

VISIONSPLAN FOR NAKSKOV

SAMMENFATNING PRÆSENTERET FOR BYRÅDET
27. MARTS 2014

OPLÆG TIL BORGERMØDE I TEATERSALEN I NAKSKOV
10. JUNI 2014



BY OG LANDSKAB

ByogLandskab

CVR 2918 5662

Axeltorv 3

4900 Nakskov

Telefon 5137 6980

Mail info@byoglandskab.dk

Visionsoplægget er udarbejdet af

Arkitekt Bue Beck

Civilingeniør Jens Rørbech

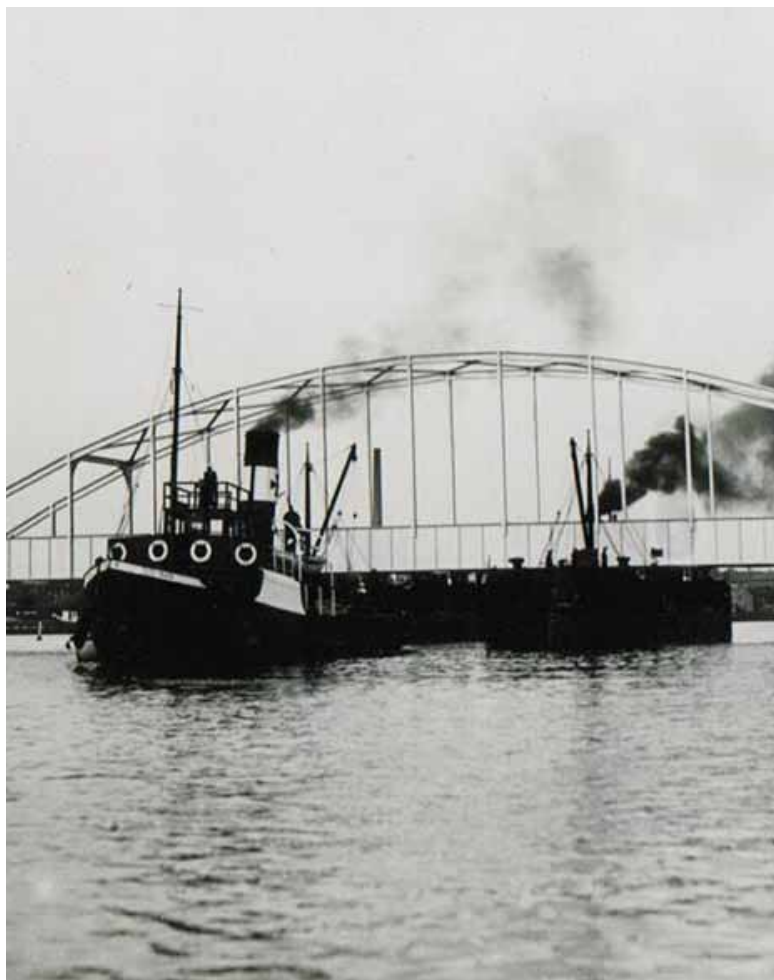
Landskabsarkitekt Julie Boysen

Landskabsarkitekt Rigmor Nielsen

Arkitekt Philip Rasmussen

Revisor Niels Bruhn

Multimedietekniker Søren Jensen



Skal man give et kvalificeret bud på Nakskovs fremtid, så må man forstå dens fortid



Forside:

Sejrenden til Nakskov, der i de senere år er blevet uddybet.

Nakskov skylder vandet sin placering, eksistens og sit potentiale. Byen er groet op på en tør halvø, der lå ud til smeltevandsrenden, der blev skabt i slutningen af istiden. Siden istiden er Lolland sunket med ca 1 millimeter om året - hvilket har skabt et enestående fjordområde. Lolland synker stadig, men fra slutningen af 1800-tallet blev der skabt kontrol over vandet igennem en række større inddæmnings- og afvandingsprojekter. Nogenlunde samtidig oplevede byen en tidlig industrialisering, hvor især landbrugsprodukterne fra den frodige landbrugsjord på Lolland blev forarbejdet. Dette speciale blev udviklet og brugt i begyndelsen af 1900-tallet med stor dygtighed. I løbet af nogle få år blev der udviklet en byrolle som har overlevet to verdenskrige og en værftskrise. En dristig alliance

imellem byens socialdemokratiske borgmester Sofus Bresemann og stifteren af ØK HN Andersen, skabte en eksplosiv vækst i byen. Det offentlige og det private udviklede nogle klart definerede roller, og samarbejdet gav eksplosive resultater. Byen investerede i et ambitiøst infrastrukturprogram, der omfattede et lige sejløb til Langelandsbælt, etablering af to kilometer nye kajer, nye veje, jernbaner og en offentlig velfærd, der efter datidens målestok var ganske ambitiøs. Til gengæld blev den private kapital anvendt til at etablere stålskibsværftet og i årene efter ekspanderede andre industrier som en konsekvens af de offentlige investeringer - såsom Mælkekon-denseringsfabrikken, OTAmøllen og sukkerfabrikken. Byens indbyggertal blev på få år fordoblet.



Der er i de senere år gennemført omfattende private og offentlige investeringer i Nakskov - eksempelvis den nye kommunale svømmehal.

Nedslagspunkter

**Indfaldsvejene
Vandet
Bykernen
De grønne oaser
Trafikken
Fødevarerne**

Nakskovs fremtidige byrolle

Industribyen er en væsentlig del af Nakskovs byrolle og selvforståelse. Det er eksempelvis ikke tilfældigt at havnen i Nakskov er udviklet i en anden retning end mange andre danske provinshavne, der idag har fået en rolle som rekreative områder eller boligkvarterer. I Nakskov er der af flere omgange investeret store offentlige midler som basis for den offentlige havne-infrastruktur. Senest i forbindelse med uddybningen af sejlrenden, der kostede over 100 millioner. Det interessante er at indsatsen tydeligvis virker efter hensigten. Idag kommer der hvert år

mere end 500.000 tons over kajen på Nakskov Havn - hvilket er mere end i værftets velmagtsdage. I byen er der et sted imellem 1000 og 1200 arbejdspladser, der er afhængige af havnen. Derudover er der også andre industriarbejdspladser i byen, der således har formået at fastholde den slags arbejdspladser, der ellers er fosset ud af Danmark i de senere år. Den type arbejdspladser vil der også være mange af i fremtidens Nakskov - blandt andet fordi det er vanskeligt at flytte den gode lollandske landbrugsjord til Kina.

Dårligt omdømme på trods af jobs og massive investeringer

Generelt investeres der kraftigt i Nakskov i disse år. Folkeskolerne renoveres, byen får en ny svømmehal, der bygges cykelstier og etableres skovrejsning. Så skulle man jo tro at alt var i sin skønneste orden. Problemet er bare at man ikke umiddelbart kan se succesen, charmen og potentialerne i bybilledet. Samtidig har ingen løftet den nødvendige kommunikationsopgave med at formidle viden om byens udvikling. Tværtimod bidrager bybefolkningen af og til ved at fastholde en negativ opfattelse af byen - selvom virkeligheden faktisk er langt mere positiv og nuanceret. Konsekvenserne har været store, og har efterladt et dårligt omdømme, der også rammer resten af Lolland. Det har alvorlige økonomiske konsekvenser for byen og kommunen i form af kunstigt lave huspriser, offentlige og private virksomheder, som har vanskeligt ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft samt turister der fravælger egnen.

Det er en del af vores besvarelse af opgaven at sætte struktur på italesættelsen af områdets naturlige kvaliteter og potentialer. Byens

fremtidige rolle derimod bør ligge i direkte forlængelse af de ting, som i de sidste 100 år har givet gode resultater. Ligesom den gode landbrugsjord på Lolland tidligere har skabt aktivitet ved samlebandene i Nakskov - så vil landbrugsprodukterne også i fremtiden være et væsentligt grundlag for byens velstand. Heri ligger en byrolle, der på den ene side ligger i klar forlængelse af det der er bygget op - men samtidig sætter langt større fokus på byens sammenhæng med resten af Lolland. De nye lollandske fødevarerespecialiteter skal eksempelvis kunne afsættes i byen med langt større synlighed. Derved styrker man byen, landbruget og landdistrikterne.

På samme måde bør italesættelsen af Nakskov og resten af Lolland ses i en langt bedre gensidig forståelse imellem hovedstad og provins. København var ingenting hvis storbyen ikke fik tilført energi, fødevarer og arbejdskraft. Væsentlige dele kommer fra Lolland - derfor er det også naturligt at det er fundamentet for byens og egnens fremtidige citybranding.



Røgeriskorstenene på Langø Havn er et eksempel på hvordan arkitekturen kan bruges til at formidle viden og fortælle historier. I dette tilfælde ved at slå en streg under at Langø ikke bare er en udkantshavn, men en havn med et levende fiskerierhverv.

Nakskov mangler identitetsdesign

På sydsiden af Nakskov Fjord ligger fiskerbyen Langø, hvor der er rigtige fiskearbejdspladser og fin kvalitetsfisk, der landes dagligt på kajen i Langø. Det ved de lokale, der køber Langøfisk i supermarkedet på Nakskov Havn. Gæsten derimod ser en anonym havn i udkantsdanmark, da fiskerne ofte er på havet. Røgerierne på molerne i Langø kan fortælle denne historie, således at alle forstår at der er fisk i farvandet. Det kalder man identitetsdesign. Det er således ikke nok at byen i fremtiden bliver smuk. Det er mindst ligeså vigtigt at de gode historier kan aflæses i bybilledet. I den større skala kan den måde at fortælle his-

torie på anvendes ved industrierne i Nakskov. Det er eksempelvis ikke umiddelbart synligt i bybilledet at sukkerfabrikkens enorme siloer indeholder en værdifuld industriproduktion. Malingen af silonerne, der samtidig kan anvendes i roekampagnen til kortfilm om sukkerproduktionen på Lolland, kan være en enkelt måde at synliggøre byens industrisucces - og når teknikken alligevel er på plads er det oplagt at Ole Michelsen kan introducere film på smukke sommeraftener. Eksemplet skal vise hvordan arbejdspladserne og byrollen bliver meget mere nærværende i bybilledet, og kommunikerer byens funktioner.



Eksempel på hvordan arkitekturen i industrianlæg i Nakskov kan anvendes til at synliggøre byens industrisucces.





Tårsvej i Nakskov efter at gaden har fået træer og hække - en forholdsvis lille operation med en stor effekt.



Tårsvej således som gaden tager sig ud idag som en trist velkomst til byen.

Byens indfaldsveje Byens visitkort

Indfaldsvejene er byens velkomst. Det er helt afgørende for opfattelsen af byen, at der bliver taget godt imod egnens gæster. Idag er indfaldsvejene generelt triste og efterlader et indtryk af en egn, der er sendt til tælling. Fagfolk der har forstand på udviklingen af ejendomspriser vurderer at dette generelle bymiljøløft i Nakskov isoleret kan

afstedkomme en husprisudvikling på 20-25%. Hvis den samlede ejendoms masse udviklede sig med bare 20-25% ville det betyde mere end en halv milliard, hvoraf en del af disse vil flyde ud i lokalsamfundets økonomiske fødekæde og blandt andet blive omsat i forbedringer på ejendommene, der forstærker effekten yderligere.

Vandet

Byen skylder vandet sin eksistens, og det er naturligt at vandet anvendes som en langt større rekreativ ressource. Der er ikke nødvendigvis nogen konflikt i at respektere havnens erhvervsaktivitet og samtidig

forbedre det fysiske miljø i byens havnefront - skabe smukke strandpromenader - og udvikle de rekreative aktiviteter ved Hestehovedet og resten af fjorden.

Bykernen

Bykernen er det vigtigste sted, hvor man aflæser byens identitet. I Nakskov er middelalderens bystruktur bevaret med torve, pladser og smalle stræder imellem hovedstrøget og havnen. Byen er blevet forskånet for ødelæggende gade-

gennembrud og erhvervsbyggeri imellem byen og havnen. Der er alle muligheder for at byforny det historiske miljø og skabe optimale rammer for at udvikle handel, turisme, viden og byliv i de charmerende historiske rammer.



Allerede idag findes der æbleplantager i Nakskov. De bruges både til familieudflugter ved selvpluk og til produktion af most. I de kommende år hvor byen får flere restarealer - er det nærliggende at tænke i nye samarbejder og produktion, således at arealerne ikke forbliver passive.

Byens grønne oaser

Byens nærhed til naturen og det åbne land og den generelle tilstedeværelse af masser af grønne områder er med til at understrege at byen er værd at bo i. I fremtiden er det ikke nok at have et job. Allerede idag er der faktisk en del indpendling til Nakskov, hvor især nyuddannede med længerevarende uddannelser ikke etablerer sig på Lolland. Byens grønne oaser har en vigtig rolle som rammen om det gode liv. Det gælder både byparkerne, de nye skovrejsningsområder

- men også de nye ledige arealer midt i byen, hvor bygninger fjernes. Disse arealer er væsentlige i bybilledet - men kan muligvis også få en ny funktion som eksempelvis frugthaver. Allerede idag produceres der frugt midt i Nakskov - og æblerne til familiens husholdning er allerede blevet en familieudflugt. På samme vis kan mange nye arealer få nye funktioner - hvis arealerne bruges med opfindsomhed i et samspil imellem det offentlige og det private.

Trafikken

Danmarkskortet forandres i disse år - og får også betydning for Nakskov med de rette infrastrukturinvesteringer. Byen har behov for at få sit trafikbillede til et eftersyn på hele paletten - det vil sige jernbanen, det overordnede vejnet, busserne, cyklerne og fodgængerne. Her følger et par indspark.

Udviklingen af byens industrirolle og byens geografiske muligheder med forbindelserne på tværs af Lange-landsbælt er helt afhængig af en udbygning af rute 9.

Jernbanen får endnu større betydning i fremtidens fleksible arbejdsmarked. Det kommer blandt andet til udtryk når ægtefælder skal beskæftiges. Her er det vigtigt at hastighederne på Lollandsbanen kan blive sat op. Med de anlægsprojekter folketetinget allerede har

sat iværk - er det indenfor realistisk rækkevidde at togkøretiden imellem Nakskov og København får skåret en time væk. Det giver selvsagt byen nogle enorme muligheder. Søtrafikken til Nakskov forbindes normalt kun med havnens erhvervstrafik. Men når nu vanddybten alligevel er blevet bedre - så er det oplagt at se nærmere på det voksende krydstogtsmarked. Den tætteste krydstogts trafik i Østersøen sejler lige forbi i Lange-landsbælt, og Kiel er ved at blive Nordeuropas største turdestination for krydstogt. Til forskel fra mange krydstogtsdestinationer hvor kajerne ligger i triste industrimiljøer - så kan krydstogtskibene næsten fortøje til torvet i Nakskov, og museumsbanen vil i fremtiden kunne køre gæsterne til Knuthenborg med påstigning 10 meter fra landgangen. Også i



Frisk luft fem minutters cykling fra havelågen i Nakskov.



Nakskov får mere skov, smuk natur og et fintmasket cykelnet. Det skal gøre byen attraktiv at bo i, og hjælpe til at styrke udviklingen af den lokale cykelturisme.

anden sammenhæng kan vandet anvendes turistmæssigt med større opfindsomhed - eksempelvis ved at arbejde på en sommerbåd imellem Kiel og Nakskov. Sejltiden er nogenlunde den samme som imellem

Simrishamn og Allinge, hvor der bor henholdsvis 2000 og 1000 mennesker. Et interessant spørgsmål hvorfor der ikke skulle være kommerciel basis imellem destinationer med langt større befolkning.

Cykelturisme kan bidrage med rigtige arbejdspladser

Cykeltrafikken opfattes normalt ikke som erhvervsudvikling. Cyklen er imidlertid et vigtigt bosætningsinstrument, der kan få stor betydning for økonomien hos børnefamilier. På samme vis er cyklens turismepotentiale til dels overset på Lolland. Cykelturister er generelt værd at samle på. De er venlige og lægger mange penge lokalt, da det er begrænset hvad der kan være med på cyklen. Cykelturister kan få stor betydning for en by som Nakskov og resten af Lolland. Tilgængeligheden er langt lettere end eksempelvis på Bornholm. Men vigtigst af alt så ligger Lolland tæt på et stort tysk marked med en be-

folkning, der gerne bruger mange penge på feriecykling. Sidste år omsatte feriecyklisterne i Tyskland for 10 mia Euro - eller mere end den samlede danske turismeomsætning. Derfor er det oplagt at se nærmere på hvordan det overordnede cykelrutenet på Lolland kan akkumulere mere byliv og større afledt økonomi. Det er oplagt at de nationale cykelruter præsenterer det bedste af Lolland og bringer cykelturisterne helt ind i hjertet af byerne, hvor deres tilstedeværelse skal gøre det lettere at få økonomien til at hænge sammen i offentlige og private turismerelaterede investeringer.

Fødevarerne i byen

Landbrugsproduktionen på Lolland har stor betydning for en by som Nakskov - blandt andet ved omsætningen på Nakskov Havn og beskæftigelsen ved den industrielle forarbejdning på virksomheder i

byen. I fremtiden bør fødevarerne få en mere synlig plads i byens branding. Afsætningen af især Lollands fødevarer specialiteter kan både medvirke til at styrke bylivet og fødevarerproducenterne.



Med de anlægsprojekter Folketinget allerede har sat i værk, er det indenfor realistisk rækkevidde at togkøretiden skæres ned med en time imellem Nakskov og København. Det giver selvsagt byen og Lolland nogle store muligheder.



Sejlløbet til Nakskov er blevet udbygget i de senere år, hvilket har stor betydning for byens klassiske industriarbejdspladser. I fremtiden kan de forbedrede besejlingsforhold også bruges i anden sammenhæng - eksempelvis krydstogtsanløb. I Nakskov kan man som bekendt fortøje midt i byen.