

Område: Planlægning, trafik og transport

Emne: Grøn omstilling

Samspillet mellem landskab og infrastruktur, såvel i et historisk perspektiv, som hvad der gøres i dag for at fremme den gode natur oplevelse

Engang skete samspillet mellem landskab og infrastruktur helt naturligt. Mange veje blev anlagt med allé træer, så kom 70'ernes fokus på vejsikkerhed og træerne blev fældet. Så kom de bløde rabatter og grøfter og så støjvoldene, som lå teknisk golde hen. Undervejs i alt dette kom tanker om bæredygtighed og biodiversitet. De monotone beplantningsprincipper, som der tidligere anvendtes, viste sig sårbare, når sygdomme ramte arterne/sorterne – f.eks. elmesyge og deraf fældning af mange gamle træer i større områder. Dermed blev artsdiversitet også et forhold til opnåelse af god landskabelig robusthed og større biodiversitet.

Begrønning i byrummene og det at have en naturpolitik både i byerne og idet åbne land kom og kommer i stadig stigende grad på dagsordenen. Der blev - og bliver igen - plantet træer langs bygaderne og blomsterløg, blomstrende planter og enggræsser er igen populære i rabatterne. Det giver borgerne noget pænt at se på og en fornemmelse af årstidernes gang, samtidig med at biodiversiteten fremmes.

Efterhånden har begreber som "vild med vilje" – "bi venlige byer" – "naturhaver" mv. vundet indpas i både folkemunde, men i høj grad også i udbud af både mindre og større anlægsprojekter. Alt sammen initiativer, der er med til at fremme den mere vilde og naturlige natur.

For at det skal lykkedes at skabe den gode natur oplevelse og sammenhæng med infrastrukturen kræves tætte, tværfaglige samarbejder og helst allerede fra det tidlige projektstade. Det er vigtigt at respektere og sikre den tværfaglige dialog, planlægning og eksekvering. Det betyder, at ingen fagligheder er vigtigere end andre og alle skal i spil fra projektstart, da ingen fag kommer før andre fag.

Når træet skal have meget mere plads under jorden og være i et rabatareal med vilde blomster, skal der koordineres med mange fag fra starten. Dermed opnås det gode samspil mellem vejopbygningen, de mange ledninger, afvandringsforholdene m.v. og ikke mindst driftsforholdene af det grønne.

Det giver så til gengæld mange spændende indsigter i de forskellige fagligheder og deres udfordringer, som igen giver en tilbagerefleksion fra andre fagfolk, som kan være med til se og løse projekter på en ny og anderledes måde. Og når det hele en gang i mellem går op i en højere enhed, kan resultatet ligefrem skabe et plus på bæredygtighedsbarometeret og meget tilfredse kunder, brugere og projektmedarbejdere.

Så først ønskes en visionær og tværfaglig tænkende bygherre.

Dernæst skal rådgiveren kunne forstå og respektere visionen og bidrage til opnåelse af denne, herunder ved at bringe ny viden til bordet.

Hvordan har vi så selv oplevet et par gode samarbejder med fokus på lige netop integration af landskab og infrastruktur.

Eksempel 1: Ny bydel Egedal – Et byrum med signatur beplantning af løgblomster

Kommunen ønskede en sti udført for at binde fremtidige og eksisterende bydele sammen. Men det skulle ikke "bare" være et infrastrukturprojekt, men også en særlig oplevelse. Kommunen ønskede, citat "*noget der blev set, husket, eller gerne ligefrem talt om*". Men hvad var der råd til, hvad var der plads til, hvad kunne området "bære" – hvad passede ind i konteksten med bolig, erhverv og et stort plejehjem. Løsningen blev her et inferno af flere forskellige løgplanter langs stien i store brede klynger, der starter blomstring i

det tidlige forår og slutter i løbet af sommeren. Langs stien blev sat smukt farvede løvfældende allé træer og der blev også opsat en del bænke, så brugeren kan tage en pause og nyde udtrykket. Byen får sin signatur sti og biodiversiteten er ikke til at komme udenom.

Eksempel 2: Troldebakkerne, byggemodning - Fra pint mark til frodig og spiselig natur

Byudvikling af 20 ha ny bydel ved Helsingør, hvor kommunen har prioriteret, at ca. halvdelen af arealet skal være grønt med masser af biodiversitet som bi venlig og spiselig beplantning og en organisk snoet infrastruktur af boligveje, cykel- og gå stier. De grønne arealer skal kommende beboere selv dyrke og passe. Der er tænkt i at genanvende jorden fra anlæg af veje og stier til skabelse af et spændende terræn. Sågar er sten, der indsamles fra arealet, indtænkt til genbrug i en dyrespredningskorridor på ca. 3-4000 m², til stor fordel for biodiversiteten. Da der her simpelthen ikke er fremkommeligt for en græsslåmaskine, skabes naturligt et fredet areal til smådyrene at boltre sig i og en stor biodiversitet vil udfolde sig her. En "Win-Win", da der jo også ligger en besparelse i, ikke at skulle køre stenene væk fra området. Alt sammen et eksempel på et resultat af tværfagligt samarbejde fra rådgivernes side, hvor der undervejs i projektet mellem ingeniørerne og arkitekter, blev drøftet og udvekslet tanker og ideer.

Tendenser og den fremtidige udvikling?

Denne Corona tid har også vist, at folk strømmer ud i naturen og til de grønne lommer i byerne, så der er pres på naturen i såvel det åbne land som i byerne. Infrastruktur som stier og parkeringsmuligheder er også i høj kurs.

Der bør skabes lettere adgang til naturen, såvel anlæg af stier som mindre parkeringsområder ved f.eks. skovene, hvor de tænkes ind flere steder, men som mindre arealer. Drop asfalten og få de gode grus belægninger frem igen.

Ved København, har Fingerplanen været den gennemgående planlægning – før for vejene, nu for supercykelstierne. Hvor er de tværgående forbindelser generelt og hvor er ruterne gennem natur og ikke langs vejene. Når elcyklen kan give én "medvind på cykelstien", gør lidt længere transporttid måske ikke noget for cyklisten mod at få mulighed for at passere gennem afvekslende naturområder.

Det vil driftsmæssigt ikke være dyrere at tænke grønt og slet ikke fra projektstart. Vedligeholdelsesplanerne gentænkes og driftsressourcerne udnyttes anderledes, f.eks. slåning af stier i større områder med højt græs i stedet for at slå det hele ned.