

## Byen – Vejen og Landskabet

### 1. workshop afholdt den 25. marts 2004

#### Referat

##### Velkomst ved Henrik Harder Hovgesen

Vejdirektoratet, Ålborg Universitet og Kgl. Veterinær Landbohøjskole har fået tildelt forskningsmidler af Fonden Real Dania, til projektet ”Byen, Vejen og Landskabet”.

Formålet med projektet er, på baggrund af pendleranalyser, landskabs- og byanalyser, at udforme en rumlig strategi og vision for fremtidens planlægning af det danske motorvejsnet og dets møde med landskabet og byen.

Ved workshoppen præsenteredes de første analyse resultater, tanker, ideer og planer for forskningsprojektet, der er delt op i 3 faser. Det er fortrinsvis fase 1, samt dele af fase 2, der præsenteres. Herudover nogle tanker vedr. fase 3.

##### Indledning ved Ulla Egebjerg og Henrik Harder Hovgesen

Der er ikke tidligere gennemført nationale analyser af motorvejsbyggeriets konsekvenser for f.eks. by og landskabet langs med og i et samspil med vejene. Veje af denne type kan forventes at tiltrække byfunktioner og have afgørende betydning for de nye byområders og eksisterende landskabers karakter, hvilket allerede kan konstateres ved at iagttage udviklingen langs motorvejene i dag. De muligheder som vejene giver, bidrager med ny dynamik til udviklingen i befolkningens bevægelsesmønstre.

Udbygningen af det danske motorvejsnet har afgørende betydning for de danske byer. Virksomheder og fabrikker kappes om at bygge på grundene ved siden af motorvejene – og hvis de får lov til det, vil Århus og København ende med at vokse sammen. Det viser første del af en ny undersøgelse af de danske motorveje.

##### Gennemgang af forskningsprojektets fase 1. ved Thomas S. Nielsen.

**1. fase: En kortlægning, dvs. en overordnet rumlig kvantitativ analyse af lokalisering af bebyggelser langs det danske motorvejsnet**

##### Diskussion:

Der var enighed om at motorvejene generer nye typer af byområder, kendt fra udlandet, (USA for ca. 30 år siden blev specifikt nævnt) og at væksten i disse områder som oftest er placeret i nærheden af eksisterende byområder og udgør en udfordring på lang og kort sigt i det, de vil skabe en række potentiale og problemer. Der var generel enighed om, at disse områder må plan- og formgivningsmæssigt behandles. Spørgsmålet rejstes, om byerne langs motorvejene "udhules", og de gamle bycentre langsomt mister deres betydning i kraft af denne udvikling.

Særligt konsekvenserne af udviklingen på landsplan gav anledning til diskussion. Og specielt interessen i at få belyst, om de dokumenterede en øget polarisering mellem land og by samt om en centralisering af funktioner fortsætter – og hvad det specifikt betyder for udkantsområderne, at udviklingen samler sig omkring motorvejene og eksisterende storbyområder. Dette set i relation til de hidtidige officielle nationale mål om "balanceret" udvikling i Danmark.

Endelig rejstes diskussionen om forskningsprojektets resultater taler for, om man kan udpege lokale "sugerørs effekter" eller "pusterørs effekter", og om der findes en række barrierer for udvikling. En barriere er helt klar prisen på Storebæltsbilleten, som har betydning for Danmark. Lidt hårdt kan man sige, at der sket en opdeling af landet i henholdsvis Ålborg, Århus, Odense del (Kronjylland) og Kbh (Sjælland) og som opland for arbejdskraft.

Generelt var der enighed om, at Kortlægningen og dataanalyserne gav et meget entydigt og klart billede af udviklingen i Danmark omkring motorvejene, selv om alle de datasæt, som forskningsprojektet havde til rådighed, blev fremvist (De viste kort var alene baseret på analyser baseret på BBR og Pendlingsdata). Det blev oplyst, at der i tilknytning til dataanalyserne indsamles interviews, men der blev rejst spørgsmål om antallet af interviews og om andre, f.eks. politikere og planlæggere skulle inddrages.

### **Opsamling:**

Kortlægningen viser, at et opbrud med den traditionelle danske by/landskabsplanlægning, baseret på en skarp opdeling af by og land, sker netop nu. Specielt kunne der med fordel trækkes referencer til den nederlandske mere pragmatiske opfattelse af opdelingen mellem land- og byområder. Endelig rejstes spørgsmålet, om motorveje skaber vækst, eller vækst skaber motorveje, og her er det vurderingen, at det ikke med de variabler, der er til rådighed i forskningsprojektet, er muligt at svare entydigt på spørgsmålet, og at man heller ikke skal forvente et sådant svar, idet projektet ikke beskæftiger sig med de økonomiske dynamikker, men alene med de rumlige konsekvenser af disse.

### **Landskabsanalyser og typologier**

**Gennemgang af forskningsprojektets fase 2. ved Jens Balsby Nielsen & Anne Truelsen Schultz.**

**2. fase: En rumlig funktionel analyse af hele forløbet samt karakteristiske delstrækninger af by-, vej- og landskaber langs det danske motorvejsnet.**

### **Diskussion:**

Motorvejene viser naturen, men motorvejene former også naturen og specielt oplevelsen af naturen. Centralt står her begrebet iscenesættelse, som har været anvendt siden projekteringen af de første motorveje i Danmark. Der var enighed om, at man arbejdede med det iscenesatte landskab, er det idealet, og såfremt det er tilfældet, er det de samme idealer, der bestemmer motorvejsplanlægningen i dag som for 30 år siden? Hvordan er visionen i dag? Netop baggrunden for overvejelserne bag Motorvejen, som iscenesatte offentligt rum, hvorfra man kan opleve det sceniske landskab, burde understreges.

Selv på analyseniveauet kræver analysemetoder at være enkel og gennemskuelig og gøre brug af letforståelige begreber. Men analyseniveauet kræver også en afdækning af det værdigrundlag, som analyserne skabes ud fra. Der var enighed om, at kategorierne er for detaljerede (smånetet).

Selve tilgangen til landskabsanalyserne sætter en ambitiøs diskussion i gang, nemlig ”hvordan udformes grundlaget for store dele af fremtidens byområder” som fase 1 viser, vil kunne ligge i umiddelbar nærhed af motorvejene. Specielt afgrænsningen og opfattelse og redegørelse af hvordan motorvejen ser ud fra naboerne og omvendt og skal indgå i analysen, savnes. Specielt skal der i analysen være et fokus på nabolandskaberne. Krydsning mellem lokalt og nationalt net. Problemet ved motorveje er, at de giver en barriere-effekt og dermed problemer men samtidig også rummer muligheder, som naboer ikke altid kan/vil gøre brug af.

Endelig var der forholdet omkring bevægelsen og pausen samt Dag/nat oplevelsen af motorvejene og områderne langs dem, hvad der skal med i analysen - kan man overhovedet tale om landskaber langs motorvejen? Hvad med byskaber? Forstæder og skal Forstadens forhold til motorvejen ikke bearbejdes på dens egne betingelser, ikke set i forhold til den traditionelle gamle by, hvor byen var et sted med et centrum. For at give analysen gennemslagskraft bør formålet med forskningsprojektet klargøres, at der tale om planlægning med henblik på at skabe rumlig kvalitet. Men ideerne kræver styringsmidler. Kvalitet opfattes forskelligt alt efter, hvem man spørger. Borgmesteren har en mening, vælger en anden og planlæggeren en tredje, eller kan der skabe konsensus om dette.

### **Opsamling:**

Analysetemaerne og typologierne var mange og ikke alt for målrettede. Definitioner på de enkelte landskabsoplevelser kan defineres mere præcist og klart og reduceres i antal. Skala i analysedelen af projektet udgør en selvstændig udfordring, og her er anbefalingen, at fokus er på ”oplevelsen fra vejen af omgivelserne” – Vejen skal med andre ord opleves indefra og ikke udefra og ind. Gennemgangen med de 3 delstrækninger var god og antyder, at der kan være tale om en række regionale landskabsopfattelser. Endelig er der de internationale erfaringer, som det vil være nærliggende at redegøre for.

### **Gennemgang af forskningsprojektets fase 3. ved Ulla Egebjerg. Visioner og arketyper.**

#### **3. fase En perspektivering, dvs. en præsentation af strategier for hvordan det potentielle motorvejsnettet rummer, kan omformes med udgangspunkt i fremadrettede rumlige by- og landskabsstrategier.**

Visionen: Motorvejen indeholder 3 arketyper: Guldaldervejen, Bymotorvejen og Truckerstien, bud på arketypernes væsen.

### **Diskussion**

Projektet er på forkant med udviklingen, men der bør gøres en række overvejelser om, hvordan man når idé ud på vejen og virkeligheden. Hvordan er visionerne koblet til beslutningstagere og kommuner. Et konkret forslag var, at kategorier er mål for, hvad vejen skal kunne. Projektet kan gå ud og tage tre stækninger, der repræsenterer de tre arketyper og de miksede arketyper og vise dem.

Endnu mere visionær håndtering af de problemer, der følger med den stigende urbanisering omkring motorvejene kunne også tænkes, er måske nødvendig. Vil vi acceptere motorveje, der løber åbent? Er en 4 meter høj og 15 km lang støjskærm en (rigtig) løsning - Bymotorvejen er løsningen. Se Truckerstiens problemer i øjnene. Det er uacceptabelt at negligere. Hvordan bygger man en by langs en motorvej? Veje i tunneler? Er samfundets omkostninger økonomisk og miljømæssigt et signal om rum omkring vejen? De hollandske løsninger er statiske, der er ingen mulighed for yderligere udvikling. Tænk i dynamiske og fremtidssikrede løsninger, som kvalificerer vi vejrummet i sig selv? Hvor bredt skal tværsnittet være?

Fokus skal også være at se vejen fra byen, og tankegang skal ikke kun styres af æstetiske arkitektoniske problematikker og helt præcist, hvordan defineres vejen, er det hullet i vaniljekransen? Mere provokation end vision med de tre arketyper. En sidste anbefaling gik på et fast valg af optik på forskningsprojektet? Er det trafikanten, sidelinjen, omgivelserne eller noget helt tredje, der er det centrale - uanset hvad, er svaret er planlægning. Det lykkedes eksempelvis ved den sidst åbnede strækning mod Herning.

### **Opsamling:**

Det var meget vigtigt, at der skabtes en række klare visioner, og at projektet tager en veldefineret retning. Visionernes perspektiver kan med fordel veksle mellem to vinkler ”oplevelsen fra vejen af omgivelserne” og ”oplevelsen af vejen i omgivelserne”. Specielt i fase 3 er det vigtigt at se motorvejene som en del af en større sammenhæng, f.eks. som en del af forstaden. Et gennemgående tema her og i den efterfølgende bog er således ”oplevelsen af vejen i omgivelserne”.

### **Oplæg til debat og efterfølgende diskussion**

Områderne langs motorvejene skal ikke udvikle sig til den moderne bys lossepladser eller fremtidens slum - Derimod skal det være områder, vi er stolte og glade for, og som er interessante at opleve dagligt. Motorvejen er det moderne samfunds livsnerve og der, hvor langt størsteparten af danskerne møder Danmark. Motorvejsområder er moderne krydsninger mellem vejen over Rådhuspladsen, Eremitagesletten og forstaden - områder der skal bringe drømme, spænding og dynamik i vores liv og som skal være alt andet end ligegyldige, men gøre en forskel.

### **Forskningsgruppens medlemmer:**

Ulla Egebjerg, Arkitekt maa., Æstetisk konsulent, Vejdirektoratet

Jens Balsby, Landskabsarkitekt mdl., lektor KVL

Thomas A. S. Nielsen, phd. AAU

Henrik Harder Hovgesen, lektor, phd. AAU, Projektleder på forskningsprojektet Byen, Vejen og Landskabet

Anne Truelsen Schultz, Landskabsarkitekt mdl