

Grundlag for debat om udviklingen af motorvejene i samspil med omgivelserne

GULDALDERVEJ OG TRUCKERSTI

Motorvejene trækker et langstrakt spor af urbanisering med sig og minder mere og mere om uendelige indfalds- og industriveje. Andre steder breder støjskærme, læhegn og nye skove sig langs med motorvejene. I begge tilfælde lukkes vejene inde så udsigten til landskabet skjules. Og hvis man vil undgå dét, må man planlægge noget mere.

Det fremgår af forskningsprojektet og bogen 'Byen, vejen og landskabet - motorveje til fremtiden'. Den analyserer de danske motorveje og præsenterer visioner og principper for hvordan fremtidens motorveje kan møde by og landskab. Projektet er udført af Aalborg Universitet, Skov og Landskab og Vejdirektoratet med støtte fra Fonden RealDania.

I sin klassiske form, der kaldes 'guldaldervejen', er landskabsmotorvejen en rejsevej der snor sig gennem det åbne land i et velplanlagt harmonisk forløb der giver bilisterne gode landskabsoplevelser. Det er denne vejtype der nu trues.

En anden type er 'bymotorvejen' der kan være omgivet af støttemure, bygninger m.v., men tiere er omgivet af grønne afstandszone. En tredje type kaldes 'truckerstien'. Den har tæt, tung trafik og omgives af industribyggeri og lagerhaller med ofte store ubrugte arealer mellem vej og bebyg-

gelse. Denne vejtype udvikler sig fra byerne og strækker sig længere og længere ud. Det er især denne vejtype der præger motorvejenes udvikling.

Trafikmaskine

Baggrunden er at motorvejene har skiftet karakter. Fra 1982 til 2002 er motorvejsnettet udvidet med godt 80%, og danner nu et 1000 km langt sammenhængende netværk. Vejen er ikke længere et højklaset vejnet for trafikanter på rejse fra landsdel til landsdel, men også en trafikmaskine for de større bysamfund.

„Folk pendler længere i dag end for 20 år siden, og mange tilbringer timer på motorvejen hver dag. Samtidig opfattes motorvejen som noget der knytter byerne sammen, og den får nye funktioner bl.a. som ophæng for byudvikling. Og når først alléerne af firmaflag og udstillingsvinduerne er der, er det svært at ændre,“ siger landskabsarkitekt Jens Balsby Nielsen der har været med i projektgruppen.

Man kan måle at der bygges mest erhverv nær motorvejene, især inden for den første km fra vejene. Her er transportfordelen en almindelig anvendt forklaring. En anden er den pr-effekt som synligheden fra motorvejen skaber - om end bilisten kun ser den enkelte virksomhed i en snæver vin-

kel i få sekunder, og virksomheden kun er relevant for en snæver trafikantgruppe.

Udviklingen kan dog også forklares med at den offentlige planlægning bevidst placerer erhverv ved motorvejene, og at motorvejene har udgangspunkt i de store byer hvor erhvervet alligevel lokaliserer sig. Denne sammenhæng peger på at planlægningen kan bruges til at nå andre mål, end man satser på i dag.

Hvis man ikke planlægger anderledes, kan man tænke sig at de gamle byer efterhånden bindes sammen som én langstrakt motorvejsby. Denne mulighed underbygges af at motorvejene også spiller en rolle for valg af bolig. Der er tendens til at byer ved motorveje har størst boligtilvækst.

Landskabet

Motorvejene er med deres størrelse og form væsentlige elementer i kulturlandskabet. De er ifølge rapporten et af vor tids vigtige bidrag til kulturmiljøet i det åbne landskab.

De fleste motorveje er trace-ret i bløde kurver der passer til landskabet og giver trafikanterne afvekslende landskabsoplevelser. Muligheder for at få særligt flotte panoramaer til bl.a. Ejer Bavnehøj, Storstrømmen og Vejle Fjord har været med til at afgøre linieføringen. Der er også taget hensyn til skovbryn, læhegn, markante ejendomsskel og gravhøje. Det har alt sammen skabt en variation, hvor et filmisk forløb og en rytmisk landskabsoplevelse har været idealet.

I dag trues de flotte linieføringer af landskabets dynamik. Erhvervsområder urbaniserer det åbne landskab med bygninger, skilte, flag og udstillede produkter. Længere ude

lukkes vejene mere inde af læhegn der plantes i tilfældig rytme og ofte langs med motorvejen. Også tilgroning af opgivne marker kan sløre udsynet til landskabet. Inde i byerne ændres oplevelsen bl.a. på grund af stigende brug af støjskærme og autoværn.

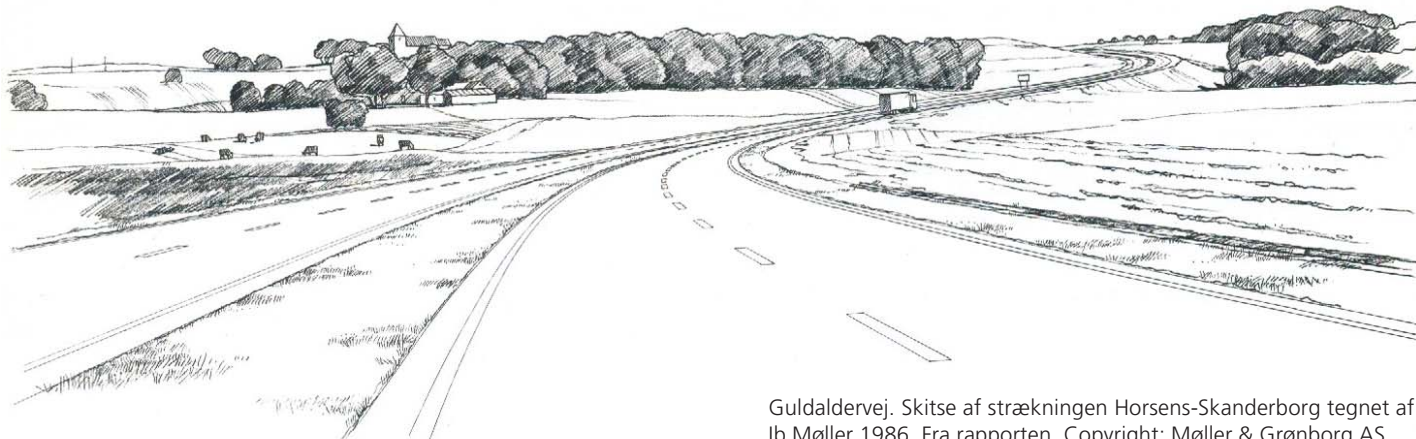
Hertil kommer motorvejenes gamle akilleshæl, nemlig beplantningen der på grund af hensynet til landbruget er reduceret til skråningerne med elendige vækstforhold. Det har bl.a. svækket vejens indpasning i landskabet og vejens sløring set udefra. Hertil kommer mange aktuelle vejudvidelser der generelt går ud over bevoksningerne og bidrager til at urbanisere vejene.

Må planlægge mere

For at imødegå udviklingen anbefaler Vejdirektoratet i sin projektdel at anlægge en bevidst rumlig strategi for hvordan motorvejene og deres omgivelser skal udvikle sig. Sigtet er at friholde det åbne land for byggeri og dermed sikre de landskabelige kvaliteter ved de eksisterende veje. De mange resterende guldalderveje skal altså så vidt muligt bevares.

Til gengæld skal områderne omkring bymotorvejene og truckerstierne fortættes under mottoet 'Vi bygger for at friholde'. „Netop for at bevare de eksisterende kvaliteter er det vigtigt at sætte fokus på en strategisk placeret og kontrolleret byvækst omkring nationale udviklingsområder og i relation til allerede eksisterende byområder,“ hedder det.

I den forbindelse ansues bymotorvejen og truckerstien som en del af et bredere vejfelt der inddrager 'overskudsarealerne'. Det kan komme byen mere til gode, især ved at



Guldaldervej. Skitse af strækningen Horsens-Skanderborg tegnet af Ib Møller 1986. Fra rapporten. Copyright: Møller & Grønborg AS.



Guldaldermotorvejen er det klassiske danske ideal. Vejens geometri og linjeføring er fastlagt med bløde kurver der er afpasset med landskabets udseende og skala. Trafikanterne præsenteres for oplevelser i en filmisk rytme der ideelt set rammer balancen mellem monotoni og distraktion, og kombinerer oplevelse og sikkerhed optimalt. Foto: Finn Nielsen.



Bymotorvejen ser ofte bymæssig ud, men er oftere en grøn vej med overskudsarealer i siderne. Fotos: Finn Nielsen.



Truckerstien er forstadens og erhvervsområdernes motorveje der breder sig fordi erhvervslivet gerne placerer sig hvor transporten er enklest og hvor de kan ekspandere sig mod de bilende kunder. Derfor vil de helst ligge i første parket. Foto: Finn Nielsen.

gøre arealerne mere tilgængelige og skabe sammenhænge på tværs af vejen, lyder det.

Visionerne

Et eksempel er at udvikle de grønne zoner langs bymotorvejene til rekreative formål f.eks. med kunstige plateauer, dale og bygningskonstruktioner der sikrer adgang både over og under vejen. Zonerne kan også udnyttes til erhvervsbyggeri og måske derved sikre en bedre støjbeskyttelse.

Mere kompakte bebyggelser og nye bygningstyper kan desuden minimere arealudlægget til erhverv og skabe mere rumligt markante anlæg der eks-

ponere virksomhederne bedre. F.eks. kan virksomheder og boliger bygges på søjler så man får et kig til det åbne landskab. En anden mulighed er at virksomheder udformes som landskabelige anlæg der falder ind i omgivelserne.

På truckerstien kan en landskabelig bearbejdning af det set fra bilistens øjne - dominerende areal mellem bygningerne og motorvejen i sig selv være et stort plus. Bevoksning kan også ændre de monotone støjvolde til egentlige landskabselementer der matcher landskabet. Den generelle tendens til at vejene isoleres fra landskabet kan samtidig imø-

degås med større variation i vegetationen langs vejene.

Forudsætningen for de beskrevne visioner anføres bl.a. at være en sammenhængende og helhedsorienteret planlægning som koordineres mellem flere aktører, faggrupper og interessenter. Der peges desuden på at staten måske skal kunne regulere mere i forhold til motorvejens naboarealer.

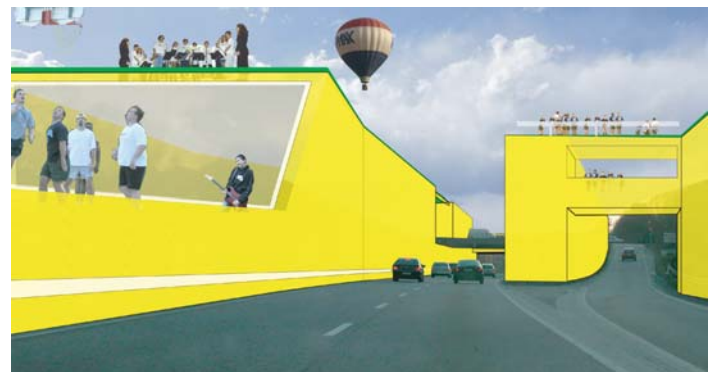
Projektet er grundlag for en debat om motorvejenes fremtidige udvikling. En af de ting man kan debattere er de nabo-problemer motorvejene skaber, især med hensyn til støj. Det er et ikke et centralt emne i bogen der mest ser med bili-

stens øjne. Det kan også debatteres om det er klogt at bygge i byens transportkorridorer der netop er udlagt i et bredt felt for at tage højde for fremtidens ukendte behov. *sh*

Byen, vejen og landskabet - Motorveje til fremtiden. Aalborg Universitet, KVL, Center for Skov, Landskab og Planlægning, Vejdirektoratet 2005. Kapitel 1. Effekter af motorveje. Af Henrik Harder Hovgesen og Thomas Sick Nielsen, Aalborg Universitet. Kapitel 2. Landskabskunst og hverdagslandskaber. Jens Balsby Nielsen og Anne Truelsen Schultz, KVL, Center for Skov, Landskab og Planlægning. Kapitel 3. Motorveje til fremtiden. Af Ulla Egebjerg med bistand fra Copenhagenoffice (Simon Ingvarsen, Tanje Jordan) og Blankspace (Claus Peder Pedersen, Claudia Carbone). Bogen og andet materiale kan hentes på www.bvl.aau.dk og på www.vd.dk.



Vision med Kolding som eksempel: Kunstige plateauer og dale danner overgange og underføringer på tværs af af motorvejen. Fra rapporten.



Vision: I bymotorvejens overskudslandskab kan bygninger på langs og tværs af vejen danne parkrum og friareal på tagene. Fra rapporten.