

Fremtidens by- og landskabsudvikling omkring motorvejen

Claus Peder Pedersen and Claudia Carbone

Nordic Journal of Architectural Research
Volume 20, No 2, 2008, 8 pages
Nordic Association for Architectural Research
Claus Peder Pedersen and Claudia Carbone
Blackspace/Department of Architecture and Aesthetics, Aarhus School of Architecture, Denmark

TOPIC: LANDSKAB OG LANDSKABSARKITEKTUR

Abstract:

This text is based on a contribution to "The City, the Road and the Landscape" a research project by the Danish Road Directorate, Aalborg University and Danish Forest & Landscape. The purpose of the project was to develop a spatial strategy for the future planning of the Danish motorway network. The illustrations are done by the authors as part of the project.

The Danish highway net has been extended during the last 15 years. Missing stretches has been completed and new routes added. The most important additions have been the Great Belt Bridge connecting Zealand and Funen and the Oresund Bridge connecting Denmark and Sweden. This development has connected the various parts of Denmark tighter together and has resulted in increasing traffic. The higher mobility has created more complex commuting patterns. More people travel longer than before and the highway has become an integrated part of the urbanization of Denmark. The increasing traffic has also made it attractive for businesses to locate themselves along the highway in order to use the accessibility and exposure provided by the infrastructure. This has especially been the case between Aarhus and Fredericia in Jutland and in the Copenhagen area. The landscape is undergoing changes as well due to changing methods of cultivation, forestation, and environmental initiatives.

This changes the carefully planned relation between the highway and the surrounding landscape. Traditionally the highways have been planned to run through the open countryside connecting well defined cities. This planning has to some extent inspired by the theories of car based urbanism from the sixties such as "Man-Made America, Chaos or control" by Christopher Tunnard & Boris Pushkarev, 1963, "The View from the Road" by Donald Appleyard, Kevin Lynch & John Myer, 1964 or the Danish "Motorveje i Landskabet" ("Highways in the landscape) by Michael Varming, 1970. It might be necessary to develop new theories

today in order to deal with the changing relations between the highway and its surroundings. There is a need for negotiating the viewpoints of national planning authorities trying to maintain the open landscape around the highway and of the local planning authorities seeking to exploit the accessibility of the highway in order to promote commercial areas.

The notion of field conditions of the American architect Stan Allen might be an inspiration to such an approach. Allen describes field conditions as 'loosely bound aggregates characterised by porosity and local interconnectivity'. Likewise Rem Koolhaas has employed the notion of the picturesque to describe the chaotic urban growth in the Chinese Pearl River Delta. The picturesque is taken over from romantic aesthetic theories where it is used to describe the quality of diverse elements brought forcefully together. Allen and Koolhaas are seeking planning strategies that are able to deal with unpredictable future events. Similar strategies might be useful in order to deal with the difficult field conditions surrounding the highways.

At the same time it might be possible to develop new typologies for the commercial enclaves along the highway. It might be done by developing alternative physical and visual relations between the highway and the surrounding commercial areas. It might involve the development of commercial building typologies capable of exposing the businesses in new ways. New types of trades such as service trades will make it possible to organize the commercial areas more compactly. The motto behind this pragmatic approach to the highway might then be "We build to keep clear".

Keywords:

infrastruktur, motorveje, landsplanlægning, byudvikling, landskabsbevaring, erhvervsbyggeri

Denne artikel er skrevet på baggrund af forskningsprojektet "Byen, Vejen og Landskabet – Motorveje til fremtiden".¹ Projektet er gennemført i samarbejde mellem Aalborg Universitet, Landbohøjskolen og Vejdirektoratet. Projektet undersøger udviklingen af det danske motorvejsnet gennem kvantitative studier af pendlerflows og bebygget areal omkring motorvejen, og konfronterer denne udvikling med de oprindelige by- og landskabsarkitektoniske intentioner bag udvalgte motorvejsstrækninger. Endelig diskuteres det på denne baggrund, hvordan det er muligt at udvikle nye planlægningsstrategier og bebyggelsesplaner omkring motorvejen. Vejdirektoratet har haft ansvaret for den sidste del og denne tekst er baseret på et konsulentarbejde for Vejdirektoratet. Teksten er udviklet i tæt dialog med arkitekt Ulla Egebjerg (Vejdirektoratet) og arkitekterne Simon Ingvarsen (XYZ Office) og Tanja Jordan (Jordan+Steenberg). Illustrationerne er udviklet af forfatterne i forbindelse med forskningsprojektet.

E45, E47, E55 og E20 betegner de motorveje, der binder Danmark sammen. Fra Helsingør i nord syd over Sjælland, Lolland og Falster til Rødby, fra Køge vestover Fyn og Jylland til Esbjerg og gennem Jylland fra Frederikshavn i nord til Padborg i syd tegner denne infrastruktur et stort H, der binder Danmark sammen. Dette H er en effekt af den eksplosive udbygning af infrastrukturer gennem sidste halvdel af det tyvende århundrede. I 1990'erne, blev en række manglende motorvejsstrækninger færdiggjort og jernbanenettet delvist elektrificeret. Det medvirkede til at trække 'H'et' fuldt op. Denne udvikling nåede sin foreløbige kulmination med Storebæltsbroen, der åbnede i 1998, og binder Danmark sammen hen over Storebælt, men allerede i dag er der overvejelser om endnu en forbindelse mellem landsdelene hen over Kattegat.

I et internationalt perspektiv viser denne udvikling sig i Øresundsbroens kobling til Sydsverige og Schengensamarbejdets sammenkobling af den danske og nordtyske motorvejsinfrastruktur. Dermed er det danske H ved at blive indskrevet i et europæisk alfabet, understreget af den dansk-tyske aftale om at etablere en Femernforbindelse.

Disse store infrastrukturelle anlæg afsætter varige aftryk i kulturlandskabet. Derfor er planlægningen af motorveje baseret på grundige og langvarige studier, der afvejer de komplekse relationer mellem infrastrukturel effekti-

vitet, sikkerhed, landskabsbevaring og æstetiske oplevelser fra landskabet og fra bilen.

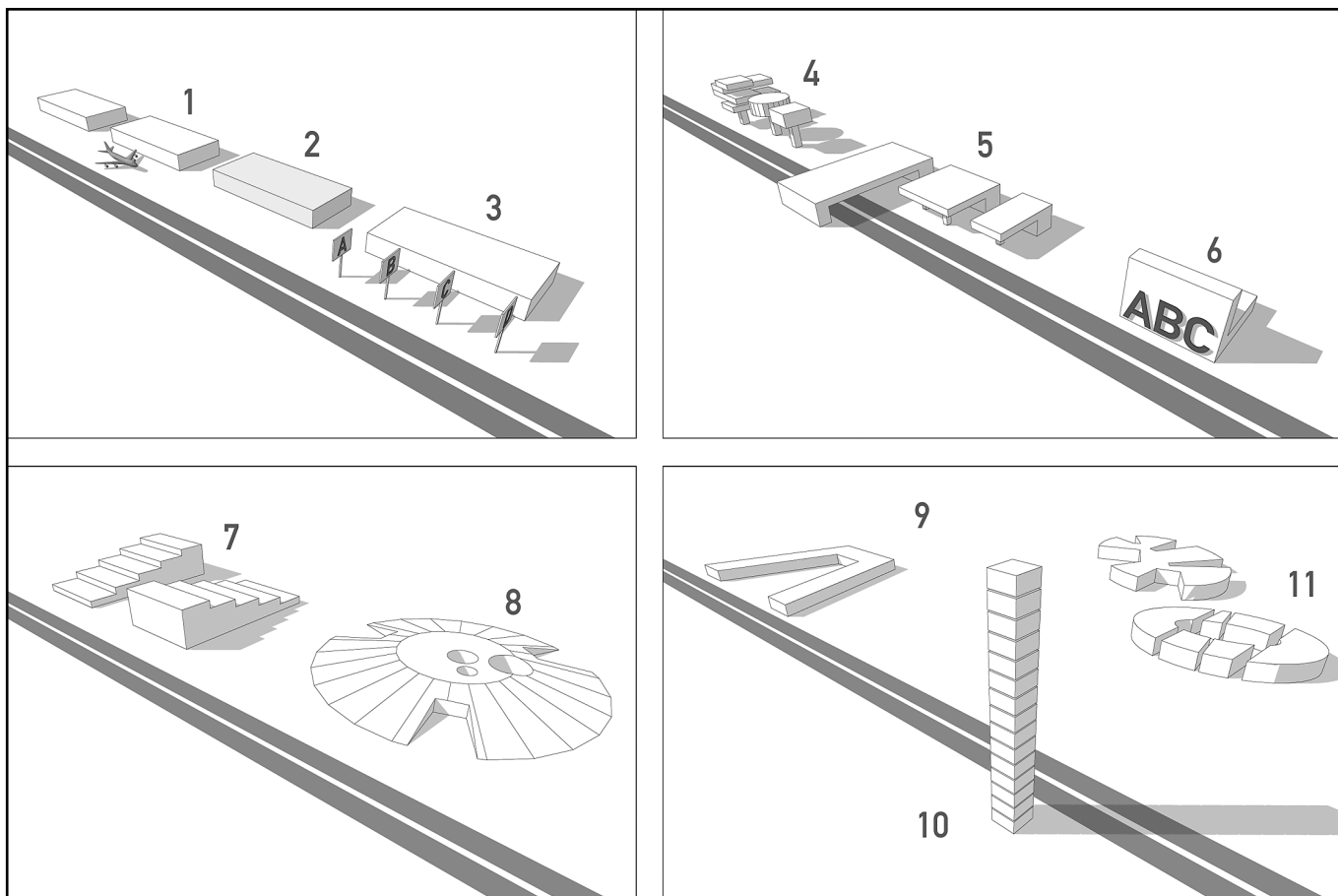
De danske motorveje er typisk placeret i det åbne landskab og friholdt fra bebyggelse. De er historisk tænkt som rejseveje, der forbinder forskellige byer på den mest effektive måde. Undervejs løber de gennem det åbne landskab og introducerer den rejsende til det danske kulturlandskab og dets byer. Motorvejen placerer sig dermed i et fascinerende krydsfelt mellem kravet til effektivitet og hastighed på den ene side og et kulturelt og æstetisk møde mellem den rejsende og landskabet på den anden side.

Motorvejen som bymæssig vækstgenerator

Denne forbedrede infrastruktur og den deraf øgede trafikmængde har intensiveret de ofte meget forskelligartede interesser, der knytter sig til motorvejen. Flere rejser længere end tidligere. Motorvejen er ikke længere kun et transportredskab for udvekslingen af materialer og varer og en lejlighedsvis rejsevej for den private bilist. Den har forøget indbyggernes aktionsradius og skabt større mobilitet og øget kommunikation. Det bliver muligt at bevæge sig længere uden at øge tidsforbruget, og det skaber mere komplekse pendlermønstre, hvor privat- og arbejdsliv udspændes over større geografiske afstande. Motorvejen er blevet en stadig mere integreret del af Danmarks urbanisering.²

Motorvejen trækker i dag også et fysisk spor af spredt urbanisering langs dens forløb. Dermed er det naturligvis også blevet mere attraktivt at lokalisere erhvervsudvikling i tæt tilknytning til motorvejen, og det er ikke længere udelukkende transporttunge virksomheder, der placerer sig her. Gennem det seneste tiår har en stadigt bredere vifte af produktions- og servicevirksomheder valgt at udnytte den tilgængelighed og de eksponeringsmuligheder, som motorvejen skaber. Motorvejen er således ikke blot en infrastruktur, der forbinder allerede eksisterende byer. Den bliver aktivt bydannende. Langs flere motorveje er der blevet udlagt store arealer til erhvervsbebyggelse.³ I Danmark forekommer det især på den jyske motorvej fra Århus til Fredericia og i Københavnsområdet.

Motorvejens øgede kommunikation og mobilitet medvirker til at sløre grænserne mellem by og landskab. Urbaniseringen breder sig



Motorvejens erhvervsbyggerier består ofte af enkle præfabrikerede kasser, der eksponeres på forskellig måde mod motorvejen:

1. Eksponering gennem blikfang (fx. 727 communication, Skanderborg).
2. Eksponering gennem farvesætning.
3. Eksponering gennem skiltning, flag etc. I stedet er det muligt at udvikle alternative **bebyggelsestypologier, der tager udgangspunkt i motorvejens særlige betingelser** og skaber synlighed tilgængelighed på andre måder:
4. Løftet bebyggelse der giver frit udsyn til bagvedliggende landskab eller bebyggelse.
5. "Motypologi" Bebyggelsestypologi baseret på kendte vejrelaterede bygningstypologier (fx benzintanken eller broen).
6. "Western-facade" - øget højde mod motorvejen (til fx administration). Bedre eksponering, mere markant rumvirkning omkring motorvejen. Bebyggelsestypologier baseret på camouflager.
7. "Hængende Haver" - optrappet bygningsvolumen med beplantning orienteret mod motorvejen eller mod landskabet.
8. "Elverhøj" - byggeri udformet som kunstigt landskabstræk. Kompakte bebyggelser.
9. Foldet bygningskrop - komprimering af facadearealet mod vejen.
10. Stabilet program.
11. Markant udformede bebyggelsesenklaaver trukket tilbage fra vejen

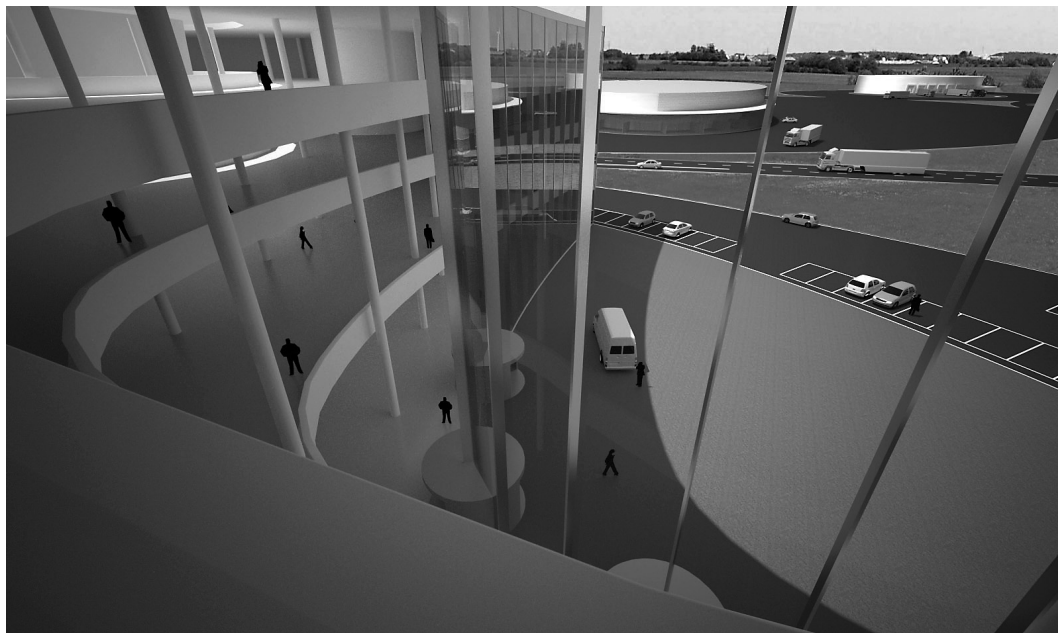
tendentielt ud over landskabet, men forandringerne af motorvejens omgivelser opstår ikke kun gennem tilbygning. Kulturlandskabet undergår en parallel forandring. Karakteren og udseendet af ganske store arealer forandres som følge af ændrede driftsformer i landbruget, miljøkrav, nye rekreative områder, skovrejsning, braklægning, manglende landskabspleje eller bevidst nyplantning fra lods-ejere omkring motorvejen, der ønsker at afskærme sig fra vejen.⁴

Fra sekventielle spor til pittoreske felter

Traditionelt fokuserer motorvejsplanlægningen på placeringen af vejens tracé gennem landskabet. Den visuelle forbindelse mellem vej og

omgivelser er omhyggeligt overvejet, og den fysiske udveksling med det omkringliggende landskab er minimeret og koncentreret omkring tilslutningsanlæg og rastepladser. Denne organisering er naturligvis en konsekvens af motorvejens tekniske, sikkerhedsmæssige og funktionelle forudsætninger, men den er også understøttet af teorier om bilbaseret urbanisme, der opstod i løbet af tresserne. For eksempel i tekster som "Man-Made America, Chaos or control" (Christopher Tunnard & Boris Pushkarev, 1963), "The View from the Road" (Donald Appleyard, Kevin Lynch & John Myer, 1964) og i dansk sammenhæng "Motorveje i Landskabet" (Michael Varming, 1970).

Prototype
Fritliggende bygnings- og
parkeringsanlæg med skulpturel
virkning.



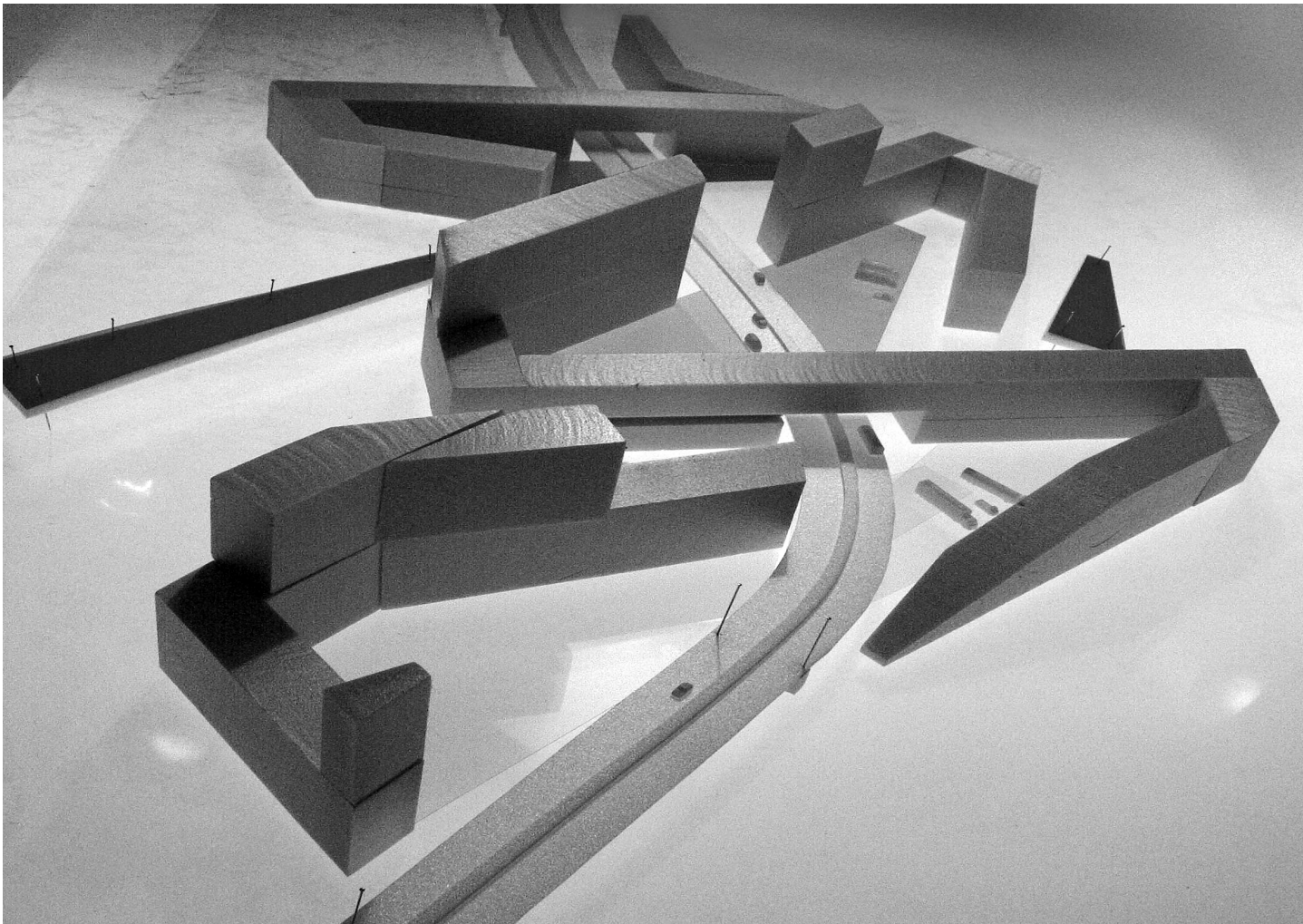
Michael Varming tager udgangspunkt i en tids- og bevægelsesbaseret forståelse af motorvejen med udgangspunkt i perceptionspsykologiske overvejelser. Han argumenterer for, at motorvejen bør planlægges som et rytmisk varieret forløb, der er afbalanceret mellem monoton og distraktion. Begrundelsen for at anbefale rytmisk varierede forløb udspringer af sikkerhedsmæssige såvel som æstetiske overvejelser. Varmings ideale motorvej er varieret nok til at kunne fastholde bilistens opmærksomhed omkring kørslen uden at distrahere unødigt og præsenterer samtidig det landskab, der omgiver motorvejen på en afvekslende og smuk måde i overensstemmelse med dets karakteristika.

Arkitekterne bag tressernes bevægelsesbaserede motorvejsteorier var bevidste om motorvejens bygenererende egenskaber. Alligevel kan der være grund til at supplere disse teorier med en udvidet forståelse af samspillet mellem motorvejen og dens omgivelser. En forståelse der i højere grad definerer urbaniseringen på tværs af velkendte definitioner af by, forstad og landskab. Tresserteoriernes varierede, nøje scenograferede bevægelser ad motorvejen gennem landskabet forudsætter relativt uforandrede omgivelser. De har vist sig at være følsomme overfor omgivelsernes forandringer, der sandsynligvis har været mere omfattende og er gået hurtigere end det var forventet.

Et væsentligt indsatsområde for gentænkningen af motorvejen er arbejdet med de forskellige og ofte modsatrettede politiske og økono-

miske interesser og kræfter, der præger motorvejen. Disse forskelle findes ikke mindst i de mål og ambitioner der præger henholdsvis den overordnede landsdækkende og den lokale kommunale planlægning. Landsplanlægningen stræber mod at opretholde en klar adskillelse af by og landskab og har derfor søgt at friholde motorvejens omgivelser for bebyggelse for at bevare overordnede landskabstræk. Den lokale planlægning har i mange tilfælde søgt at udnytte motorvejens til at tiltrække virksomheder og arbejdskraft og dermed skabe lokal økonomisk vækst. Modsætningen mellem lokale og nationale planlægningssynspunkter er naturligvis langt fra ny, men med motorvejens udbygning og det deraf øgede økonomiske potentiale er effekterne af denne modsætning blevet stadig mere tydelige på en række strækninger.

De smukt anlagte motorveje og de store sammenhængende ubebyggede landskabsområder bør fortsat bevares. Netop derfor er der måske grund til at overveje en mere pragmatisk tilgang til den by- og erhvervsudvikling, der under alle omstændigheder synes at finde sted på en række af de attraktive strækninger langs motorvejen. De polariserede modsætninger mellem by og landskab og mellem den nationale planlægning af det overordnede tracé og den lokale planlægning af motorvejens omgivelser forekommer i mange tilfælde dårligt at være i stand til at håndtere den urbanisering, der opstår. Pragmatikken kunne tage udgangspunkt i en accept af de nye byformer og i en mindre polariseret og hierarkisk planlæg-



ning. Samtidig ville det sandsynligvis også indebære et opgør med forestillingen om fuldt ud at kunne kontrollere planlægningen og udviklingen.

Den amerikanske arkitekt og teoretiker Stan Allen har overvejet sådanne organiserings og planlægnings-strategier under begrebet *felt*. Han anvender begrebet om åbne urbane og landskabelige organiseringsprincipper og introducerer det på følgende måde:

'To generalize, a field condition could be any formal or spatial matrix capable of unifying diverse elements while respecting the identity of each. Field conditions are loosely bound aggregates characterised by porosity and local interconnectivity. Overall shape and extent are highly fluid and less important than the internal relationships of parts, which determine the behaviour of the field. Field conditions are bottom-up phenomena, defined not by overarching geometrical schemas but by intricate local connections. Interval, repetition, and seriality are key concepts. Form matters, but

*not so much the form of things as the forms between things.'*⁶

Felttilstande er altså ifølge Allen formelle organiseringer og strukturer uden samlende og entydige ordensprincipper. De er netop ikke karakteriseret af fravær af orden, men i stedet af mange samtidige lokale relationer organiseret nedefra og op. Motorvejens bebyggede omgivelser kan beskrives som sådan en felttilstand. Erhvervsområderne omkring motorvejen opstår som bebyggelsesenkaver med løse afgrænsninger og lokale koblinger til motorvejens tilslutningsanlæg. Trafikmængder, tilgængelighed, og eksponering er blot nogle af de faktorer, der betinger udviklingen i samspil med den logistiske organisering af de enkelte virksomheder.

Allens overvejelser om felttilstandenes organisatoriske lovmæssigheder og æstetiske potentialer er beslægtede med Rem Koolhaas' betragtninger om 'det pittoreske'. Koolhaas anvender begrebet 'det pittoreske' i et studie af

Prototype

Kontorbyggeri 'foldet' om motorvejen skaber maksimal eksponering, klart definerede parkeringszoner og udsigt mod det omgivende landskab.



Prototype
 Pendlerboligtårne eller kontorhøteller som identitetsskabende landmarks omkring motorvejen.

den urbane vækst i det kinesiske *Pearl River Delta*. Han citerer Sir Uvedale Prices teorier om det pittoreske fra slutningen af det 18. århundrede:

We may look upon pictures as a set of experiments in the different ways in which trees, buildings, water and etc. may be disposed, grouped, and accompanied in the most striking and beautiful manner, in every style, from the most simple and rural to the grandest and ornamental: many of those objects, that are scarcely marked as they lie over the face of nature, when brought together in the compass of a small space of canvas, are forcibly impressed on the eye, which by that means learns to separate, to select and combine....⁷

Uvedale Price diskuterer 'det pittoreske' som æstetisk alternativ til klassicismens ordnede, harmoniske skønhedsideal. Han er interesseret i de virkninger, der kan opstå gennem sammenstillinger af forskellige elementer. Romantikens diskussion af det pittoreske havde især betydning i landskabsarkitekturen hvor 'tilfældigt' slyngede stiforløb binder kultiveret og oplejet natur sammen med kulturelle elementer i form af eksotiske pavilloner og grotteformationer.⁸

Koolhaas løsriver begrebet fra romantikkens diskussioner og anvender det i stedet diagnostisk til at beskrive resultatet af den spredte centerløse urbanisme, der opstår i *Pearl River Delta*.⁹ Området har på 25 år udviklet sig fra

landbrugsområde til i dag at huse 24 millioner indbyggere. Denne galoperende byudvikling opstår uden overordnet koordination og bliver drevet frem af mere eller mindre succesfulde projekter udviklet af konkurrerende spekulanter og byggematadorer. Selv infrastrukturene er underlagt samme rabiate liberalisme. Konkurrence, opportunisme og tilfældigheder præger *Pearl River Delta*'s bydannelse. Det medfører at bymæssige tætheder og koncentrationer ikke organiseres hierarkisk omkring urbane centre; men i stedet eksisterer, som konkurrerende enklaver spredt i landskabet.

Koolhaas hævder, at det urbane og det landskabelige ikke længere er modpoler i *Pearl River Delta*, der udspænder et udifferentieret forstadsunivers af sprawl. I *Pearl River Delta* findes de 'rene' kategorier ikke længere. Der er intet 'landskab' og ingen 'by'; kun hybrider mellem dem. Koolhaas afstår fra at kritisere denne udviklings ofte groteske og horrible resultater. Han applikerer 'det pittoreske' på den ekstreme urbane situation i *Pearl River Delta* som et redskab, der kan antyde andre alternative sammenhænge, og måske endda gør det muligt at forholde sig æstetisk til dette urbane fænomen.

Naturligvis ligner byudviklingen omkring de danske motorveje i ikke *Pearl River Delta*. Den foregår meget langsommere og mindre kaotisk og er resultatet af reguleret planlægning. De historiske elementer bliver integreret i motorvejsplanlægningen i modsætning til *Pearl River Delta*, hvor de bliver fjernet. På trods af disse åbenlyse forskelle kan det pittoreske åbne for en ny forståelse af sammenhængene mellem det urbane og det landskabelige, mellem det kulturskabte og det naturlige og mellem det historiske og det nutidige. Det kan pege på sammenhænge, hvor det ikke længere er de let identificerbare modsætninger mellem by og landskab, der er interessante; men derimod udvekslingerne, grænserne og sammenstødene mellem det gamle kulturlandskab, de nye produktions- og fritidslandskaber og de nye og gamle bystrukturer.

Nye motorvejsenklaver

Allen og Koolhaas tager begge udgangspunkt i en pragmatisk accept af, at det ikke i alle tilfælde er muligt at styre planlægningsprocesser over tid. Allen forestiller sig stadig, at det i et vist omfang er muligt at styre planlægningen gennem en nøje analyse og operationalisering

af de parametre og processer, der determinerer by- og landskabsudviklingen. Projekterne *Downsview Park* og *Fresh Landkills* er udviklet i samarbejde med landskabsarkitekten James Corner i Field Office. De er baseret på procesdiagrammer, der beskriver det tidlige forløb og samspillet mellem de igangværende processer frem for udseendet af det endeligt realiserede projekt.

Koolhaas er om muligt endnu mere skeptisk overfor muligheden for at forudsige udviklinger. I byudviklingen af et område i Melun-Sénart fra 1987 - længe før teksten om det pittoreske - bestod planlægningen i at identificere de mest værdifulde landskabstræk og friholde dem fra bebyggelse. Til gengæld opgav Koolhaas mere eller mindre at kontrollere udformningen af de bebyggede områder, ud fra en betragtning om de enkelte bygherrer og arkitekters projekter alligevel ikke lod sig koordinere.

Planlægningen omkring den pittoreske motorvej kunne hente inspiration i disse strategier. I stedet for at fokusere på de overordnede træk og rene modstillinger mellem by og landskab, kunne opmærksomheden rettes mod de lokale møder mellem forskellige by- og landskabsenkaver. Ved at tage udgangspunkt i en accept af den kun delvis forudsigelige udvikling vil det måske være muligt at udvikle en større fleksibilitet i forhold til fremtidig udvikling uden dermed at legitimere ukontrolleret 'sprawl' i det åbne landskab.

Motorvejens specifikke udformning, dens tilslutningsanlæg og samspil med de omkringliggende arealer kunne udvikles til styringsredskaber for udviklingen. I dag skaber den manglende koordinering af vej og omgivelser forskelsløse bebyggelsesplaner. Erhvervsområder udlægges enten parallelt med motorvejen i tæt tilknytning til eksisterende tilslutningsanlæg eller de placeres omkring eksisterende hovedveje med tilkobling til motorvejen. Det er naturligvis især de erhvervsområder, der er udlagt parallelt med motorvejen, der påvirker motorvejens og landskabets samspil. De grunde der er placeret tættest ved motorvejen giver

bedre reklamemuligheder og er derfor mere værdifulde. For at maksimere disse arealer bliver erhvervsområderne ofte langstrakte og smalle. Det medvirker til at forøge bebyggelsesens barrierevirkninger om motorvejen.

Den stigende erhvervsdiversitet omkring motorvejen gør det muligt at udvikle nye erhvervsområder.¹⁰ I dag er den overvejende del af bebyggelsesplanerne baseret på produktionsvirksomheders behov for billige produktionsbygninger og store grundarealer til opmagasinering og fremtidig ekspansion. I takt med at nye virksomhedstyper placerer sig langs motorvejen, bliver det muligt at udvikle mere kompakte bebyggelsesplaner, som dels minimerer arealudlægget langs motorvejen, dels skaber mere rumligt markante anlæg. Det er muligt at udvikle nye bebyggelsestypologier, der bedre kan udnytte motorvejens landskabelige relationer. I dag er de fleste erhvervsbygninger fritstående enkeltbygninger med facade mod motorvejen, der kommunikerer via skilte, signalfarver eller særligt opmærksomhedsskabende effekter, som det danske kommunikationsfirma der har opstillet et udtjent charterfly som reklame. Det ville i stedet være muligt at skabe bebyggelsesplaner, der virker i kraft af deres rumlige organisering, for eksempel ved at skabe dybe blik til det bagvedliggende landskab (og eksponering af flere virksomheder) eller ved at skabe mere skulpturelle virkninger gennem større bygningshøjder. Eller omvendt ved at 'camouflere' bebyggelserne og lade dem møde det eksisterende kulturlandskab i nye hybridformer. Ved at lade erhvervsområder markere sig som samlede bebyggelser er det muligt at brande erhvervsområder, byer eller regioner frem for enkeltfirmaer. Det vil kræve en større koordinering mellem lokale og nationale planlægningsorganer og en erkendelse af at motorvejen skaber byvækst, og at de traditionelle forestillinger om byvækst og motorvejsplanlægning ikke, eller kun dårligt, formår at håndtere denne udvikling. Den pittoreske motorvej tager et pragmatisk udgangspunkt i denne erkendelse og rejser spørgsmålet, om det er muligt *at bygge for at friholde*.

AUTHORS



Claus Peder Pedersen

Arkitekt MAA Ph.D.

Department of Architecture and Aesthetics, Aarhus School of Architecture, Denmark
Partner i tegnestuen Blankspace (www.blankspace.dk)

claus.peder.pedersen@aarch.dk



Claudia Carbone

Arkitekt MAA

Department of Architecture and Aesthetics, Aarhus School of Architecture, Denmark
Partner i tegnestuen Blankspace (www.blankspace.dk)

claudia.carbone@aarch.dk

NOTES

¹ **Byen, vejen og landskabet – motorveje til fremtiden.** Ed. Ulla Egebjerg og Peter Simonsen. København 2005.

² Trekantområdet, der udgøres af kommunerne Billund, Fredericia, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle, er et konkret eksempel på hvordan infrastrukturen forskyder traditionelle urbane grænser. Området ligger i et infrastrukturelt knudepunkt mellem den nord-sydgående forbindelse fra dansk-tyske grænse til det nordlige Jylland og den øst-vestgående forbindelse fra Esbjerg til København. 'Hovedstruktur for Trekantsområdet 2003-2014' er et ambitiøs forsøg på udvikle rammer og muligheder for en regional bydannelse på tværs af de eksisterende bycentre. I det perspektiv bliver byen andet og mere end et fortættet historisk bycentrum, der gradvist glider over i landskabet via perifere forstadsområder. Således bliver det attraktive naturområde mellem Vejle, Fredericia og Kolding fremhævet som områdets midtpunkt snarere end de historiske byer. Dette "grønne hjerte" fungerer som bindeled mellem byerne, hvor det skaber fælles rekreative områder og en samlende identitet. <http://www.trekantomraadet.dk>. Se i øvrigt også *HBY* der undersøger forskydninger af relationerne mellem de forskellige byer, landsdele og kulturlandskaber på baggrund af den infrastrukturelle udvikling. <http://www.blankspace.dk/hby.htm>

³ Analyser af erhvervs sammensætningen i de etage-meter der er opført fra 2000-2003 viser en relativt stor vækst for service- og kontorarealer inden for et 300

meter bælte omkring motorvejen. Se *Effekter af motorveje* af Henrik Harder Hovgesen og Thomas Sick Nielsen p. 36-37 i **Byen, vejen og landskabet – motorveje til fremtiden..**

⁴ Se *Landskabskunst og hverdagslandskaber* af Jens Balsby Nielsen og Anne Truelson Schultz p. 74 i **Byen, vejen og landskabet – motorveje til fremtiden.**

⁵ Se for eksempel den danske landsplanredegørelse: http://www.skovognatur.dk/Udgivelser/2006/Landsplan_redegørelse_2006.htm

⁶ *Field Conditions*. Points + Lines. Diagrams and projects for the city. Stan Allen. New York 1999. p. 92.

⁷ *An Essay on the Picturesque*. Uvedale Price. Her citeret fra *Glossary* i **Project on the City 1, Great Leap Forward**, ed. Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong. Köln, 2001 (1794).

⁸ Muligvis ville en nærmere analyse være i stand til også at trække tilsvarende paralleller fra tressernes løbsbaserede motovejsteorier til romantikkens landskabsopfattelse?

En nærmere analyse ville muligvis være i stand til at knytte teoretiske links

⁹ *Pearl River Delta*. Koolhaas, Rem & Mau, Bruce i **Politics-Poetics, Documenta X – the Book**. Ed. Françoise Joly, Ostfildern-Ruit, 1997.

¹⁰ Lokalplanlægningen forsøger ofte at begrænse diversiteten ved kun at tillade transporttunge virksomheder at placere sig ved motorvejen af miljø- og belastningmæssige årsager.