

Bag initiativet til arrangement og budskaber står Danske Landskabsarkitekters „Tænk tanken“:

Landskabsarkitekt Sonja Poll, Lektor Torben Dam, IGN, Landskabsarkitekt Jeremy Dennis, Roskilde Kommune.

Tak til alle deltagere i seminaret, der har kommenteret og bidraget til de 5 budskaber.

VEJE I LANDSKABET - VEJENS LANDSKAB

5 budskaber til forbedring af motorvejsanlæg

I januar 2018 afholdt Danske Landskabsarkitekter i samarbejde med Dansk Byplanlaboratorium en konference om motorveje med fokus på samspillet mellem vej og landskab og de beslutningsprocesser der er afgørende herfor. Med afsæt i seminaret er udarbejdet 5 budskaber som inspiration til arbejdet med motorveje.

Flere indlæg og diskussioner pegede på, at der er behov for et nyt paradigme for planlægning og anlæg. Historisk er der fine eksempler på samspil mellem vej og landskab og fra udlandet er der gode eksempler på oplevelsesrige veje eller vejanlæg der har tilført værdi i området udover at være transportkorridorer.

I nyere tid er vejanlæggene sjældent tænkt sammen med omgivelserne og, som en indlægsholder sagde: „Det giver anledning til stille undren“.

Motorveje giver mulighed for at opleve landskab og byer, når man

færdes – men de opleves også set fra omgivelserne og det endda med flere sanser. Naturens vilkår påvirkes også af motorvejsanlæg og trafik, men da vi som samfund på mange måder er afhængige af infrastrukturen, handler et paradigmeskifte nok ikke om, hvorvidt motorveje skal være der eller ej, men hvordan linjeføring, anlæg og forvaltning kan sikre mest mulig værdi samlet set.

Efter konferencen har arrangørerne formuleret nedenstående 5 budskaber, som man vil forsøge at udbrede som fælles inspiration for aktører, hvad enten det er statslige myndig-

heder, kommuner, interessegrupper, teknikere eller de mennesker, der har relationer til vores motorveje

1. Faglig viden og fælles indsigt er nødvendig

Budskab: Der er mange eksempler på god landskabsarkitektur i dansk motorvejsbyggeri, men i nyere eksempler har der ofte været andre vilkår for beslutningerne og dermed for udformningen.

Landskabsarkitektens analyserende og helhedsorienterede ekspertise er tilsyneladende blevet tilsidesat, og afløst af regelbundne, teknokratiske arbejdsmetoder med ringe fornemmelse for det omgivende landskab. Det synes derfor meget nødvendigt at italesætte og eksemplificere den merværdi, som landskabsarkitekterne kan bidrage med. Udover smukkere projekter, vil det ofte gælde en forenkling, som giver anlægsøkonomiske

Støjskærme opleves både fra vejside – men også i sammenhæng med naboerne – i lange forløb langs vejanlægget.

Foto: Jens Bangsbo

besparelser og minimerede driftsomkostninger.

Planlægning og anlæg ville kunne underbygges og kvalificeres væsentligt ved at referere til erfaringer, både på godt og ondt.

Handling: Vi skal dokumentere, formidle og referere forskellige motorvejsstrækningers landskabsarkitektoniske udsagn, så vi bygger videre på de gode løsninger og æstetiske strategier, og så hele sektoren opnår en god og anerkendende tradition.

Vi skal udarbejde et samlet system af referencer med analyse af motorvejslandskabet, som sammenhængende kulturlandskab og som landskabsarkitektonisk værk.

En eksempelsamling, som skal basere sig på grundige case-studier ud fra feltstudier og projektmateriale, og som skal omfatte en æstetisk analyse af motorvejslandskaberne.

2. Landskaber forandrer sig!

Budskab: Tanken om den smukke motorvej i det åbne landskab er udfordret af byudvikling, terrænuformning, støjskærmning, vejregler, vejudstyr, trafikmængder m.m.

Ansvar for motorvejslandskaberne tilhører både stat og kommune og erkendelsen af de byplanmæssige og landskabelige følgevirkninger af naboskabet til motorvejen er en del af motorvejsplanlægningen.

Ændringer i tilgrænsende landskaber ændrer også motorvejens rum.

Handling: Den kommunale planlægning, landskabsanalyser og VVM undersøgelser skal påvise de faktiske fremtidige forhold for landskaber og byområder med en motorvej.

3. Merværdi med motorveje i byer

Budskab: Kørselrytme, trafiksikkerhed, genkendelse og identifikation er afhængig af landskabelige komponenter i bymæssige landskaber. Terræn, kendemærker og træer skal indgå som ligeværdige rumlige komponenter med støjskærme, lys og andre tekniske elementer.

Motorvej gennem by kræver lydhørhed og evne til samarbejde. En evt. dyrere anlægsøkonomi opvejes af æstetisk bearbejdede løsninger, der giver merværdi til lokalområdet og afveksling i kørslen.

T.v.: De store popler komplementerer motorvejen ved Taastrup – og fremstår nærmest som et barok haveanlæg.

Foto: Jens Bangsbo

Nedenfor: Dialog er et nøgleord – der kan skabes større sammenhænge på tværs af motorvejen, ved at samarbejde med lodsejere – her ses et område i forbindelse med Silkeborg Motorvejen, der efterfølgende kan oversvømmes og dermed skabes der mulighed for en større biologisk diversitet.

Illustration: Preben Skaarup Landskab



Handling: Etablering af nye procedurer, samarbejdsformer og designvilkår for motorveje i bymæssige landskaber. Fokus både på byen set fra motorvejen og vejen set fra naboarealerne.

4. Opgør med for snævert syn på arealudlæg

Budskab: Der er behov for et opgør med koblingen mellem vejens tværprofil og fornuftig samfundsøkonomi.

For at skabe velfungerende og værdifulde sammenhænge mellem vejen og det omgivende landskab er der ofte behov for langt større friarealer end de, der i dag stilles til rådighed. Spørgsmålet er for vigtigt og skal ikke reduceres til et snævert anlægsøkonomisk anliggende.

De store arealer, der ligger i tilknytning til motorveje, også uden for selve vejanlægget, kræver en samlet landskabelig bearbejdning.

Anledningen er jo anlæg af motorvejen, så ansvaret for helheden hører med.

Motorveje skal planlægges med tilstrækkelig plads og med tilpasning til landskabet.

Forsættes ▶

Motorvejens landskab skal kunne udvides og indgå i nye sammenhænge uden dyre, utilgængelige og uhensigtsmæssige tilpasninger. Vi kender ikke morgendagens behov.

Motorvejens landskab skal kunne dyrkes, plejes, bruges og opleves som en aktiv og æstetisk landskabelig helhed og dermed tilføre målbar samfundsmæssig værdi.

Handling: Fra de allertidligste beslutninger - inklusive arealerhvervelsen - skal landskabsanalysen og landskabsarkitektens helhedssyn og vurdering af de landskabelige muligheder følges op i den videre projektering.

Det skal sikres, at der både kan skabes velfungerende, oplevelsesrige landskaber og mulighed for at tilpasse

fremtidige behov for transport, uden at konsekvenserne bliver uoverskuelige.

5. Samarbejde og demokrati. Muligheder eller afmagt?

Budskab: Samarbejdet omkring motorvejsplanlægning kræver stor indsigt og ekspertise fra mange fag, og det kræver lydhørhed og indbyrdes respekt mellem de implicerede faggrupper, hvis disse meget store og meget indgribende anlægsarbejder skal lykkes.

Motorvejene har staten og folkettinget som bygherre, og politikerne, både de statslige og de kommunale, skal kunne have tillid til, at planlægningen sker i demokratisk ånd, og at

alle forhold er belyst både sagligt og gennemgribende.

Handling: For at styrke helheden, og opnå det bedst mulige projekt, er det nødvendigt, at den faglige og den offentlige demokratiske debat inddrages tidligst muligt i processen, så alle hensyn tages i betragtning og så også udfordringerne omkring motorvejens landskab er løst, inden anlægslovens vedtagelse og byggeriets fremdrift.

Det skal være legitimt at gå ud i en offentlig debat også efter vedtagelse af anlægsloven, hvis balancen mellem lovtækt, forventninger og forholdene på stedet bliver forrykket.

Med 110 i timen:

Oplevelsen har samme effekt som at se et flot kunstværk

Men husk lige drift og vedligeholdelse, for flotte anlæg, støjskærme og beplantninger forfalder hurtigt.

Grand old havemand, skribent og meget mere, Søren Ryge Pedersen, gav på seminaret „Veje i landskabet, vejens landskab“ flotte sprog billeder på, at det kan være en æstetisk oplevelse at køre på en motorvej. Vi havde inviteret Søren med afsæt i en flot omtale af den relativt nye Silkeborg-motorvej, bragt i dagbladet Politiken, hvor bedømmelsen lød på 6 ud af 6 hjertes - som var det en filmpremiere.

Og nogle af ordene om at køre på Silkeborgmotorvejen, som Søren Ryge også gengav på seminaret lyder: - Det er visuelt, ja, som bare pokker. Det er æstetisk, ja, for oplevelsen har samme effekt som at se et flot kunstværk. Jeg

kan kun sammenligne det med at køre over de store broer, men her er oplevelsen nøje knyttet til den nødvendige konstruktion, pylonernes mægtighed, kablernes elegante bæredygtighed. I Silkeborg er det ren udsmykning. Den lange bølge er ikke nødvendig for konstruktionen, og ingen har forlangt orange støjværn.

Indlægget var et godt eksempel på, hvordan der kan sættes ord på den måde vi oplever motorveje og infrastrukturprojekter. Ord som ikke-fagnørder også kan forstå, og som måske kan bane vejen for holdninger til, hvordan motorveje og landskab kan spille sammen og i sidste ende understøtte prioritering af, at landskab og æstetik er en del af opgaven ved anlægsarbejder.

Kvalitet og drift

Støjskærme og beplantninger ved motorveje er som regel fine, når de

bliver lavet, men det hårde miljø med skidt og vindtryk skaber hurtigt forfald, så derfor skal drift og vedligeholdelse prioriteres. Det pointerede arkitekt Ulla Egebjerg, tidligere chefarkitekt i Vejdirektoratet, og også oplægsholder på dagen.

- De mange bygværker, der er en del af motorvejen, er både synlige for trafikanten og for naboen. Det er udfordrende, og det kræver særlig arkitektonisk bearbejdning og omtanke. Støjskærme opleves typisk i større forløb, og det er afgørende og vigtigt, at de opleves som et positivt samlet arkitektonisk bidrag, både set fra vejen og fra nabosiden. Det handler både om kvaliteten som anlæg og i den opfølgende drift, så de stedse fremtræder i god stand, lød budskabet fra Ulla Egebjerg.

/ MN



Fra venstre: Sonja Poll, Søren Ryge og Ulla Egebjerg ved konferencen „Veje i landskabet, vejens landskab“.

Find præsentationer fra konferencen „Veje i landskabet, vejens landskab“ på www.byplanlab.dk