

Veje i landskabet – vejens landskab

Konference arrangeret af Danske Landskabsarkitekter, Tænk tanken og Dansk Byplanlaboratorium
24. januar 2018, Vartov - København

Tak fordi jeg måtte komme og fortælle om 10 år med en motorvejsudvidelse. Jeg har valgt at gøre dette under overskriften: *"Stille undren!"*. Og jeg håber naturligvis at denne konference kan bidrage til at i højere grad afklare de forskellige instansers rolle i planlægningen og gennemførelsen af et større statsligt anlægsarbejde gennem en kommune.

Min faglige baggrund er at jeg er cand. scient. i geografi og historie fra Københavns Universitet, men jeg taler i dag som formand for Byplanudvalget i Rudersdal Kommune. Jeg er indvalgt for Lokallisten og er netop startet på min 9. periode. I må belave jer på et oplæg uden digitale billeder – jeg gætter på at der kommer mange billeder resten af dagen.

HØRSHOLMVEJEN

Først lidt baggrundsviden: 23. januar 1956 åbner *"Danmarks første Motorvej"*, *"Hørsholmvejen"*, fra Lyngby til Brådebæk. De første tilløb til denne nye vej var taget allerede 30 år tidligere, hvor ingeniørforeningen forudså at trafikken på de tre nordgående veje, Lyngbyvejen, Hørsholm Kongevej og Strandvejen måtte aflastes. Ført i 1938 begyndte anlægsarbejdet, som blev bremset af Besættelsen. Tanken var at lave en vej med to kørebaner i hver retning, midterrabat, cykelstier og fortove, men i tænkepausen under Besættelsen fjernede man cykelsti og fortov og opgraderede vejen til en såkaldt "motorvej". Estimater i 1926 var en daglig trafik på 700 biler, men allerede i 1956 måltes en gennemsnitstrafik på 12.000 biler/dag. *"Danskerne er vilde med at køre bil"*, hed det fornøjeligt i Ekstra Bladet og fornøjeligt blev det med indlagte forlystelser som restaurationen *"Storkereden"* der var det yndede udflugtsmål når familien om søndagen skulle lufte Folkevognen.

"Hørsholmvejen" fik på trods af sit lange tilløb et ret brutalt forløb gennem daværende Søllerød og Birkerød kommuner. Vel over Mølleådalens fortsatte vejen mod Nærum, som netop i 1940'erne og 1950'erne var blevet udbygget efter en ret massiv byplan først og fremmest fyldt ud af arkitekt Palle Suensons tegninger. Det betød at motorvejen efter at have passeret C. Th. Sørensens store "Sletten" syd for Nærum, smøg sig tæt forbi bycentret Nærum Vænge Torv og tværs hen over den sagesløse privatbane: Lyngby-Nærum. Det sidste krævede en flytning af stationen væk fra Nærum By og ud til et område vest for motorvejen.

Længere nordpå passerer motorvejen bebyggelsen Gl. Holte, og her lå en af Søllerøds store kommuneskoler et stenkast fra vejen, og videre nordpå skar vejen sig gennem et fredet landskab, som var en del af Magle mosen, der oprindeligt var en fjorden fra Vedbæk og som strakte sig 4-5 km ind i landet. Et område jeg skal vende tilbage til. I Birkerød blev motorvejen nabo til et meget stort sommerhusområde Ubberød/Brådebæk, der dog fortsatte med at blive udbygget trods den stigende trafikstøj. Om vejen i øvrigt: Den var efter tysk mønster anlagt som betonvej, og blev vel først betragtet som "udbygget", da de sidste 3 km i 1957 hæftes på fra Brådebæk til Brønsholm i Hørsholm.

HELSINGØRMOTORVEJENS UDVIDELSE

Vejen hedder i dag "*Helsingørmotorvejen*" og har en daglig trafik på over 70.000 biler/døgnet. Den stigende trafik (prognosen taler om generel trafikvækst på 2% om året) var også baggrunden for det anlægsprojekt, som jeg nu vil kaste mig over: Udvidelsen af motorvejen med et tredje spor i hver retning fra Gl. Holte til Isterød. En anlægsopgave til godt 2,4 mia. kr, med gennemførelse 2010-2017.

HELSINGØRVEJENS UDVIDELSE

Jeg har gjort lidt ud af hvordan motorvejen fra sin start blev ført igennem meget følsomme landskaber og bebyggelser. Det siger sig selv at med en udvidelse af motorvejens tracé bliver arealsammenstødene mere udtalte. Det medførte også at Rudersdal Kommune i den indledende høringsfase stillede krav om støjafskærmning på udvalgte strækninger hvor bebyggelsen endte med at ligge meget tæt på kørebanen. Flere af disse ønsker til støjafskærmning blev imødekommet i Anlægsloven, blandt andet ved at der helt ekstraordinært blev givet en tillægsbevilling på 25 mio. kr. Men ikke alle støjafskærmningsønsker blev dog imødekommet.

Min første påstand er at når relationen er så enkel som Kommunen overfor Vejdirektoratet, så kan man ofte via almindelig forhandlingsforløb finde en mindelig løsning. Problemerne opstår derimod, når der bliver flere aktører og flere myndigheder, der skal finde en fælles løsning.

INDLEDENDE DRØFTELSE

Jeg vil tage udgangspunkt i den del af motorvejsstrækningen, som forløber ud til de fredede arealer i Magle mosen. Udgangspunktet fra kommunens side var, at både Byplanudvalget og Miljø- og Teknikudvalget overfor Vejdirektoratet udbad sig at der blev "*taget særlige hensyn til indholdet af de lokalplaner samt fredningsdeklarationer, der gælder for arealerne*". Fra Vejdirektoratets side valgte man at svare, at man forventede at de nødvendige dispensationer blev givet løbende, ligesom man præciserede at arealer, der er omfattet af en anlægslov – og således er eksproprierede - tilsidesætter lokalplaner. Og Vejdirektoratet forudsætter "*at kommunen rejser sagerne vedrørende fredningskendelserne i området overfor Fredningsnævnet for København*". Bemærk den finte, som Vejdirektoratets svar benytter: Kommunen tilkendegiver et politisk ønske om at Vejdirektoratet respekterer gældende lokalplaner og fredningsdeklarationer, og Vejdirektoratet svarer, at de omvendt forventer, at den del af festen klarer kommunen, i det omfang der skal søges dispensationer!

Et andet forhold er jo, at nu kommer der så en tredje part ind i forløbet: Fredningsnævnet. Det er **min anden påstand**, at det det bliver det ikke mindre kompliceret af.

Hertil kom,

- at Vejdirektoratet tidligt – i god forståelse med kommunen - har kontaktet lokale interessenter i et slags "dialogforum",
- at vi i kommunen har god tradition for at inddrage borgere, foreninger og andre interessenter i

større og mindre planlægningsopgaver, og

- at Fredningsnævnet på samme måde indkalder synspunkter og udtalelser fra alle natur-interesser i området.

Så nu håber jeg at det er tydeligt, at der er rigtig mange spillere på banen.

BORGERFORVENTNINGER

Hos borgerne er der en forventning om

- at vejanlægget indpasses i eksisterende landskab
- at støjforurening og visuel forurening begrænses mest muligt
- at al den beplantning, som i forbindelse med anlægsarbejdet fjernes, bliver retableret og det betyder, fordi vores borgere er konstruktive, ansvarsbevidste og ressourcestærke
- at de engagerer en landskabsarkitekt (Katrine Thuesen), der tegner et beplantningsbælte og en støjvold mod motorvejens østlige side op mod den fredede Maglemose.

De synes tydeligvis, at de er gået meget konstruktive ind i forløbet, har investeret egne ressourcer og er løsningsorienterede. Planen forelægges også det lokalpolitiske niveau i kommunen og forvaltningen, som begge anerkender at det er ordentligt arbejde.

Borgerne havde dannet netværk, optrådt som enkeltpersoner og benytte grundejerforeninger og andre mere formelle organer til at udtrykke deres synspunkter. Præcis i overensstemmelse med den generelle borgerinddragelsesprocedure og –praksis i kommunen, men spillet viste sig i denne sag at være et andet.

FREDNINGSNÆVNETS HØRING

Et helt centralt dokument i sagen viser hvilke kræfter der er i spil ved byggerier i denne kaliber.

Nemlig Fredningsnævnet for Københavns afgang af 3. april 2014. Indledningsvis citeres

Anlægslovens bestemmelser vedrørende "Plan- og beskyttelsesforhold":

- *"Store områder i korridoren er udpeget som værdifulde landskaber" og "en del af dette landskab udgøres af tunneldalen omkring Maglemoserenden, der er geologisk interesseområde"*

Så langt er borgerne næppe uenige.

Om "Landskab" hedder det i anlægsloven: *"Motorvejen kommer til at fremstå lidt mere markant i landskabet på grund af dens øgede bredde, men den væsentligste konsekvens for landskabet er fjernelse af vegetationen langs motorvejen. Det giver øget synlighed i landskabet men også øget udsigt for bilisterne"*.

Her er specielt eftersætningen *"også øget udsigt for bilisterne"* helt central. Netop i disse år kan man læse om et paradigmeskift, der er ved at slå igennem i Vejdirektoratet: Det er tilsyneladende nu mere vigtigt at bilisterne får en naturoplevelse når de kører på motorvejen, og mindre vigtigt hvordan omgivelserne påvirkes af motorvejen. Selvfølgelig falder borgerne også over disse fagartikler og bekymringen stiger.

Om det fredede landskab i Maglemosen (Maltegård-fredningen) siger kendelsen fra 20. april 1963 blandt andet:

"Ejendommen fredes med det formål at bevare det for denne karakteristiske landskabsbillede, således som det nu findes og som i det væsentligste er bestemt af marker til landbrugsformål, frugtplantage og mod øst et græsareal med en karakteristisk beplantning".

En fredningsbestemmelse, som borgerne læser som garanti for at beplantningen efter motorvejsbyggeriet vil blive retableret.

Rudersdal Kommune er også høringsberettiget og påpeger i sit høringssvar:

"...at det er betænkeligt, at den i sagen foreliggende landskabsplan alene omfatter beplantningen på Vejdirektoratets arealer (den permanente arealerhvervelse). Beplantningsplanen....bør således omfatte alle arealer omfattet af ansøgningen, ligesom det er kommunens overordnede opfattelse, at der på de privatejede arealer uden for den permanente arealerhvervelse skal ske genplantning i samme omfang som før anlægsarbejdernes påbegyndelse under hensyntagen til den enkelte frednings formål og bestemmelser".

Et høringssvar borgene i området formodentlig har været enige i.

Danmarks Naturfredningsforening er mere hård i sin kritik og påpeger også det højst uønskelige i at motorvejen ifølge Vejdirektoratets egne ord *"skal være et synligt, teknisk anlæg"* og *"Anlægget vil fuldstændig dominere de blide, fredede engdrag"*. Andre høringsparter er OGSÅ enige i denne kritik.

Men Vejdirektoratet skal jo også høres, og nu bliver det teknisk.

"Det er Vejdirektoratets opfattelse, at direktoratet ikke har pligt til at genetablere levende hegn på motorvejsarealer og på eksproprierede arealer langs motorvejen". Men hvad så med de fredede arealer udenfor de eksproprierede arealer?

Her slår Vejdirektoratet fast: vel er der bestemmelser i fredningen der muliggør etablering af beplantning for at dække *"skæmmende bebyggelse"*, men en motorvej er netop – ifølge Vejdirektoratet – ikke en skæmmende bebyggelse! Og at henvise til *"hævd"* for at sikre en retablering af beplantning er misvisende, fordi der ifølge Vejlovens § 88, stk. 2, ikke *"kan vindes hævd på vejarealer"*. Jeg skal ikke gøre mig til dommer over denne argumentation, men blot konstatere at vi er ude i et større skoleridt i justeri, som man i hvert fald ikke kan forvente at de nærmeste naboer til motorvejen giver ret meget for.

FREDNINGSNÆVNETS AFGØRELSE

Måske ikke overraskende når Fredningsnævnet frem til en afgørelse, der lægger sig tæt op af Vejdirektoratets holdning. Ved at henvise til at den fredning, der er i spil, er en *"tilstandsfredning"*, og da den beplantning, der var inden motorvejsbyggeriet gik i gang nu er væk, så kan Fredningsnævnet hævde, at det *"karakteristiske landskabsbillede"*, der henvises til i bestemmelserne må siges at være det åbne landskab, der nu er virkeligheden! Altså: Gennem anlægsfasen er området gået fra én tilstand gennem et rydningsarbejde til en ny tilstand, og så er det den, der gælder, må være rationalet.

Skulle man være meget venlig overfor Fredningsnævnet og Vejdirektoratet så kan man omvendt

hævde, at den "tilstandsfredning" som blev gennemført i 1963, syv år efter den oprindelige motorvejs anlæggelse formodentlig forudsatte et åbnet landskab uden beplantning, som dog så gennem de efterfølgende 50 år er vokset til.

Men anskuet fra borgernes synspunkt ser det sådan ud: Anlægsloven eksproprierer et areal langs motorvejen helt ud til og et stykke ind i de fredede arealer. På dette areal fjernes al beplantning og vejen hæves. Når der så skal retableres beplantning henvises til tilstandsfredningen, som taler om "*et åbent landskab*", og det har man jo netop selv skabt ved at fælde beplantningen. Kommunens politiske udvalg er enige i at denne fremgangsmåde er kritisabel. Og udbeder sig i 2014 en fornyet samlet beplantningsplan for de motorvejsnære arealer.

VEJDIREKTORATETS RETABLERING OG GENPLANTNING

Denne plan ser dagens lys i december 2015. For nu ikke at forvirre mere end højest nødvendigt vil jeg igen nøjes med at fokusere på det enkelte område, som relaterer sig til Maltegårdsfredningen i Maglemosen.

Mindre trægrupper i forbindelse med terrænspring ved broer og nedkørsler foreslås ifølge planen genbeplantet med løvfældende træer (birk og eg). Selv om dette naturligvis noteres med tilfredshed af såvel kommunen som borgerne i området, er der dog en stor forskel fra borgernes ønsker om at der genplantes med "store træer", mens Vejdirektoratet understreger at der genplantes med 1-2-årige planter (såkaldte "*hejster*"). Det sidste er der givetvis gode forstfaglige begrundelser for, men det stemmer jo ikke borgernes sind vel.

Mere afgørende er det dog at den sammenhængende beplantning der var på østsiden af motorvejen og som visuelt og støjmæssigt skærmede for motorvejen i forhold til omgivelserne, ikke retableres. På skråningsarealerne, der ligger inden for det eksproprierede vejareal plantes lave buske og med 15 meters afstand solitære træer, der sikrer, at der fortsat er godt udkig for bilisterne over den fredede mose. Det er mit indtryk, at lige præcis her "*steg borgerne mentalt af*". Bedre blev det ikke da beplantningsplanen direkte sagde at området mellem de to broer blev retableret "*som mark*".

DYGTIGE FOLK I VEJDIREKTORATET

Her står vi så i dag, og inden jeg kommer nærmere ind på hvad der kunne være gjort, så lad mig understreg nogle ting, som kan nuancere billedet:

- i forbindelse med udvidelse blev der nedlagt nogle søer og vandhuller, som alle som ét er blevet erstattet i umiddelbar nærhed. Afvandingsbassiner er på fornem vis integreret i løsningen.
- Vejdirektoratet søgte og fik lov til at disponere over to større fredede arealer, som kunne fungere som jorddeponi mens byggeriet stod på, og vi udbad os og fik nøjagtige kotekort over områderne før de tog dem i anvendelse, og understregede, at områderne skulle leveres tilbage i samme stand som de var modtaget. Det tjener Vejdirektoratet til stor ros, at det har de levet op til 100%, og

endda har de ved det ene areal under fjernelse af muldlaget afdækket en stor stenalderlandsby i Gl. Holte, som vi ikke kendte til, og som blev udgravet og kortlagt til glæde for eftertiden.

MOTORVEJES NATUR

En motorvej forurener sine omgivelser. Der er tale om mange former for forurening:

- støjen fra bilmotorer, luftmodstand og ikke mindst dæk mod våde veje
- visuel forurening i form af reflekterende biler, lygter og den hæmningsløse belysning af anvisningstavler i det åbne land.

Hvad kan vi gøre ved støjen?

- teknologisk vil bilmotorer i fremtiden nok støje mindre, så her må vi sætte vores lid til den grønne omstilling
- luftmodstandsstøj kan vi næppe gøre noget ved, ud over at nedsætte hastighederne på motorvejen, men det er vist ikke den vej det går
- støjsvagere asfaltbelægninger kan anvendes for at begrænse dækstøjen, og sådan asfalt er vist også anvendt på Helsingørmotorvejen

Vi har fået lovning på at Vejdirektoratet vi gennemføre støjmålinger i løbet af 2017/18 for at kunne sammenligne med støjen fra før udvidelsen. Det ser vi naturligvis frem til.

Kan man ikke begrænse støjen "ved kilden" kan man vælge tre andre strategier:

- med lave hegn langs motorvejen at begrænse dækstøjen tæt på kilden. Et forslag Vejdirektoratet ikke ville være med til.
- med høje lydabsorberende hegn eller støjvolde, som ikke er uproblematisk for støjen slår ned længere væk, og i vores tilfælde ville det ikke være muligt at etablere disse blandt andet fordi de ville være i strid med fredningsbestemmelser og tekniske infrastrukturanlæg i jorden langs motorvejen
- med lydabsorberende hegn langs de berørte villaejeres haver, altså ikke ved kilden men ved berørte naboers skel. En løsning der vel stadig er mulig, men som naturligvis ville begrænse udsigten over de fredede arealer og også vil være en bekostelig privat løsning.

Den visuelle forurening handler jo først og fremmest om at retablere den beplantning, som man fjernede undervejs. Mit indlæg er vel derfor først og fremmest et indlæg for at fremme en debat om vi ønsker at tilgodese bilisters naturoplevelse med 130 km/t eller om vi ønsker at beskytte omgivelser mod for meget visuel støj og samtidig øge trafiksikkerheden? Og her er – i mine øjne – kodeordet "tæt beplantning".

Et særligt problem er de voldsomme stjernekastere i nattehimlen mod vejanvisningsskilte. Når man fra en afstand af 8-14 meter fra jord til skilt sender 8-9 projektører op i luften, må det ske, at det meste af lyset fortsætter forbi skiltet eller reflekteres, og hele området oplyses. Svært at forstå, når vi som kommune udfolder store bestræbelser på at forhindre ovenlys i ridehaller og stalde, samt lidt for smarte huse i det åbne land. Ihærdige borgere har sammen med pres fra politisk side fået slukket en del af disse projektører – i hvert fald midlertidigt.

KONKLUSIONER

Jeg håber ikke at mit indlæg efterlader et indtryk af at jeg bare er en sur gammel politiker, der føler sine gamle hippiedrømme om fuglesang og åbne landskaber trådt under fode. Det er de måske også, men det er ikke det vigtigste.

Min pointe er, at i hele procesforløbet frem til realiseringen af en anlægslov bliver de forskellige aktørers interaktion asymmetrisk, fordi ingen står blot på siden af Vejdirektoratet, der handler på vegne af Folketinget. Lavest i hierarkiet rangerer de borgere, der skal leve med generne dag ud og dag ind i årene fremover. Deres frustrationer over ikke at blive imødekommet retter de helt naturligt mod dem, som de har valgt som deres lokale forvaltere af vores omgivelser: lokalpolitikere. Vi står i den situation, at vi kan fremsende vores høringssvar overfor Vejdirektoratet og Fredningsnævnet, men til gengæld ikke forvente at vores synspunkter bliver imødekommet. Fredningsnævnet på sin side skal administrere fredningsbestemmelser, der er lavet i en tid, hvor de problemstillinger vi i dag behandler synes meget fremmede, og det giver god plads til jura og spidsfindigheder, som vores forvaltninger nok forstår, men også efterlader samme forvaltninger i en ret magtesløs rolle. Fredningsnævnet er tydeligvis også under et krydspres: når Anlægsloven ikke præcist fastlægger, hvilken lovgivning der tilsidesættes som følge af loven er det lige så svært for Fredningsnævnet som Kommunen at agere. Og tilbage står så Vejdirektoratet, som Folketingets repræsentant, og de kan naturligvis gøre som de vil, da en Anlægslov, netop er en LOV, og den laves ikke om bare fordi nogle borgere i Trørød føler sig trådt på.

Mine forhåbninger er at en konference som denne kan give plads til nogle refleksioner, der kan bidrage til at begrænse de lokale frustrationer i anlægssager af denne karakter:

- kan vi finde et nyt fælles paradigme for hvilke funktioner en motorvej skal have: er det primært et nødvendigt infrastrukturelt bindeled eller er det en udflugtsvej?
- kan vi give større muligheder for at fredningsbestemmelser tolkes efter deres intentioner og ikke efter deres bogstav når et stort vejprojekt skærer sig ind i en landskabelig virkelighed?
- kan vi stille krav om at kommende anlægslove klart forholder sig til hvilke lovgivning anlægsloven tilsidesætter med hvilke konsekvenser?

Og så vil jeg afslutningsvis ønske jer velkommen til Rudersdal, og håbe at – hvis I kører nordpå af Helsingørmotorvejen og netop har passeret Gl. Holte - vil nyde udsigten over den fredede Maglemose-tunneldal mod øst...

23/1/2018

Axel Bredsdorff (Lokallisten)
Formand for Byplanudvalget