervsudvikling. Der ligger store arealer indenfor den eksisterende planlægning, hvoraf mindre arealer i de tidligere kommunecentre som Søllested, Horslunde og Dannemare vil kunne udtages eller ændre status i planlægningen.

3.3 Introduktion til Sønderborg Kommune

Sønderborg kommune har sit tyngdepunkt i Sønderborg by (30.000 indbyggere), der ligger midt i bybåndet der strækker sig fra Augustenborg i øst til Gråsten i vest (bybåndet har ca. 50.000 indbyggere). Kommunen har endvidere et større lokalcenter i Nordborg, hvor også Danfoss er beliggende. Den nye kommune har et befolkningstal på ca. 77.000 og et areal på ca. 495 km².

Erhvervsarealstrukturen i Sønderborg kommune afspejler i høj grad at den før 2007 blev administreret af 7 forskellige kommuner, med hver deres dagsorden og i indbyrdes konkurrence. Geografisk består erhvervsstrukturen af mange områder der ligger spredt i de tidligere kommuner. 4 områder skiller sig dog ud både i størrelse og karakter; Danfoss syd for Nordborg, de nordlige og nordøstlige dele af Sønderborg, Ragebøl vest for Sønderborg og Ulsnæs ved Gråsten.

Erhvervsudviklingen er koncentreret om industrien og særligt mekatroniklyngen med Danfoss i front.

Med anlægget af den nye motorvej fra E45 til Sønderborg vil der blive forbedret adgang til erhvervsområderne langs omfartsvejen ved Sønderborg og ved Ragebøl, hvor der endnu er ubebyggede arealer, og mulighed for nye udlæg. Det er i den forbindelse vigtigt for Sønderborg kommune at de nuværende og fremtidige erhvervsområder udlægges, så de understøtter den både erhvervsstruktur og infrastruktur og de landskabelige værdier.

Sønderborg kommune har følgende mål for arbejdet med erhvervsarealer i dette projekt:

- Mere fokuseret strategisk sammenhæng mellem kommunale erhvervsudlæg. Herunder oprydning i de mange mindre og spredte erhvervsarealer - nogen skal væk, andre skal have andre rammebestemmelser - og udlæg af nye arealer i henhold til en overordnet strategi.
- Arkitektonisk værktøj til sikring af de landskabelige værdier i erhvervsområder langs større færdselsåre.

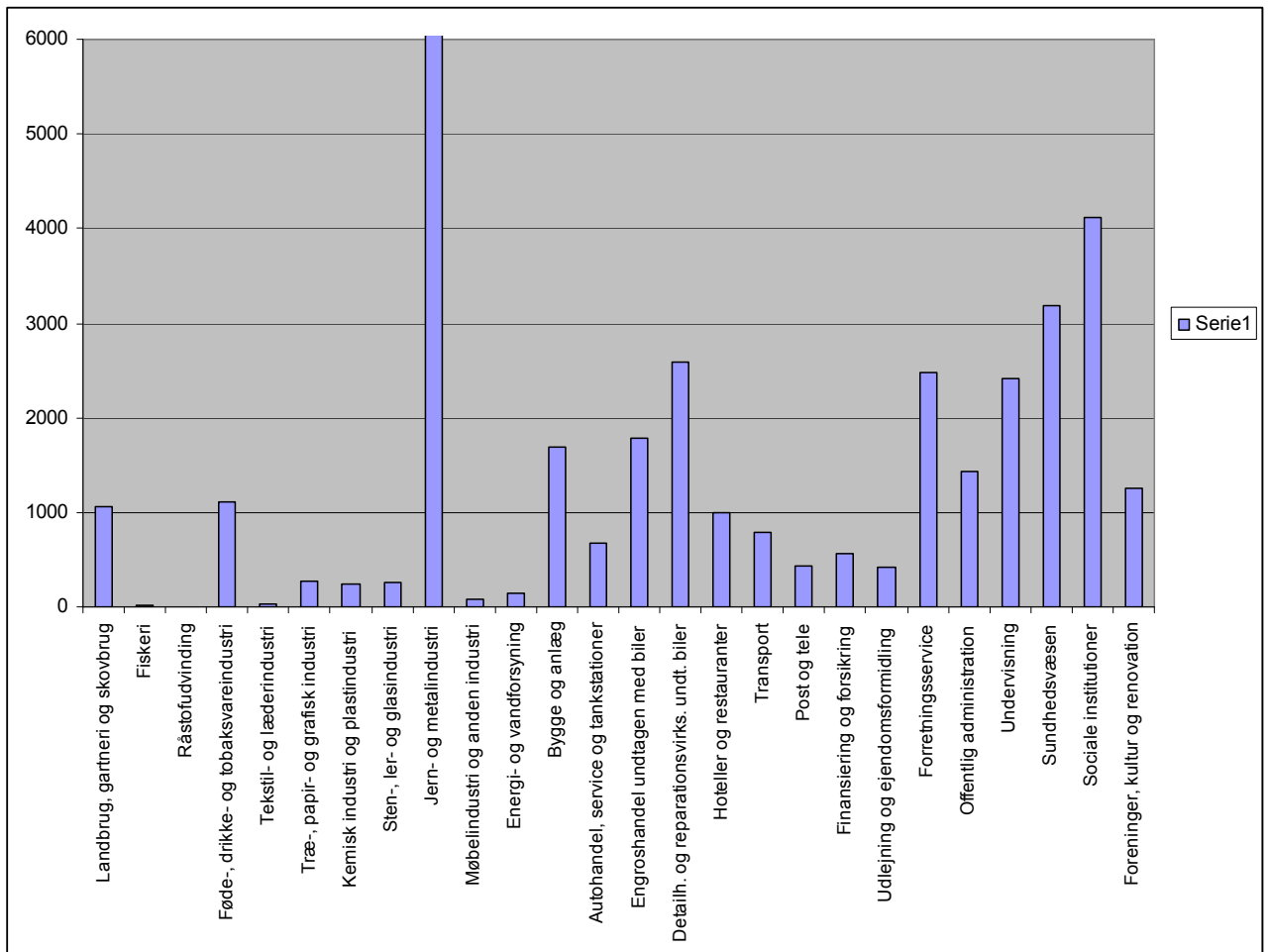
Nuværende erhvervsstruktur

Beskæftigelsesstrukturen er domineret af Danfoss og en række andre produktionsvirksomheder inden for mekatronik (Jern og metalindustri 10.000 beskæftigede). I alt står industrien for ca. 30% af arbejdspladserne i kommunen. Beskæftigelsen i kommunen er vist på Søjlediagrammet.

Erhvervsmæssige styrkepositioner findes endvidere indenfor landbrug/fødevarer og turisme.

Store dele af erhvervslivet er i større eller mindre grad organiseret i klynger med netværksdannelser på tværs af virksomheder og uddannelsesinstitutioner både indenfor og udenfor kommunen. Klyngerne er bl.a. faciliteret af institutionerne Center for erhvervsudvikling og Udviklingsråd Sønderjylland.

En række ældre industrivirksomheder ligger i dag på infrastrukturelt uhensigtsmæssige arealer i Sønderborg by. Med udarbejdelsen af en klar strategi og struktur for erhvervsudlæggene i kommunen vil der kunne udlægges arealer, hvor det på sigt blive rentabelt for mange af disse virksomheder at flytte til. Samtidigt vil der opnås en bymæssig gevinst ved at flytte miljømæssigt belastende virksomheder til arealer hvor de miljømæssige udfordringer er mindre.



De seneste års erhvervsudvikling

Der har gennem de seneste år været konstant efterspørgsel efter erhvervsarealer, i den nye Sønderborg kommune. Efterspørgslen har særligt været orienteret mod arealer der ligger tæt ved de større færdselsåre

4 Opponenternes indlæg og spørgsmål

4.1 Kommunernes og Kuben Managements spørgsmål til opponenterne

Nedenstående spørgsmål er udsendt sammen med baggrundsmaterialet, således at spørgsmålene indgår i opponenternes forberedelse til seminaret.

Guldborgsund

- Principperne for planlægning tager oftest udgangspunkt i byerne - kunne der være behov for specielle modeller for placering og zonerings af erhvervsarealerne i Danmarks yderområder - hvor erhvervsstruktur, bystørrelser, infrastruktur og kollektiv trafik (teletaxi!) mv. er helt anderledes end i og omkring de større byer?
- Hvilken referenceramme skal man anvende til vurdering af en virksomheds transportbehov i dialog- og screeningsværktøjet?
- På hvilken måde kan man - i stil med Miljøhåndbogens afstandsklasser efter virksomhedstype - opstille en metodik (et "skema") for design-principper/æstetik efter virksomhedstype?

Kontaktperson: Peter H. Vergo, pver@guldborgsund.dk

Lolland

- Langs det store H er der udviklet erhverv ved motorvejene i det øvrige Danmark, men ikke på sydhavsøerne - hvad skal der til, for at få en udvikling her?
- Hvad kan man gøre for at få en samlet vurdering af motorvejsstrækningerne: sidevejsanlæg, byer, landskab, afkørsler - visuel virkning og arkitektur?
- Hvilke typer erhverv skal ligge langs motorvejen - skal det alene være med logistisk begrundelse, eller kan det også være en profilering?
- Hvordan kan man forestille sig klynger - som vejsløjfer ved motorvejen - der giver adgang og fælles informationsskiltning - men uden direkte facade?

- Hvordan kan man forestille sig en form for facaderåd for bebyggelse - skiltning, flagning m.v. langs motorvejene?
- I Tyskland har man på motorvejstrækninger brune informationstavler om landskabsområder, som man kører ind i. vil det være en god ide og i givet fald hvordan kan det praktiseres i Danmark?

Kontaktperson: Kitty Sommer, kiso@lolland.dk

Sønderborg

- I det udarbejdede notat diskuteres udlæg af erhvervsarealer ved hovedtrafikåre i det åbne land - hvordan kan det spille det sammen med de statslige interesser?
- De nye kommuner har fået ansvar for arealudlæg i det åbne land. Særligt i udkantsområder er der uoverensstemmelse mellem de kommunale erhvervsinteresser og statens landskabelige interesser. Hvordan kan vi skabe sammenhæng mellem de kommunale erhvervsarealudlæg uden for den nuværende bymæssige bebyggelse og de landskabelige interesser?
- Synlighed er af stor betydning for lokalisering langs motorvejen. Hvordan giver vi erhvervslivet et incitament til at lokalisere sig og bygge på landskabets og helhedens præmisser?

Kontaktperson: Søren Kehr, skeh@sonderborg.dk

KUBEN

- I udkastet til rapport indgår der overvejelser om en ny model (en ny tilgang), som skal sammenbinde de politiske mål og temaer i kommuneplanen med den konkrete planlægning. Er der yderligere parametre end de anførte, som bør med?
- I udkastet til rapport er der med et eksempel fra Hedensted illustreret, hvorledes en opfattelse af æstetik og indpasning er. Er der behov for en mere central udmelding af, hvad der forstås ved de forskellige begreber?
- Hvordan er det muligt at planlægge i forhold til de lokaliseringsparametre, virksomhederne anfører som de væsentlige? Hvis der i virkeligheden tale om, at der er uoverensstemmelse mellem virksomhedernes faktiske lokaliseringsparametre (baseret på virksomhedens optimering af egen økonomi) og de parametre, de anfører for at påvirke stemningen/holdningen blandt de lokale politikere, hvordan kan der så skabes sammenhæng og samspil?

4.2 Henrik Harder (AAU)¹ Erhverv ved motorvej – baggrund for spørgsmål

Indledende betragtninger

Tak fordi vi måtte være med på side linje - og en stor ros til de ansvarlige for at lave et første forsøg på at skabe et samlet overblik over de muligheder planlovsreformen rummer. Og den gode nyhed for de involverede kommuner er at der er rigtigt store muligheder for at selv at bestemme hvad der skal ske. Men den dårlige nyhed er at det ikke er gratis at køre over broen og området stadig ikke har en central beliggenhed.

Mere generelt kan man sige at der det fremsendte materiale bruges derfor den del kræfter på at trække reference til Sønderborg området, hvor man om man så må sige selv har taget fat i udviklingen og forsøgt at præge den. Det er den sammenhæng forståeligt at man lader sig inspirerer af den proces man har været igennem i Sønderborg området – men der er en række fundamentalt forskellige forhold (erhvervsudviklingen, landegrænsen til tyskland mm.) der gør at en sammenligning måske ikke er så perspektivrig – For at sætte det hele på spidsen er det nok langt mere interessesandt hvad der sker i krydset E20 og E47/E55, lille Salby for Erhvervsudviklingen i Lolland og Falster end hvad der sker i Sønderjylland.

Set i 20 – 30 års planlægningsperspektiv ville vi nok anbefale, at man fokuserer lidt anderledes.

Set i forhold til enkelte parametre/faktorer

- Transport - Alternativ til persontrafik via bil/motorveje, måske krav om et hurtigtog "TGV" løsning, fordi motorvejene allerede i dag er ved at sande til og dette vil lade randområder endnu mere blottede end i dag.
- Lokalisering - Ved motorvejen, men hvad med en plan(landskabs)plan for resten området. Det er for snævert at fokusere på de "nærmeste 300 meter" på hver side af motorvejene, men økonomisk og æstetisk er det det vigtigste område for alle parter.
- Bebyggelser/Landskab – Fysisk plan for hvor der skal bygges og hvor landskab skal bibeholdes. En fokus på " Nørre Alslev" er i den forbindelse nok for snæver ...
- Sønderborg inspiration, se tidligere bemærkninger!

¹ Henrik Harder (AAU) og Thomas Sick Nielsen (KU): Erhverv ud til Motorvejen? Udkast til notat, sept. 2008.

- Landskabsindpasning, fokuser på den større skala!
- Hittidig lokalplanlægning – alt hvad der ikke er forbud er tilladt!

Model – for bybygning

Den reelle situation i området er jo, at der er rigtigt meget plads – så der er vel mere tale om et strategisk valg om, hvor man vil. Med valget af ABCD modellen kunne man også ende i den situation, hvor der fokuseres for meget på lokaliseringen i den lille skala, medmindre modellen er tænkt anvendt for hele motorvejsstrækningen som er ført i gennem området.

Mulighedsnotat for Guldborgsund og Lolland kommune:

- Områdets situation – et randområde med generel mangel på medarbejdere i forhold til Københavns område - mismatch mellem ønsker om udvikling og virkelighed.
- Hvor skal medarbejderne komme fra – i en situation hvor man så har fået arbejdspladserne til området!
- Sammenligningen med andre grænseområder er meget problematiske, Øresundsregionen unik på grund af sin størrelse Sønderjylland/tyskland unik fordi det ikke koster noget at køre over grænsen!
- Området vi her snakker om, jeres område, kan rumme det værste fra begge verdener, få mennesker og alt andet end en central placering?

Statusområdeanalyse for 13 udvalgte erhvervsområder:

- Områdets situation er kortlagt med udgangspunkt i ikke særlig mange data fra ikke særlig mange virksomheder / er der tale om et repræsentativt sample.
- Er de virksomheder man spørge også dem der vil komme fremover til området!
- Ferhmern for generelt ikke har stor betydning for virksomhedernes udvikling – forbindelsen er enten uden betydning eller vil få negativ effekt på deres udvikling!
- Utilfredshed med den kollektive trafik/medarbejderudbud!

Plan 09: Erhverv ud til motorvejen:

Ser man på selve området så mangler der en større plan/vision for udviklingen af området(erne), og skal udviklingen i disse områder indgå i en større sammenhæng er der nogle områder der er bedre til bestemte typer af erhverv end andre.

Konklusion

Stor forskel på situationen i Sønderborg området og case området!

Vision for området er en god ide – men mere nærliggende at sammenligne med Nyborg/Korsør eller lille Salby!

4.3 Jan Engell (By- og Landskabsstyrelsen)

Landsplanlægningen og oversigten over statslige interesser sigter mod planlægning, der skaber en høj grad af funktionalitet og miljømæssig bæredygtighed gennem samordning af byudvikling og trafikal infrastruktur, og sikrer bæredygtighed blandt andet i form af attraktive og intakte landskaber og naturressourcer uden for byernes rand (en klar grænse mellem by og land).

Et klart og forståeligt bymønster er basalt for at kunne styre byudviklingen på længere sigt. Bymønstret kan defineres dels som netværket af byer af forskellig størrelse og dels som den indre opbygning af større byer. Bymønstret udgør de overordnede fysiske rammer, som påvirker byens funktionelle struktur. Funktionen kan følge formen i mindst ligeså høj grad som omvendt (jf. Fingerplanen). Hvis bymønstret er ligger fast i forhold til infrastruktur for både individuel og kollektiv trafik, bliver byen mere robust over for skiftende økonomiske og erhvervsmæssige svingninger. Bymønstret og infrastrukturen er plan og bevidst strategi, der kanaliserer og sætter rammer for markedet. Planen kan prioritere bæredygtige transportformer og skabe særlige beliggenhedsfordele samfundsmæssigt set, men som markedet ikke selv ville kunne skabe. Det er en statslig interesse, at byudvikling så vidt muligt planlægges indefra og ud, for at udnytte og understøtte byernes eksisterende ressourcer, struktur og miljø og give mulighed for at opleve forskel mellem by og land.

Erhvervsudviklingen baserer sig mere og mere på udnyttelse af viden. Det betyder, at højt uddannet arbejdskraft bliver en afgørende faktor i stort set alle erhverv. Adgang til kvalificeret arbejdskraft med individuel men i høj grad også med højklasset kollektiv transport, som kan betjene et stort regionalt opland, bliver en afgørende lokaliseringsfaktor. Den enkelte virksomhed kan dermed trække på kompetencer inden for et større netværk af byer. En øget værditilvækst inden for specielt transporterhvervet synes mere afhængig af en raffinering af det samlede transportsystem end opbygning af flere lokale transportcentre.

Systematisk lokalisering af transport og logistikvirksomheder ved motorvej, vil have tendens til at trække et bredt spektrum af andre mindre godstransportafhængige virksomheder med sig (jf. udviklingen i Trekantområdet). Dette kan sprænge den bystruktur, som andre byfunktioner og byen som helhed er afhængig af (fx ved at svække den bymæssige, sociale og kulturelle kvalitet).

Spørgsmål til projektet

1. Hvor stort er behovet for arealudlæg til godstransportafhængige erhverv egentlig? (Kvalificeret vurdering af behovet? - hvordan sikrer man, at nyudlæg har en passende størrelse, der ikke skaber overudbud lokalt, regionalt og nationalt?)
2. Hvordan sikrer man gennem planlægning, at kun virksomheder med særligt gods-transport behov placeres motorvejsnært? (virksomhedsscreening, lokalplananvendelse, branchekode?) Betyder hensynet til fleksibilitet, at planen vil åbne mulighed for et bredt spektrum af erhverv?
3. Hvordan sikres det, at udlæg til transporterhverv er optimale ud fra en helhedsvurdering af det samlede logistik- og distributionssystem? (regionale, nationale og internationale relationer må vurderes?)
4. Hvordan afgøres det, om en virksomhed bør integreres i byen eller ved motorvejen (hvor meget godstransport kræves til en motorvejsnær lokalisering, og hvor meget persontransport skal der være, før virksomheden bør ligge nær højklasset kollektiv trafikbetjening?)
5. Hvordan sikres en analyse af behovet og muligheden for at integrere den enkelte virksomhed i byen, dvs. afdækning af virksomhedens behov for fx nærhed til trafikterminal, attraktivt bymiljø og udbud af service og kompetencer?
6. Hvilket strukturprincip skal byernes udvikling styres efter, hvis princippet om indefra og ud opgives?

4.4 Spørgsmål fra DN

1. Kan landskabsoplevelse, klimamål, trafiksikkerhed, pendlingstid, sundhedspolitik og andre bæredygtighedsrelaterede planprincipper med fordel indarbejdes i modellen?
2. Tidligere erfaringer har vist, at beplantning ikke virker effektivt i forhold til uheldigt/ikke velplaceret erhvervsbyggeri langs motorvejene. Kan krav om beplantning opveje negative landskabelige konsekvenser, og hvordan sikres det i givet fald, at en eventuel beplantningsplan overholdes/håndhæves?

3. Hvordan kan biologiske forhold, sammenhængende spredningskorridorer for dyr og planter på tværs af nye erhvervsområder (gerne på tværs af motorvejen) indgå som et element i planlægningen?
4. Hvordan sikrer kommunen, at udlæg af nye velplacerede erhvervsområder går hånd i hånd med nedlæggelse (tilbageførsel til landzone) af gamle/uaktuelle erhvervsarealer?
5. Kan motorvejsstrækninger klassificeres med udgangspunkt i landskabsæstetiske hensyn (fra bilistens synsvinkel) med henblik på at op- og nedprioritere enkeltstrækninger i lokaliseringsanalysen?
6. Skal kommunerne kunne tilbyde ledige erhvervsarealer til alle typer virksomheder?
7. Er facadeeksponering et afgørende element for virksomhedernes ønske om at etablere sig nær ved /langs motorvejen, og bør det i givet fald indgå som et væsentligt parameter i kommunens lokaliseringsmodel, for at sikre en klar forventningsafstemning mellem virksomhedernes ønsker for lokalisering og kommunens planlægning?
8. Undersøgelser fra Hovedstadsregionen tyder på, at muligheden for klyngedannelser er af mindre betydning for virksomhedernes lokaliseringønsker. Gælder det også i udkantsområderne, og hvilken betydning får det i givet fald for planlægningen?
9. Det diskuteres på Lolland og Falster, hvilken betydning en eventuel Femernforbindelse vil få for erhvervslivets lokaliseringønsker. Kan der trækkes på internationale erfaringer for delvist sammenlignelige projekter, og kan disse yderligere kvalificere den lokale planlægning?
10. Kan ABC (D..)-modellen videreudvikles i et sådant omfang, at den med fordel kan anvendes i udkantsområderne langt fra større bysamfund?

4.5 Spørgsmål fra Per Henriksen, DI

- 1) Har I overvejet behovet for at skabe egen klarhed over mål og strategi i spørgsmålet om den kommunale udvikling (altså i forhold til emnet) -

- og hvis ikke? Hvad vil det så betyde?

- herunder spørgsmål om fokus og dermed ressourceallokering. Om at undgå "interne " kampe med nabokommuner om samme mål osv. (kan der gøres mere på fælleskommunalt hold etc)

- hvilke erhverv er reelt motorvejsrelevante?

- tilgængelighed er et nøglebegreb. Med ny korridor via Femern (bro, vej, bane) burde det accelerere tankerne omkring hvordan tilgængeligheden for gods og personer kan øges.

2) Har I gjort jer overvejelser om hvordan samspillet mellem transportformerne kan påvirkes i jeres område

- ikke mindst i spørgsmålet mellem gods og persontransport.

- Femern giver øget transittrafik, har I overvejet hvordan det kan påvirke, evt. udnyttes i vækstsammenhæng?

- samlet set hele samspillet og de udviklingsmuligheder, der kan ligge i vej / bane / sø / luft

4.6 Spørgsmål fra Thomas Juel Clemmensen, By og Landskab, Arkitektskolen i Århus

Guldborgsund:

- Hvordan udvikles generelle modeller for placering og zonerings af motorvejsnære erhvervsarealer, der tager højde for stedets specifikke potentialer og problemer?
- Der må findes en række europæiske eksempler, der kan benyttes som referenceramme i forbindelse med vurderingen af en virksomheds transportbehov.
- Kan en designmanual efter virksomhedstyper sikre arkitektonisk kvalitet? Hvordan udvikles planløsninger der mere uafhængigt af bygningsmassens karakter kan sikre basale arkitektoniske kvaliteter ved de motorvejsnære landskaber?

Lolland:

- Hvilke former for udvikling er både mulig og ønskværdig på sydhavsøerne?
- Hvordan kan byer, veje og landskab betragtes som en helhed, hvis visuelle og arkitektoniske kvaliteter kan vurderes?
- Hvordan udvikles forskellige typer af erhvervsområder ud fra virksomhedernes lokaliseringsbehov?

Sønderborg:

- Hvordan kan projekter "Erhverv ud til motorvejen?" og dets udviklingseksempler være med til at kvalificere diskussionen om hvordan grænsen mellem 'by' og 'land' sikres?
- Hvordan planlægges rammerne for fremtidens kulturlandskab? Kan 'landskabsplanlægning' danne rammen for erhvervsudviklingen?
- Hvordan udformes forskellige planløsninger, der kan stimulere virksomhederne til en hensigtsmæssig lokalisering?

Kuben:

- Hvordan koordineres de mange forskellige parametre i udformningen af en ny model/tilgang og hvordan operationaliseres denne model/tilgang i forhold til de begrænsede ressourcer i kommunerne?
- Hvordan fastlægges præmisserne for den æstetiske diskussion og diskussionen omkring indpasning?
- Hvordan udformes planløsninger, der uafhængigt af virksomhedernes karakter og lokaliseringsstrategi, kan bidrage til at skabe kvalitative sammenhænge i det fysiske miljø? Hvordan udformes forskellige planløsninger, der kan stimulere virksomhederne til en hensigtsmæssig lokalisering?

Afsluttende bemærkning - Seks pointer i forhold til præmisserne for en ny 'bybygning':

- Vigtigt at tænke 'by' og 'land' som en helhed.
- Der må arbejdes med forskellige differentieringer af 'by-land'.
- Byen bør opfattes i forhold til forskellige tætheder. Mindre tæt betyder ikke nødvendigvis mindre bymæssig.
- Behov for en fleksibel/dynamisk planlægning, der kan tilgodese en voksende uforudsigelighed.
- Behov for at tænke i nye offentlige/kollektive rum

Specifikt i forhold til motorvejen: den bør tænkes som del af et større vejsystem.

4.7 Spørgsmål fra Peder Baltzer Nielsen, Realdania Arealudvikling

1. Hvilke overvejelser gør kommunen sig om, hvad der skal til for at skabe fremtidens erhverv? Med andre ord, hvad er erhvervspolitikken, og hvordan afspejler den sig i en seriøs tilgang til hvor, hvilke erhverv bedst lokaliserer sig. Skal den lille håndværkervirksomhed, der betjener det lokale opland nødvendigvis ligge ved motorvejen, skal revisorvirksomheden eller skal disse arealer reserveres til virksomheder med produktion eller omladning m.v. af gods til "tung transport"?
2. Hvis der overvejes lokalisering af virksomheder ved motorvejen, hvem skal det så være til gavn for:
 - virksomhedens og dens produkter? (handler om tung trafik)
 - virksomheden og dens medarbejdere? (handler om pendlingen – helt afhængig af bil svært at etablere kollektiv trafik hertil)
 - lokalsamfundet eller lokalsamfundene? (handler om, at der ofte ikke er mange arbejdspladser i de virksomheder der etableres her – og at det som sådan ikke vil gavne lokalsamfundet i form af fx skattekroner fra medarbejderne + at "skiltet" ved motorvejen alligevel ikke kan forklare hvad der er attraktivt ved det pågældende lokalsamfund – det er jo ofte mere mangfoldigt og komplekst at forklare)

3. Når man har besluttet sig for et nyt erhvervsområde langs motorvejen, hvordan kan man så forme det nye kulturlandskab der i virkeligheden er tale om? Her tænkes især på den skala, der må være et grundlæggende parameter i den landskabsanalyse som ligger til grund for designet af det nye erhvervsområde. Igen lægger dette op til noget mere end den lille håndværkervirksomhed. Der er tale om store landskabstræk med et motorvejsdesign, som også har de store linjer for øje – dels p.g.a. de landskaber, motorvejene er designet i, og dels p.g.a. den hastighed, man tilbagelægger vejstrækningerne med og dermed den hastighed, hvormed man passerer erhvervsområderne.

5 Gruppdebatterne

5.1 Gruppe A

Dette kapitel indeholder spørgsmål til opponenterne og referat af debatten i gruppe A, hvor Henrik Harder, trafikforsker ved AUC, var opponent.

Følgende var repræsenterede i gruppen: AUC, Plan09, Guldborgsund, Lolland, Silkeborg og Sønderborg.

5.1.1 Debat i første runde

Debatten er refereret ved at skrive teksten ind med blå i de enkelte spørgsmål.

Guldborgsund

Principperne for planlægning tager oftest udgangspunkt i byerne – kunne der være behov for specielle modeller for placering og zonerings af erhvervsarealerne i Danmarks yderområder - hvor erhvervsstruktur, bystørrelser, infrastruktur og kollektiv trafik (teletaxi!) mv. er helt anderledes end i og omkring de større byer?

Bemærkninger:

Infrastruktur er dikteret af historien.

Byerne har traditionelt flyttet sig til, eller er opstået ved de infrastrukturelle knudepunkter.

Spørgsmål:

- Hvordan håndterer man, at byerne flytter deres centrum til vejen/de infrastrukturelle knudepunkter
- Hvordan udnytter man, at byen flytter sig til knudepunkter.

Bemærkninger:

Det er et paradoks, at der kræves stor synlighed, samtidig med at mobiliteten er øget. Derved burde beliggenhed have mindre betydning.

- Er det en "borgmestermyste" at synlighed er vigtig?

Etablering af offentlig trafik har sjældent succes når der anlægges større infrastruktur. Den kollektive trafik har altid tabt til privatbilismen når der er anlagt motorveje.

Et af de centrale spørgsmål i den regionale planlægning er, om livet flytte til motorvejen eller aktiviteterne skal flytte til livet?

- Hvilken referenceramme skal man anvende til vurdering af en virksomheds transportbehov i dialog- og screeningsværktøjet?
- På hvilken måde kan man - i stil med Miljøhåndbogens afstandsklasser efter virksomhedstype – opstille en metodik (et "skema") for design-principper/æstetik efter virksomhedstype?

Bemærkninger:

Det er flere gange konstateret, at virksomhederne bliver bekymrede, når der ikke reguleres via erhvervsområdernes lokalplaner.

Kan der laves en virksomhedskategorisering?

Lolland

1. Langs det store H er der udviklet erhverv ved motorvejene i det øvrige Danmark, men ikke på sydhavsøerne - hvad skal der til, for at få en udvikling her?
2. Hvad kan man gøre for at få en samlet vurdering af motorvejsstrækningerne: sidevejsanlæg, byer, landskab, afkørsler - visuel virkning og arkitektur?
3. Hvilke typer erhverv skal ligge langs motorvejen - skal det alene være med logistisk begrundelse, eller kan det også være en profilering?
4. Hvordan kan man forestille sig klynger - som vejsløjfer ved motorvejen - der giver adgang og fælles informationsskiltning - men uden direkte facade?
5. Hvordan kan man forestille sig en form for facaderåd for bebyggelse - skiltning, flagning m.v. langs motorvejene?

6. I Tyskland har man på motorvejstrækninger brune informationstavler om landskabsområder, som man kører ind i. vil det være en god ide og i givet fald hvordan kan det praktiseres i Danmark?

Lolland Spørgsmål:

Hvilken betydning vil en ny station ved Femern-broen have?

Gen-spørgsmål: Hvad vil Lolland bruge den kollektive trafik til?

Gen-spørgsmål: Skal et hurtigtog køre uden om Nykøbing falster?

Sønderborg

1. I det udarbejdede notat diskuteres udlæg af erhvervsarealer ved hovedtrafikåre i det åbne land - hvordan kan det spille det sammen med de statslige interesser?

Der er ikke nogen uoverensstemmelse mellem de statslige og kommunale interesser, bl.a i kraft af de seneste udmeldinger i kollektiv trafik(plan)....

Kommunerne har stort spillerum for udlæg af arealer, og hæmmes sjældent af de statslige interesser.

For Lolland vil det gælde, at anlægget af en station ved Rødby, vil være en klar udmelding om at det er en statslig interesse at udvikle området.

Statens interesser i udkantsområder:

Staten har i de senere år flyttet mange funktioner og institutioner. Det er et eksempel på en nedprioritering af statens interesser i udkantskommuner. Det spiller endvidere sammen med nedprioriteringer i den kollektive trafikforsyning i udkantsområder

(de resterende spørgsmål er ikke drøftet)

5.1.2 2. debatrunde:

Spørgsmål fra Henrik Harder.

Hvad med resten af landområderne, fra 300 m fra vejen og udefter?

Kommunernes svar:

Nyetablering af byfunktioner sker i byen. Det har ikke interesse i at inddrage det åbne land.

Hvorfor skal kreative erhverv ikke ligge ved motorvejen

- Skal livet og byfunktionerne flyttes til de infrastrukturelle knudepunkter.

De to regioner er porte til EU og kontinentet, men der er store forskelle mellem Lolland/Guldborgsund og Sønderborg. Byerne har en kontekst som de ikke kan frigøres fra. Historien vil have indflydelse på hvilken udvikling der kan skabes og hvordan den skabes.

Lolland og guldborgsund har på nuværende ikke nogen funktionel integration med Tyskland, og der ikke en historisk sammenhæng på tværs af Femernbælt.

Sønderborg er på mange områder funktionelle sammenhænge med Tyskland. Dette gælder bl.a. bosætning, arbejdsmarked, detailhandel og turisme.

Sønderborg har en bærende industrigigant.

For den Sønderjyske region har den grænsenære placering haft en positiv effekt, med spin-off på turisme, arbejdskraft og logistiksektoren.

5.2 Gruppe B

Gruppe med opponenterne Jan Engell, By- og Landskabsstyrelsen samt Nina Larsen Saarnak, Danmarks Naturfredningsforening.

1. runde – refleksioner på kommunernes spørgsmål:

- Kan man klassificere motorvejsstrækningen – også ud fra et landskabssynspunkt - hvilke landskaber er "smukkeste" – motorvejsstrækningen set og oplevet af bilisterne "som et stykke musik" - ikke kun en strækningsanalyse – og udover registrerede naturværdier/kvaliteter?
- Kan man tænke sig afstandskrav fra landskab til motorvej – ligesom man har til boligområder?
- Kunne man opstille oplysningstavler i lighed med, hvad man gør i Tyskland om
- landskabstyper man passerer – typer og farver kunne være på baggrund af koncept fra Skov og Naturstyrelsen ? (F.eks. fra Rødby Havn og Nordpå: Det inddæmmede landskab: Rødby Fjord, Maribo Søerne Naturpark, kystlandskabet Guldborgsund, farvandet og ø-riket Storstrømmen)
- Kan man tænke sig ind i et bynetværk, der rækker udover kommunerne?

- Kan man tænke sig et transportcenter af national funktionalitet og af international klasse?
- Kan det indgå i planlægningskoncept, at virksomhederne skal spille sammen med lokalsamfundene?
- Hvordan vurderes en virksomheds transportbehov? – branchetilknytning? – overvejelser om bæredygtighed - CO2 udslip skal også ind omkring lokalisering
- Hvordan udvikles et dialog værktøj, der er i overensstemmelse med stedets ånd?
- Hvordan profileres et område til klynge/netværksdannelse?
- Hvordan screenes den enkelte virksomhed omkring behov?
- Hvordan undersøges om facade og skiltning ud til motorvejen er væsentligt for virksomheden?
- Hvordan gribes spørgsmålet om arkitektur, facade udformning, skiltning, kvalitet m.v. an?
- Kunne man tænke sig et katalog med gode og dårlige eksempler?
- Virksomhederne kan modellerer et område også på andre områder end det fysiske – eks. Danfoss, der investerer massivt og bredt i lokalområdet.

2. runde – kommunernes refleksioner på opponenternes spørgsmål

- Hvordan er arealbehovet til erhverv og hvilke arealer er relevante?
- Kan og tør regionerne spille en rolle omkring struktur for udlæg af erhvervsarealer?
- Giver en ny bro et nyt behov?
- Kan ABC modellen bruges i yderområderne?
- Kan der skabes sammenhæng imellem by og nye områder?

- Er der eksisterende klynger f.eks. omkring Danfoss – Vestas – kan der bygges nye op?
- Hvor stort er det reelle bidrag til erhvervsudviklingen ved placeringen langs motorvejen?
- Hvordan tænkes bæredygtigheds tankegangen ind: transport- natur- miljø- klima?
- Har fælleskommunale erhvervsarealer en gang på jorden – eller vil hver enkelt kommune prioritere egne behov?
- Kollektiv transport – vigtig f.eks. forbindelse til Tyskland- København, Silkeborg behov for aflastning af motorvej med kollektiv transport – Sønderborg- svært udenfor bygrænsen.

Lidt fra paneldebat:

- Er udlæg ved motorvejen resultat af en politisk strategi eller en samfundsmæssig foræring til nogen virksomheder?
- Hvilke virksomheder satser kommunerne på, og hvor skal de ligge?
- Kan der skabes sammenhæng mellem de forskellige transportformer: Jernbane – søtransport- lufttransport?
- Kan man få glæde af transitstrømmene?
- Kan man udvikle metoder som er let tilgængelige?
- Kommunerne skal satse på kvalitet og indhold, ellers vil udviklingen gå udenom
- Dialog værktøj – kan det udvikles på baggrund af virksomhedernes krav?
- Det skal være funktionel begrundelse – ikke en politisk idé
- Kan motorvejen ses som en gren i et større vejnet?
- Kan vi få vejdirektoratet aktivt med?

5.3 Gruppe C

Gruppe med Per Henriksen, DI

Deltagere:

Per Henriksen, DI

Sidsel Quist Jensen, Oxford Research

Birgitte Rønnow (deltog kun i 1. runde)

Vivi Krøll, Sønderborg Kommune

Dorte Ringgaard Jensen, Silkeborg Kommune

Christian Frederiksen, xx

1. runde

Spørgsmål:

Gruppen drøftede spørgsmålet om, hvorvidt der er konkurrence mellem kommuner om udbud af motorvejsnære erhvervsarealer mv.

Svar:

På embedsmandsplan eksisterer der langt hen ad vejen et godt og hensigtsmæssigt samarbejde, men en vis konkurrence både politisk og administrativt kan formodentlig aldrig helt undgås.

Spørgsmål:

Spiller synlighed ved motorvejen en rolle:

Svar:

Ikke nødvendigvis.

Der findes gode virksomhedseksempler på gevinster ved placering ved motorvejen. Motorvejen kan ses som en slags "internet", hvor man "surfer" og opdager behov.

Transport- og logistikbranchen vil ligesom storcentre selvfølgelig gerne placere sig ved motorvejen.

Et dilemma er imidlertid, at nogle af de virksomhedstyper/brancher, der af transportmæssige grunde kan placeres ved motorvejen, som eksempelvis varehoteller, ofte ikke har enten midler til eller noget om at præsentere sig pænt!

Fortætningstanken er også god med hensyn til erhvervsområder.

Spørgsmål:

Hvordan sikrer vi, at det også for kommende generationer er smukt at bevæge sig i det danske motorvejslandskab?

Svar:

Der er brug for en arbejdsdeling mellem kommunerne.

Spørgsmål:

Med den infrastruktur, der kommer i både Sønderborg og på Lolland og Falster (motorvej og Femern Bælt-forbindelse) – hvordan kan kommunerne da udnytte de øgede infrastruktur?

Svar:

I Holland har man f.eks. været gode til at skabe baglandsstrukturer, kan noget lignende gøres i Danmark?

2. runde

Spørgsmål:

Hvordan kan man tænke i samspil mellem de forskellige transportformer langs motorvejen, herunder motorvejstransport i last- og personbil, søtransport/havne, lufthavne?

Hvordan skaber vi værdi (merværdi) af de stigende transportmængder og transitstrømme hen over kommunegrænser?

Ønsker man erhvervsområder målrettet transport og logistik, eller hvad er det for en udvikling man ønsker?

Er udviklingen af motorvejsnære erhvervsarealer del af en overordnet udviklingsplan/strategi?

Panel:

Pas på at byerne ikke bliver funktionstømte.

En diskussion med de eksisterende virksomheder i kommunerne er vigtig. Der er brug for dialog og forventningsafstemning mellem kommunerne og virksomhederne.

Det er brug for (meget vanskelige) analyser af fremtidige udviklingstrends – hvor ligger fremtidens jobs.

By og land er to sider af samme sag.

Motorvejen er blot en del af andre områder/en af flere problematikker.

5.4 Gruppe D

1. drøftelse i gruppe D

Spørgsmål 1 – Guldborgsund – Ny planlægningsmodel?

Hvordan kan et lokaliseringværktøj udformes, så det kan tage højde for de forskelle, der er mellem områder med høj vækst og yderområder? (Så der *ikke* sker en stigmatisering af yderområder og så der kan ske koordineret grænseoverskridende planlægning).

Hvordan skabes en metodik der kan forstås og anvendes på tværs af Kommunegrænser og uden en objektiv låsning på hvad der er center- og hvad der er udkantsområder?

Hvordan kan man skabe et "...fælles sprog...?" omkring de forskellige værdier der knytter sig til krydsfeltet profilering, arkitektur, friarealer, bæredygtig transport, natur og landskab for de motorvejsnære erhvervsområder?

Hvordan kan man udforme et generelt lokalisingsværktøj som kan udpege specifikke/unikke muligheder og kvaliteter, og som dermed stimulerer udviklingen på lokale forudsætninger?

Spørgsmål 2 – Guldborgsund – Referenceramme for et screeningsværktøj?

Hvor kan man finde inspiration til en objektiv referenceramme for vurdering af en given virksomheds transportbehov og hvordan kan denne referenceramme tilpasses et dansk dialog- og screeningsværktøj for lokalisering af virksomheder?

Spørgsmål 3 – Guldborgsund – Arkitektonisk kategorisering?

Hvordan kan man indarbejde æstetik og designproblematikken som en parameter i et lokalisingsværktøj?

Hvordan får man prioriteret designparametre tidligt i dialogen med virksomheder om et givent byggeprojekt?

Hvordan kan landskabet være den styrende designramme for planlægningen af erhvervsområder? (Landskabet overtage bygningsarkitekturens traditionelle rolle som det strukturerende og identitetsskabende).

Afledt af debatten

Hvordan kan én yderkommunes planlægningsindsats øge statens interesse i at opprioritere den kollektive togbetjening i yderområder?

2. drøftelse i gruppe B – Opponenternes spørgsmål?

Metodisk operationalisering – ressource tilpasning.

Hvordan kan man operationalisere alle de forskellige parametre i metoden så de svarer overens med de ressourcer der er til rådighed i kommunerne?

Hvad er de mest relevante parametre i en ny planlægningsmodel for erhverv?

Hvilke overvejelser gør kommunen sig om erhvervsudviklingen – er det alt fra den lille malermester og det store transport og logistikfirma, og hvordan kan de prioriteres med den samme metode iht. den samme planlægningsmodel?

Kan man kombinere de forskellige metoder til én faseopdelt metode?

Hvordan kan modellen operationaliseres så den bliver tilgængelig og reelt anvendt af kommunerne?

Operationalisering af beslutningsgrundlaget.

Hvordan kan kommunernes nye kompetencer på planområdet udfyldes så det sker med respekt for landskab og arkitektonisk udtryk?

Hvordan kan erhvervsområder i byranden og ved motorvejen planlægges så de ikke funktionstømmer byerne og bymidterne?

Hvad vil være valide argumenter for at placere en virksomhed motorvejsnært?

Hvordan kan der udarbejdes politiske beslutningsgrundlag så landskabet og arkitekturen tillægges værdi i den konkrete planlægning af erhvervsområder? (Hvordan gøres motorvejene til margueritruter?)

Ny forståelse af (planlægningen af) vores landskab og samfund.

Hvordan kan vi med erhvervsplanlægningen bidrage til at skabe et værdifuldt nutidigt kulturlandskab?

Hvordan skabes by- og landskabskvalitet for borgeren og brugerne i de nye bebyggede miljøer ("den grænseløse by")?

Opsamling

"Selvfølgelig skal vi fortsat forme nye kulturlandskaber – ja, vi skal have erhvervsområder ved motorvejen!!" (Peder Baltzer, Realdania)..fl.??

Men....

Til gavn for hvem? – Virksomheden, lokalsamfundet, m.fl.??

På hvilken måde skal det gøres?

Hvilke overvejelser gør kommunen sig om hvordan fremtidens erhverv skabes Hvad skal vi leve af i fremtiden?).

4 spørgsmål til panelet – Svar:

Hvordan skabe en tydelig Strategi + Hvor ligger arbejdspladserne??

Fremtiden skabes ikke alene af historien, men også af de mål man sætter sig for fremtiden!

De 5 vigtigste parametre i bygningen af den nye By?

Lokaliseringer skal være funktionelt begrundet lige som alt andet i kulturlandskabet! Virksomheden skal analyseres, de lokale behov skal analyseres og så skal kommunerne se ud oven egen baghave – hele verden omkring! Desuden vil en ordentligt Bystruktur og bykvalitet være afgørende – byerne vil altid have rolle!

6 Pointer:

- By og land skal betragtes som en helhed.
- Differentiering af landskaberne - der er mange forskellige.
- Byerne har forskellige identiteter
- Tage højde for at byer og landskaber kan transformere sig.
- Redefinering af det offentlige rum – f.eks. er motorvejen et nyt offentligt rum.
- Motorvejen er bare én gren i det samlede "offentlige transportrum".

Hvordan skabes dialog med virksomhederne?

Dialog om hvad vil de eksisterende virksomheder og en vanskelig analyse af hvilke muligheder bringer fremtiden?

Dialog og de 5 parametre?

Dialogen er vigtig – desuden skal arealerne planlægges så de kan forandre anvendelse og funktion efterhånden som virksomhederne skiftes ud.

Motorvejsstrækninger har mange forskellige kvaliteter – vær opmærksom på det!

6 Paneldebat

4 spørgsmål til panelet – Svar:

[Dette dokument indeholder Peters referat og Sørensen referat \(skrevet med blå\)](#)

Debatpanel:

Spørgsmål fra A-gruppen: hvor er arbejdspladsvæksten, i byen eller i de nyudlagte erhvervsområder.

Hvordan skabe en tydelig Strategi + Hvor ligger arbejdspladserne??

Fremtiden skabes ikke alene af historien, men også af de mål man sætter sig for fremtiden!

Det handler om branding

Det er vigtigt at have en ide om lokaliseringsbehovene og kombinere det med strategiske ønsker

Det er et spørgsmål om historisk udvikling/kontekst kombineret med mål og værdier.

De 5 vigtigste parametre i bygningen af den nye By?

Lokaliseringer skal være funktionelt begrundet lige som alt andet i kulturlandskabet! Virksomheden skal analyseres, de lokale behov skal analyseres og så skal kommunerne se ud oven egen baghave – hele verden omkring! Desuden vil en ordentlig Bystruktur og bykvalitet være afgørende – byerne vil altid have rolle!

Strategisk tydelighed.

1. Byudvikling skal have en funktionel begrundelse og ikke politiske ideer som grundlag for areal og landskabsudvikling.
2. Ordentlig bystruktur og bykvalitet.

Hvordan skabes bedre dialog med virksomhederne og vækst i arbejdspladser?

Det bliver mere og mere vanskeligt at spå.

Realdania prøver at finde frem til større trends i Danmark og udlandet, arbejdet handler primært om afdække trends i befolkningens ageren.

Det er vigtigt at dialog med virksomheder starter inden offentlighedsfaser. Dialog skal bl.a. afdække hvad virksomhederne vil.

6 Pointer:

1. By og land skal betragtes som en helhed.

By og land skal ansues ud fra en helhedsbetragtning

2. Differentiering af landskaberne - der er mange forskellige.

Der findes mange forskellige landskaber

3. Byerne har forskellige identiteter

Der findes mange forskellige bylandskaber og identiteter.

4. Tage højde for at byer og landskaber kan transformere sig.

Det er et dynamisk landskab, der hele tiden er under udvikling. Derfor er det vigtigt at vi tænker på det som sådan.

5. Redefinering af det offentlige rum – f.eks. er motorvejen et nyt offentligt rum.

Der skal tænkes nyt om de offentlige rum, en gentænkning af de rum hvor vi mødes.

6. Motorvejen er bare én gren i det samlede "offentlige transportrum".

Hvordan skabes dialog med virksomhederne?

Dialog om, hvad vil de eksisterende virksomheder og en vanskelig analyse af hvilke muligheder bringer fremtiden?

Dialog og de 5 parametre?

Dialogen er vigtig – desuden skal arealerne planlægges så de kan forandre anvendelse og funktion efterhånden som virksomhederne skiftes ud.

Afstemning af forventninger mellem virksomheder og kommune.

Hvad er grundelementerne i hvad virksomheden vil

Langtidssikring af virksomheder i landskabet.

Motorvejsstrækninger har mange forskellige kvaliteter – vær opmærksom på det!

Differentieret motorvejsforløb, motorvejen har forskellig karakter alt efter hvor man er.

7 Metoden – hvordan virkede den?

Generelt var der stor tilfredshed hos kommunerne med den form, som blev anvendt. Den stadige tilbagevenden til spørgsmål åbnede for nye vinkler, og kommunerne har også i de efterfølgende drøftelser anvendt udviklingsspørgsmålet som arbejdsmetode.

Opponentterne havde mere blandede meninger. Det var tydeligt, at formen virkede begrænsende, når opponenterne ønskede at dele deres synspunkter med de øvrige deltagere. Det må imidlertid – set med arrangørernes øjne – betragtes som en succes, fordi det netop handlede om at skabe dialog frem for at få færdige synspunkter.

Opponentterne blev bedt om at give deres vurdering af arrangementet og metoden, og resultatet gengives nedenfor.

| VURDERING af opponentgruppeseminar den 1. oktober 2008 | Helt enig | | Både/og | | Helt uenig |
|--|-----------|----|---------|---|------------|
| Jeg var klar over, hvad der blev forventet af mig som opponent | X | XX | X | | X |
| Jeg var instrueret i program og metode, så jeg kunne forberede mig | | XX | X | X | X |
| Metoden fremmede mine muligheder for at få mine synspunkter hørt | X | XX | XX | | |
| Metoden medvirkede til at jeg selv fik udbytte af dagen | XX | X | XX | | |
| Jeg vil anbefale andre at bruge metoden i tilsvarende situationer | X | X | XX | X | |
| Jeg synes det var en god dag | XX | XX | X | | |