

Michael Varming · Arkitekt M.A.A. · Ryvangs Alle 74 · DK 2900
Hellerup, Tlf. 39 62 01 24 · Fax 39 61 01 27, E-mail: mvarming@mail.dk

05/10 2005

I bogen Motorveje i Landskabet fra 1970 har jeg et afsluttende kapitel i hovedteksten, som jeg kalder Ønskeseddel for den kommende forskning, og sidste punkt er her en forskningsopgave med overskriften Motorvejens indflydelse på strukturen og udnyttelsen af det omgivende landskab, bydannelse m.v. Når jeg trækker det frem her, er det fordi Ulla Egebjerg i sin del af bogen har et afsnit om utilstrækkeligheden ved den metode, jeg advokerede for i Motorveje i Landskabet, og for at fortælle hende, at det er jeg helt klar over. Allerede i starten af tresserne skrev Tunnard & Pushkarev om The Motorroad, forerunner for the universal city, og selv Torsten Hägerstrand har interesseret sig for fænomenet så tidligt som i 1963, i en artikel Vidare mot stadslandskapet.

Vi har altså ventet 35-40 år på denne her bog, og der er skyllet en del babyer ud med badevandet i de forløbne år. Bedre sent end aldrig, men resultatet har heldigvis været værd at vente på. Tillykke. Det har været en STOR glæde at Byen, vejen og landskabet! Meget stor!

Bogen er fint systematisk opbygget. Analyserne af de tre korridorer er fremragende, og den kortfattede beskrivelse af hvilke problemer de enkelte strækninger byder på, er fin og rammende. I opfinder nye ord, Byskab, Grønskab og nye måder at illustrere begreberne på. Det slipper I godt fra! Jeg er meget enig i jeres påegninger af det ønskelige i at få fjernet selvsåede træer og buske fra skråninger og rabatter, hvor de tager en ellers fin og tilstræbt udsigt over åbent land, f.eks. ved Ejer Bavnehøj-massivet. Jeg savner omtale af en strækning, der ikke er med i gennemgangen: Rødekro-passagen, som er næsten lige så slem som Hedensted-passagen. Jeg ved godt at den falder uden for jeres afgrænsning af valgte korridorer. Men den mangler altså.

Afsnittet Diskussion af Udviklingstendenser er noget af det bedste jeg endnu har set om emnet.

*Det er vigtigt at man opfatter erhvervsområderne som **by** og ikke som **udstillingsarealer**. Det skal man så indrette servitutterne efter: Ingen reklameskilte, store asfaltflader, flagalléer, vognborge og effektbelysning om natten, men gerne flot arkitektur med store bygninger ud til vejen. Lokaliseringen af erhvervsområderne bør være nær de byer de knytter sig til.*

Man kan organisere fremtidens forvaltning af det motorvejsnære landskab, så både trafikanternes, erhvervslivets og kulturmiljøets interesser tilgodeses ved, at man etablerer nogle særlige råd med repræsentanter for lokale interessegrupper, som så holder møder, hver gang der er et aktuelt emne. Der kan henvises til Herning Bymidteudvalg, som netop var et sådant råd, som kommunen nedsatte for at få alle de meget modstridende ønsker til bykernen drøftet igennem i fredsommelighed, før og mens planerne blev til. Her sad antiforureningsgrupper, kvindegrupper, handelsstandsforeningen m.m. og skændtes i al fordragelighed og blev enige om en plan, som Herning har haft stor glæde af. I det aktuelle tilfælde kunne repræsentanterne være fra vejmyndigheden, kommunen, den lokale bevaringsforening og naturfredningsforening samt det lokale handelskammer, hvis et sådant findes.

Og så kan byudviklingen måske reguleres med Landsplan-direktiver. Sådanne er mange forhold her i landet besluttet, bl.a. om arealreservationer til de store broanlæg. Man kan godt forestille sig, at man kan nedfælde i en landsplan, hvor der i forhold til vejanlæggene må bygges nye erhvervsområder. **Det ville jeg spørge Miljøministeren om, hvis jeg var vejdirektør.** Vi har i Danmark en fantastisk god lov om by og landzoner,

kapitel 7 § 35 i Lov om Planlægning. Kun få andre lande har noget lignende, og de der ikke har, misunder os meget! Med den kan man forhindre uønsket bebyggelse langs motorvejene, og jeg mener det **er** uønsket - af alle andre end virksomhederne selv. Det er **ikke** trafikanterne, der har bedt om flagalleer og vognborge, pågående skiltning og projektørbelyste lagerhaller om natten.

Landskabsarkitekten Preben Skaarup, lærer ved arkitektskolen i Århus, har engang slået til lyd for ROBUSTE VEJE, d.v.s. at man laver veje, som bevarer deres visuelle kvaliteter lige meget hvad der sker i vejens nærhed. Det er altså ikke nemt, hvis der gives tilladelse til høje reklameskiltetårne og hvad man ellers ser af rædsler i Rødekro, Hedensted, på Fyn og på Køge Bugt-motorvejen m.m.. Det må ikke glemmes, at landskabsarkitekten for vejanlægget gør meget ud af udsigterne til landskabet omkring den.

Det kan godt ende i en nødvendighed om at kunne plante en bræmme eller en række af slørende træer mellem vejen og dens tilgrænsende arealer. Det handler i høj grad om trafikikkerhed, men også om ikke at ødelægge den situation, at motorvejene skal føre den uvedkommende gennemfartstrafik UDEN OM BYERNE, ikke GENNEM deres nye yderkanter.

Det er meget vigtigt at huske, at motorvejene ligger i en transportkorridor. Det er en fremtidssikret arealreserve, der skal muliggøre endnu ukendte transportformer. I må huske, at benzinprisen er på vej mod 20-30 kr/l, og ingen aner hvilke konsekvenser det får, når verden langsomt men sikkert løber tør for benzin. Det vil næppe nedsætte behovet for mobilitet. Lad være med at bebygge reservearealerne langs motorvejene! I takt med byernes udvidelser vil det blive sværere og sværere at få nye traceer igennem andre steder end der hvor de lige netop er i dag. Man må have is i maven og tænke uhyre langsigtet.

Jeg synes stadig at Rytme er det bedste udgangspunkt for planlægningen af vejene og byggenemkørslerne er umådelig vigtige her.

Jeg er meget skeptisk overfor bogens forslag side 100 om at lade private sponsorer betale for overskudslandskaberne mod at få reklameplads i dem. Jeg synes bogen slipper meget let hen over argumentationen for at skabe trekantområdet om til en "truckersti": Citat: "**Målet er at udvikle** arkitektonisk markante bebyggelser, der kan møde motorvejens skala og hastighed!" Og så kommer man med nogle bud på det. Et par af budene er helt fine, nemlig de ægformede fabriksklaver der er vist midt på side 115 og uddybet side 117 og den store rundkørsel nederst til højre samme side 115. Resten er aldeles uacceptable, fordi de ligger i transportkorridoren og spærrer for fremtiden.

Jeg er bange for visualiseringer som dem på side 123 med pendlerboligtårne. Jeg er bange for denne her form for illustrationer, idet de - jo udiskuteret frem til udgivelsen af denne bog - så at sige legitimerer denne form for landskabsudnyttelse. Motorveje støjer, og støj søger opad. Der er nogle miljøproblemer forbundet med store vejanlæg. Støj er et af de alvorlige. De er ikke nævnt i bogen.

Jeg minder om, at det allerede i starten af bogen slås fast at dele af motorvejsnettet er tæt på kapacitetsgrænsen. Dette turde være en mild underdrivelse, idet kapacitetsgrænsen mange steder er langt overskredet med daglige lange køer på vejene, og hvor man kan forudsige, at udbygningen med det nødvendige 3. spor i selve trekanten og 4. spor uden for denne vil komme til at udfylde sin kapacitetsgrænse **allerede inden** det er bygget færdigt. Under disse omstændigheder kan der i mine øjne ikke blive tale om at bygge fabrikker o.l. lige op til vejene.

Jeg vil slutte med at erklære mig helt enig i de konklusioner der står på side 126, herunder: Der mangler i dag ekspropriationsmuligheder for arealer uden for vejarealet, og: der bør opstilles overordnede principper for den fremtidige lokalisering og udformning af erhverv langs motorvejene.

Tillykke med bogen. Den er nyttig.