



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Byen, Vejen og Landskabet

Harder, Henrik; Møller, Ib; Sick Nielsen, Thomas; Balsby Nielsen, Jens

Published in:
Landskab

Publication date:
2008

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Harder, H., Møller, I., Sick Nielsen, T., & Balsby Nielsen, J. (2008). Byen, Vejen og Landskabet: På vej mod en dansk bytype. *Landskab*, 89(3), 58-60.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- ? Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- ? You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- ? You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

BYEN, VEJEN OG LANDSKABET – PÅ VEJ MOD EN DANSK BYTYPE

Henrik Harder, Ib Møller, Thomas Sick Nielsen og Jens Balsby Nielsen

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

Illustration af Ib Møller

torvejsnet bruges og opleves også af andre end turister. Når ferien er slut, bliver adskillige danske og europæiske turister til pendlere, der dagligt tilbringer tusinder af timer på motorvejsnettet på deres vej mellem bolig og arbejde.

I Danmark er der udviklet en lang og fornem tradition for omhyggelig planlægning af motorvejes forløb gennem landskabet under medvirken af arkitekter og landskabsarkitekter. Det er i Danmark sket for at sikre den landskabelige indpasning af motorvejene og for at give motorvejens brugere varierende, behagelige og trafiksikre oplevelser. Landskabsarkitekten C.Th. Sørensen arbejdede således allerede med motorvejen på Lolland mellem Sakskøbing og Rødby Havn i 1942. Denne motorvejsstrækning er i en international sammenhæng en af mange meget unikke danske motorvejsstrækninger. Et mere nutidigt eksempel på tilpasning af motorvej og landskab findes mellem Horsens og Skanderborg, hvor motorvejen fører op over Ejer Bavneshøj bakkerne og giver turister og pendlere en fantastisk udsigt til det omkringliggende landskab og Ovsted Kirke. Strækningen blev planlagt i 1970'erne med Møller og Grønborg som landskabsarkitekter og fremstår i dag som et eksempel på moderne landskabsarkitektur i verdensklasse.

I forhold til mange andre europæiske lande sker der imidlertid for øjeblikket i Danmark noget helt specielt langs de danske motorveje. Der planlægges nye byområder og bygges ny by, og det oprindelige naturlige og smukke naturlandskab langs motorvejene forsvinder hastigt. Akademirådets meget præcise konstatering fra 2003 af, 'at mange af de oprindeligt smukt udformede motorvejsstrækninger i Danmark mister deres kvalitet i disse år på grund af store kommunale udlæg af områder til erhvervsformål langs motorvejene eller på grund af nødvendige støjdæmpende foranstaltninger i forhold til byområder', er stadig en kendsgerning og faktisk mere aktuel end nogen sinde. Et trøstesløst Los Angeles-lignende spredt bylandskab, uden begyndelse og ende, kan måske blive resultatet af denne byudvikling.

Motorvejenes oprindelse, fart og vækst

For at forstå hvorfor denne udvikling er kommet til Danmark, og hvad der sker langs det danske motorvejsnet, er det nødvendigt at kende historien bag motorvejsnettets anlæggelse. Historien startede for alvor i 1936 med et forslag til et nationalt sammenhængende motorvejsnet udarbejdet af et privat konsortium. I Danmark har vi i dag et veludbygget, overordnet og sammenhængende motorvejsnet, men vi står imidlertid i den paradoksale situation, at en samlet national eller regional diskussion om de overordnede by- og landskabsmæssige konsekvenser af denne situation for områderne langs motorvejene aldrig har fundet sted.

Der var imidlertid en diskussion i begyndelse af 1960'erne igangsat af geografiprofessor Humlum fra Århus Universitet, om hvilke byer der skulle nyde godt af den udvikling, man mente motorvejene ville bringe. Spørgsmålet var her fortrinsvis, om motorvejene skulle sikre den fremtidige økonomiske udvikling af den vestlige del af Jylland, som ikke så ud til at få fremtidige trafikale problemer – eller sikre den fortsatte økonomiske udvikling og løse evt. fremtidige trafikale problemer i den østlige del af Jylland. Uanset om man støttede Humlum eller Vejdirektoratet, som var de primære kombattanter i denne diskussion, var der generelt enighed om, at motorvejene burde lægges uden for byerne og disses potentielle vækstzoner og så vidt muligt undgå at ramme eksisterende bebyggelse og byområder for at fungere mest effektivt.

Der var også enighed om, at motorvejene skulle forbinde de danske landsdele med veje, ad hvilke man kunne køre hurtigt frem og tilbage med varer og dermed spare tid og penge. Motorvejene skulle aflaste og erstatte det gamle danske hovedlandevejsnet, som ikke havde den nødvendige standard eller ikke kunne rumme det vejtrafkarbejde, som man forestillede sig, ville komme, og som man efterfølgende reelt fik. Denne del af opgave lykkedes. Det danske motorvejsnet havde pr. 1. januar 2004 en længde på 1.014 km, og Danmark er, i dag, i sammenligning med andre lande velforsynet med motorvej.

Motorvejene som ramme for byudvikling og stedbundethedens ophør

I denne sammenhæng er der ikke plads til en stor diskussion af, om det videnskabeligt kan påvises at motorvejene skaber trafik og udvikling. Men det kan konstateres, at udviklingen i trafikarbejdet på motorvejene i Danmark ser ud til at fortsætte, og det gør udviklingen af byområder langs motorvejsnettet også. Man kan med god ret påstå, at motorvejene fungerer som et af de centrale fysiske omdrejningspunkter for den række strukturelle ændringer, vi danskere og vort danske samfund står midt i netop nu. Sagt lidt slagordsagtigt kan man påstå, at vi står overfor stedbundethedens ophør. Eller udtrykt mere klart og rammende af Henrik Christoffersen fra AKF: 'Det er ikke længere det almindelige livsvilkår, at menneskers dagligdag udfolder sig inden for rammerne af et lokalt samfund. Bopæl, arbejdssted, uddannelsessted, sted for indkøb og kulturelle oplevelser er blevet adskilt i rumlig henseende, og det enkelte menneske bevæger sig mere frit rundt.'

Set i ovenstående sammenhæng er der ingen tvivl om, at motorvejene er et særdeles attraktivt tilbud til de danskere, der netop ønsker at bevæge sig mere frit omkring med bil. Konklusionen er derfor også meget klar, når udviklingen på og langs motorvejsnettet analyseres. Udviklingen har taget en helt anden retning, end man oprindeligt forestillede sig. Det er i dag rigtig mange mennesker, der transporterer sig på motorvejsnettet og ikke alene varer. Og det er i dag mange steder bygninger og ikke natur, man ser, når man kører på motorvejene og kigger ud på det landskab, der omgiver motorvejene.

Tallene taler her deres helt klare sprog: Persontransport med bil steg mellem 1982 og 2002 fra godt 26 mia. køretojskm om året til knap 48 mia. køretojskm, svarende til en vækst på 45 procent. I sammen periode gik motorvejene fra at bære ca. 2,5 mia. køretojskm i 1982 til 10,4 mia. i 2002, svarende til en vækst på godt 300 procent. Sammenlagt betyder det, at motorvejene er gået fra at udgøre 0,7 procent af det danske vejnet og bære 10 procent af trafikken i 1982 –

til at udgøre 1,3 procent af det danske vejnet og bære 22 procent af hele trafikken på det danske vejnet i 2002.

Ser man alene på de, der både bor og arbejder mindre end fem km fra en motorvej, så er væksten i antallet af pendlere (personer der kører til og fra arbejde dagligt) her steget med 156 procent. Stort set alle de kommuner i Danmark, som motorvejsnettet går igennem, har i dag overført arealer til byzoner umiddelbart op til motorvejene, hvor det i dag er muligt at opføre f.eks. erhvervsbyggeri. Ser man alene på bygningers placering i Danmark, så fandtes 50 % af alt byggeri i Danmark eller den samlede bygningsmasse (optalt i etage-kvm) i 2002 inden for 6 km's afstand af det danske motorvejsnet. Analyserer man en enkelt motorvejsstrækning f.eks. fra Fredericia til Århus, så kan det vises, at muligheden for at bygge ny by her, alene på denne ca. 260 km lange motorvejsstrækning, er udvidet med over en kilometer hvert år langs denne motorvej i perioden 1982 til 2002. Helt præcist er længden på denne ny båndby forøget fra 24 til 52 km i den nævnte 20 års periode.

Motorvejene og den danske båndby

Frem til strukturreformen blev realiseret har det været staten der på et nationalt niveau, og amterne, der på et overordnet regionalt niveau har kunnet samarbejde om at styre den udvikling, som er beskrevet her, sammen med kommunerne. Dette er ikke tilfældet i dag, i dag er der kun staten og kommunerne. Miljøministeriet forsøgte sig allerede i 1996 med en konference omhandlende erhvervsarealer langs motorvejene og en efterfølgende anbefaling af en 300 meters beskyttelseslinie langs motorvejene, for at undgå overflødige arealudlæg og forslumning for at sikre Vejdirektoratets arbejde med smukkere veje. Noget der efterfølgende blev implementeret i nogle af de daværende amters regionplanlægning. Efterspørgslen efter beliggenhed og synlighed fra mange danske virksomheder var også for strukturreformen blev igangsat stor, og er siden ikke blevet mindre. Hvilken virksomhed ønsker f.eks. at blive gemt væk i et dertil indrettet og planlagt erhvervsområde i kanten af en

store provinsby uden at blive set, hvis den samme virksomhed kan få plads på første parket lige ud til motorvejen og dagligt, som f.eks. i Vejle området, blive set af mennesker i gennemsnitligt 57.300 køretøjer i begge kørselsretninger pr. døgn, der passerer forbi netop her. Kombineres en sådan betragtning med de fleste borgmestres og deres kommuners ønske om, og vel også reelle behov for, fortsat at være synlige og tiltrække arbejdspladser og dermed skattekroner, så får man en meget dynamisk situation.

Der er tale om en klassisk situation, hvor forholdet mellem den enkelte og de mange skal afvejes. Spørger man f.eks. virksomhedsejere, der har valgt at placere deres virksomhed langs motorvejene, får man at vide, at de er stolte og glade for at ligge, der hvor de ligger og for den synlighed, det skaber. Men det er også ligeså klart for den enkelte virksomhedsejer, at virksomheden hurtigt vil kunne komme til at drukne i mængden af andre virksomheder, hvis udviklingen får lov til at fortsætte. Spørger man borgmesteren, vil man sandsynligvis få samme svar. Et byområde ved motorvejen, i vedkommendes egen kommune, kan vel ikke kan skade. Der er jo plads nok langs motorvejene, men det er selvfølgelig knapt så sjovt, selv for en borgmester, at køre gennem en lang række kommuner og 260 km sammenhængende båndbyområde i Jylland, bag hvilket den smukke jyske smukke natur er blevet gemt væk. Uanset om man er virksomhedsejer eller borgmester, er tanken om at have en motorvej, hvor trafikken snegler sig af sted, og som ikke er mulig praktisk og økonomisk at udvide, fordi der er bygget for tæt og for meget langs den, heller ikke det mest ophidsende at tænke på. For det var jo ikke lige det, der var meningen med det hele.

Selvfølgelig er der løsninger på denne situation, men det er i denne sammenhæng måske mere interessant at få diskuteret et par andre spørgsmål vedrørende denne udvikling. For det første: Hvad er det egentlig, vi vil med motorvejene og landskabet langs dem? Derefter falder svarene på de følgende tre spørgsmål nok lettere. Skal udviklingen på og langs motorvejene fortsætte? Skal udviklingen på og langs motorvejene

gen

• Fra

sættes i stå, f.eks. i en periode? Eller skal udviklingen på og langs motorvejene helt stoppes?

Uanset hvilken løsning man vælger, er der fordele og ulemper – bymæssige, trafikmæssige, landskabsmæssige og økonomiske – både for den enkelte og samfundet. Og muligheden for ikke at tage en beslutning er reelt også til stede, jævnfør 'loven om regeringers kortsynethed' som vor nuværende statsminister Anders Fogh så ram-mende har udtrykt det i en af sine egne publikationer. Men tager vi ikke en beslutning om den byudvikling, som nu sker langs motorvejsnettet i Danmark, så får vi med sikkerhed noget helt nyt og aldrig før set i Danmark. Nemlig en blandt andet en markant båndbyudvikling, som vi allerede kan konstatere de klare konturer af f.eks. i området mellem Fredericia og Århus, samt en fortsat vækst i pendlingen og dermed trafikken på motorvejene. Og så er vi tilbage til udgangspunktet og historien om, hvad turisterne vil eller kommer til at opleve, når de kører gennem Danmark på ferie, og hvad vi danskere kommer til at opleve, når vi sidder i en kø et eller andet sted på motorvejsnettet og venter på at komme på arbejde på en helt almindelig hverdag om et par år f.eks. i Jylland.

Henrik Harder, Associate Professor, Ph.D. in Architecture, Planning and Transport (helst dansk titel),

Ib Møller, arkitekt maa (tidligere Møller og Grøn-borg), Thomas Sick Nielsen, cand.techn. soc., ph.d., og Jens Balsby Nielsen, landskabsarkitekt mdl

Referencer:

Christoffersen, H. (2003) Det danske bymønster og landdistrikterne, akf forlaget, ISBN/ISSN-nr.: 978-87-7509-713-3, 164 s.

Nielsen, J.B., Schultz, T., Nielsen, T.A.S., Harder, H. (2005) Byen, vejen og landskabet: motorvejen – landskabskunst og hverdagslandskab, Frederiksberg : Center for Skov, Landskab og planlægning, KVL i samarbejde med Aalborg Universitet, Institut 20, 64 s.

Nielsen, T.A.S., Harder, H., Nielsen, J.B. (2005) Byen, Vejen og Landskabet: kortlægninger og resultater, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet, 47 s. (ISP skriftserie; 298).

Rasmussen, A.F., Fra socialstat til minimalstat –

En liberal strategi, ISBN 87 568 1204 3,

<http://minimalstaten.venstre.dk/index.php?id=2565>

Forskningsprojektet: Byen, Vejen og Landskabet – www.bvl.aau.dk