



Beplantning af Statens veje

Af Ulla Egebjerg arkitekt MAA, æstetisk konsulent, og Marianne Ujvári, biolog

VEJPLANTNINGER PÅ DE GAMLE VEJE

I 1700-tallet hentede danske konger franske vejingeniører til landet for at anlægge kongevejene. Ingeniørerne var egentlig generaler, så de anlagde snorlige kongeveje på toppen af landskabet. Vejene som kun var til kongens og hans folk, skar sig gennem landskabet i rette linjer. Hvor der var skov, skar de sig gennem den, og hvor der var åbent land blev der plantet træer langs vejen. Ikke alene for at give ly for sol og vind, men også for at markere vejens rum i forhold til det omgivne landskab.

De mindre veje gennem byerne, som borgerne kunne bruge, var grusveje der slyngede sig gennem landskabet efter de naturlige linjer og koter i terrænet. Efterhånden som hestevognene blev almindelige, blev der stillet større krav til vejenes udformning. I 1800-tallet blev hovedlandvejsnettet udbygget, og da blev det ligefrem nedfældet i vejloven at der skulle beplantes langs vejene – dels for at beskytte de vejfarende for sol og vind og dels for at markere vejene i landskabet. Alt dette varede ved lige indtil man op gennem 1950'erne fældede træer for at højne trafikikkerheden. I disse år planter man igen træer – men de placeres altid i passende afstand til vejanlægget – af sikkerhedsmæssige årsager.

Modstående side:

Det ses tydeligt, at beplantningen her ved Väbensted mellem Saksøbing og Rødby, spiller sammen med både vejanlægget og det omgivne flade landskab.

Foto: Vejdirektoratet.



Sådan så de gamle veje ud – landevejen var kantet med vejtræer ofte kun i den ene side for at beskytte den rejsende – samtidig stod vejen gennem sin træplantning, som et markant element i landskabet. De moderne motorveje kan ikke have træer placeret lige så tæt på vejen af sikkerhedsmæssige grunde.

Foto: Marianne Ujvári.

MOTORVEJEN SOM ELEMENT I LANDSKABET

Bag motorvejens placering i landskabet ligger der en forudgående planlægning af vejens linjeføring. Denne planlægning har selvfølgelig betydning for vejens primære funktion med fremkommelighed og trafikikkerhed, men den har også betydning for vejens relation til det landskab, vejen fører igennem. Hensynet til landskabet

og trafikantens oplevelse har præget den planlægning og vejarkitektur, der i dag er knyttet til motorvejen, hvor både ønsket om at beskytte et smukt landskab og placere en smuk vej har været vigtige.

FORMGIVNING MED BEPLANTNING

Der findes overordnet tre koncepter for formgivning med beplantning omkring veje. Det første er tilpasning til den eksisterende bevoksning. Ved nyanlæg berøres skove, levende hegn, vådområder, krat og enkeltstående træer. Vejanlægget kan tilpasses det eksisterende landskab ved hjælp af nye beplantninger og ved afrunding af eksisterende beplantningselementer.

Vejens beplantning kan også tilføre vejanlægget egenverdi, som det kendes fra gamle vejplantninger. Selv om de ikke oprindeligt var plantet af arkitektoniske hensyn, men primært som værn mod vind og vejr, er de en nærliggende inspiration for planlæggere og formgivere i dag.

Endelig kan man med beplantning skabe et helt nyt landskab, hvor landskabet savner særpræg, eller der er brug for at placere overskudsjord, støjvolde med beplantning og regnvandsbassiner. For alle principper er det vigtigt, at beplantningen gives de rette vækstvilkår. Beplantning i landskabet har en stor biologisk, miljømæssig, klimamæssig og orientingsmæssig værdi. Man skal holde sig for øje, at beplantningen skal være så enkel, at plejen, dvs. blandt andet slåning af græsser og beskæring af træerne, kan varetages rationelt og økonomisk uden at ødelægge den oprindelige idé med anlægget.

BEPLANTNING, ÆSTETIK OG TRAFIKSIKKERHED

Når man kører gennem landet afhænger ens oplevelse af landskabet af flere for-

skellige forhold. Hastigheden er en af disse, ligesom det omgivne landskab af vejen er det. Når man kører med en hastighed på 130 km/t bevæger man sig med 36 m i sekundet, og derfor må føreren af bilen helt nødvendigt prioritere sin opmærksomhed i forhold til de mange ting, der passerer forbi bilen med stor fart.

Denne prioritering betyder, at mindre objekter og små nuancer i forgrunden ikke opfattes. I stedet opfatter man primært horisonten og de store landskabstræk, ligesom man (ud over at være opmærksom på trafikken) holder fokus på vejens overordnede geometri og rytmen i omgivelserne.

Høj hastighed kræver stor koncentration omkring kørsel og vejens beskaffenhed, og derfor er der mindre opmærksomhed på landskabet omkring vejen. Oplevelsen af fart er både en fysisk oplevelse af bilens bevægelse, men også den visuelle oplevelse af omgivelserne, der ændrer placering og størrelse i forhold til trafikantens synspunkt. Man kan sige, at det ikke betyder ret meget for rejseoplevelsen, hvad der er af detaljer helt op til selve vejen. Det afgørende er, at der er harmoni i det overordnede valg af beplantning, og at der er harmoni i den skulpturelle formgivning af terræn og de nære kanter. Det er også afgørende, at silhuetter har en enkelthed, da det er det, der kan opfattes ved høj hastighed.

Kørsel på veje rummer altså både en visuel oplevelse af vejen selv og af landskabsobjekterne omkring vejen. Man har en oplevelse af "vejrummet". Et vejrum kan være mere eller mindre præcist afgrænset af bygninger, skråninger, beplantninger, støttemure eller støjskærme. Vejrummet kan også være åbent med en panoramaudsigt til horisonten eller himlen. Et åbent vejrum med kontakt til omgivelserne kan ved tynd trafik virke

behageligt, mens en vej med megen visuel støj og trafik kan virke distraherende.

Vejen er som landskabselement central for adgangen til det åbne landskab, men vejen er også et sted i sig selv. Et sted der rummer mulighed for at opleve historien og kulturlandskabet. For de gamle veje, der har forbundet byer, landsbyer og betydningsfulde bygninger, udgør placering og vejens linjeføring gennem landskabet en fysisk præsentation af ejendomsskel, jordbrugsteknologi, statsadministration og vejbygningsteknik.

MOTORVEJENS BARNDOM

Den første motorvej i Danmark mellem Sakskøbing og Rødby blev planlagt i 1930'erne efter tysk forbillede, men den er udført i 1960'erne, og landskabsarkitekten C. Th. Sørensen var stærkt involveret. Han var en af de første planlæggere i

Danmark, der var fortalere for at planlægning af veje ikke kun handlede om tekniske løsninger, men at teknik og æstetik skulle forenes, således at trafikoplevelsen blev en del af vejanlægget. For ham var fremhævelsen af landskabets eksisterende karakter vigtig, og nye plantninger skulle falde naturligt ind i landskabet, samtidig med at beplantningen tilførte det samlede anlæg et markant og karakterfuldt udtryk.

Hans mål var at skabe veldefinerede scenarier for bilisten – gennem en veltilrettelagt beplantningsstrategi. Beplantningen blev bevidst brugt til at danne rum omkring vejen og understrege vejens rytmiske forløb, samt til at styre de forskellige udsigter til det intensivt dyrkede landskab langs motorvejen. Plantningen var tilpasset bilistens fart, således at rytmen med skiftevis åbne og lukkede vejrum var let opfattelig og klar.



Billede af motorvejen i øjenhøjde. Ved de første motorveje i Danmark var beplantningen anlagt som lundeagtige beplantninger langs vejen. Dette gav en tydelig afveksling mellem det lukkede og det åbne udsigtsfyldte vej rum. Foto: Ulla Egebjerg.

C. Th. Sørensens plantninger forholder sig også til vejen set fra det omkringliggende landskab – motorvejen ligger som små lunde set fra landskabet, hvilket er karakteristisk i det flade lollandske landskab. Der er arbejdet med to principper for beplantninger af motorvejsanlægget. Det ene princip er langsgående plantninger, plantet som monokulturer der følger motorvejen. De langsgående plantninger skærmer for landskabet langs motorvejen i en rytme der enten er åben eller lukket – beplantningssceneriet rammer motorvejen ind og skaber et klart vejrum. Det andet princip er tværgående plantninger på dæmninger ved vejoverføringer. De tværgående plantninger opleves som fangarme i det åbne landskab, der markerer, at nu sker der noget. De overførte broer bliver en integreret del af landskabet. På flere af de tværgående veje opleves plantningerne som meget kraftfulde og rumskabende.

DE FORSKELLIGE MOTORVEJSPRINCIPPER OG SAMMENHÆNG MED LANDSKABET

Tværprofilene af de danske motorvejsstrækninger er forskellige, og hvert profil er knyttet til en bestemt periode, hvor forskellige hensyn til trafikikkerhed, trafikudvikling og motorvejens samlede arealforbrug og anlægsøkonomi har været afgørende for den konkrete udformning. Da de store københavnske motorveje blev planlagt i 1970'erne, var det især tværprofilen og det samlede vejudlæg, der fik en særlig bearbejdning. De har bredere profiler, og inspirationen blev hentet fra de amerikanske motorveje.

Tværprofilen har stor betydning for vejens kapacitet og sikkerhed, men den arkitektoniske fremtræden af tværprofilen har også indflydelse på oplevelsen af

vejrummet. Et bredt tværprofil gennem et landskab i stor skala vil understrege landskabets åbne karakter og give trafikanterne gode orienteringsmuligheder. Et smalt og mere lukket tværprofil vil give indtryk af en korridor med et begrænset synsfelt og giver kun lige plads til skilte og sikkerhedsudstyr.

Ved planlægningen af flere af de københavnske motorveje var det Jørn Vesterholt, Palle Smidt og Ole og Edith Nørgaard, der blev hyret som landskabsarkitekter. Vejene er især karakteriseret ved deres store brede vejudlæg og karakteristiske poppelbeplantninger, der indrammer de brede vejudlæg. Træerne er placeret så der er et rytmisk skifte mellem åbne og lukkede vejrum – hvor de store åbne vidder er, ligger vejanlægget åbent i landskabet, og hvor vejen er mere lukket, eller hvor de store tilslutningsanlæg er placeret, spiller disse steder sammen med store poppelformationer. Poplerne har en storhed i sine proportioner, der spiller elegant sammen med de brede og kraftfulde vejudlæg.

Palle Smidt har bl.a. udformet landskabet ved Klovtofte udfløtningsanlæg, og han siger i den forbindelse: ”Mange steder er konflikten mellem landskab og vej, og da særligt de brede og stærkt bundne vejføringer, så åbenbar, at der er behov for langt større friarealer end der stilles til rådighed. Friarealerne betragtes som et nødvendigt onde og det til trods for at alle undersøgelser viser, at vejenes friarealer har afgørende indflydelse på kvaliteten af de landskabsindtryk, som trafikanten modtager”.

Motorvejene i det østlige Jylland blev planlagt i samarbejde med arkitekterne Møller & Grønborg. Her var landskabet et andet. Den østjyske ”muld” er meget mere kuperet, og motorvejen blev her planlagt med store slyngede forløb, hvor vejen

smøg sig rundt i landskabet og udnyttede de kraftfulde landskabstræk til udsyn og karakterfulde trafikantoplevelser. Fra midten af 1970'erne anvendte man ved en lang række strækninger fladere skråninger, som giver mulighed for at dyrke jorden helt op til vejskellet – det giver en direkte kontakt mellem motorvejen og dyrkningslandskabet.

VEDLIGEHOOLD AF BEPLANTNINGEN

Motorvejene og den måde beplantningerne er formgivet er, som ovenfor beskrevet tilpasset landskabet og er derfor forskellige. De ældes således også forskelligt, og der er derfor også forskellige drifts- og plejebehov.

De østlige jyske motorveje er mange steder ”sprunget i skov”, og den karakteristiske poppelbeplantning omkring de

københavnske vejanlæg skal ligeledes efterses, på grund af deres alder. Motorvejen på Lolland er netop blevet planlagt forberedt til den kommende Femern Bælt Forbindelse, og i den forbindelse er der lavet en plan for renovering af C. Th. Sørensens beplantningsprojekt. Det kan i mange tilfælde give motorvejens udseende et ændret udtryk, men det er vigtigt i forhold til vejenes drift, at tilpasse den nye beplantning både til fremtidige krav for beplantning, samtidig med respekt for de tanker, der lå bag de enkelte projekter, da de blev etableret.

HENSYN TIL BIODIVERSITET

Siden slutningen af 1990'erne har der i Danmark og resten af Europa været stadig større fokus på, at motorvejene og den tilhørende beplantning påvirker de vilde dyrs levevilkår omkring vejene. Motorvejens



Faunabro mellem Bredsten og Vandel. Faunabroen tilgodeser arter som er knyttet til skov og muliggør at de kan bevæge sig rundt mellem skovene hhv. nord og syd for vejen uden at være i fare for at blive påkørt af trafik.
Foto: Marianne Ujvári.

beplantning skal derfor tilpasses de dyr og planter, som lever langs vejen.

Dette er særligt vigtigt hvor motorvejen krydser levesteder for arter, som er særligt beskyttelseskrævende fx markfirben og andre arter, som er beskyttet af EU's habitatdirektiv. På sådanne strækninger gennem levesteder for markfirben må beplantningen ikke springe i skov, men skal holdes lav med åbne partier med grus, som markfirbenet kan grave sine æg ned i.

Beplantningens karakter har også stor betydning for større og mere mobile arter som fx grævling, rådyr og kronhjorte. Dels har dyrene svært ved at krydse motorvejene uden at blive påkørt, dels kan beplantningen langs vejene fungere som skjulesteder for dyrene, der derved "lokkes" til at opholde sig tæt på vejen med risiko for at blive påkørt.

For at undgå påkørsler af dyr, særligt hjorte, er der i Danmark etableret et antal passager på motorvejene, hvor dyrene kan krydse under eller over vejen, såkaldte faunapassager. Beplantningen ved og på faunapassagerne er afgørende for hvor mange dyr, der bruger faunapassagen, eller om de vælger at krydse vejen et andet sted med risiko for at blive påkørt. Derfor sætter Vejdirektoratet beplantning, der leder dyrene til faunapassagen, og beplantning ved faunapassagerne, hvor dyrene kan skjule sig og føle sig trygge inden eller efter, de er gået igennem faunapassagen. Tilsvarende holdes arealerne omkring vejen åben på strækninger, hvor det ønskes at hjortene ikke krydser vejen. Den ældste faunaoverføring i Danmark er faunabroen på motorvejen mellem Aalborg og Frederikshavn ved Jyske Ås.



Tilslutningsanlæg med markant beplantning af yngre birketræer. Foto: Marianne Ujvári.

Faunabroen er på begge sider omgivet af løvskov. På faunabroen vokser bl.a. arter af fyr, pil og røn.

BEPLANTNING I FREMTIDEN

Vejdirektoratet har i 2013 udarbejdet en vejledning for beplantning af buske og træer på de vejnære arealer. Jf. vejledningen skal følgende indgå i beslutningen om valg af beplantningens karakter: artsvalg, økonomi, landskab & æstetik og hensyn til vilde dyr.

Hvor motorvejen går gennem åbent land skal der alene anvendes hjemmehørende arter af træer og buske af lokaltilpassede provenienser. Hvor vejen går gennem byer kan der anvendes kulturarter så beplantningen får karakter af have/park.

Af økonomiske driftshensyn anvender Vejdirektoratet ikke træer og buske med torne, da papiraffald hænger fast i tornene i de ofte meget tætte planter, hvilket kræver hårdt arbejde og er dyrt at fjerne.

Bepantningen langs motorvejen skal indpasses i landskabet og sikre at vejen får et æstetisk udtryk. Fx vil beplantning ved fremtidige anlæg kun blive etableret på få udvalgte steder, hvor det kan understøtte det landskabelige præg og/eller har betydning af genkendelighed/stedfæstelse for området. Det kan fx være beplantning ved

afkørsler eller få udvalgte steder på lange strækninger, så monotoni imødegås.

Endelig indgår hensynet til de vildtlevende dyr i den fremtidige beplantning. Fx beplantes der på helt særlig vis ved faunapassager, mens det på andre strækninger kan være u hensigtsmæssigt at plante træer og buske, der tiltrækker vilde dyr og således lokker dem til at opholde sig i nærheden af vejen med risiko for at de trafikdræbes.

Det er blandt andet gennem vores rejser på vejene at vi får indblik i vores lands vekslende landskaber og skiftende årstider – og det er de store linjer i beplantningen, der skal hjælpe med dette. Vi bevæger os over højdedrag og gennem flade landskaber – skovbælter og åbent land med udsigt til himlen, når vi rejser og bevæger os fra landsdel til landsdel, derfor er det så vigtigt at der fortsat tages hånd om dette. I Norge har det norske Vejdirektorat i gennem ca. 15 år arbejdet med at skabe særlige oplevelser i deres storslåede landskab ved at skabe en række markante projekter sammen med turistorganisationen. I Danmark skal vi passe på fortsat at pleje vores små fine landskabstyper, gennem omtanke og præcis planlægning, med kvalitet – så vi også i fremtiden har et karakterfuldt landskab, der netop afspejler forskellighederne i vores land.