

Høringssvar om Dyskærgegaard, (forslag til lokalplan 704 for Dyskærgegaard og naturområde i Veddelev)

Fra DN Roskilde



Forord / resume:

DN Roskilde ser med stor sympati og glæde på intentionen om at genetablere lavbunds natur på (dele af) Dyskærgegaards jorder og med stor uvilje på VDs (*VejDirektoratets*) påtvingelse af en overflødig og skadelig ny vej.

Løsningsforslaget om at lave *endnu mere* ny overflødig og skadelig vej gennem grønne områder (fra Baunehøjvej) anser DN Roskilde for *naturmæssigt, rekreativt og resurse-mæssigt* endnu værre end omvejskørslen gennem landsbyen.

DN Roskilde bidrager meget gerne til det samarbejde med ejer og naboskaber og kommunen om løbende naturudvikling, der er blevet talt om i den senere tid.

Der er mange spændende muligheder, som bør udforskes i en åben, søgede proces.

Trafik og kommunale strategier:

I 2022 oplever vi (også på + langs Frederiksborgvej) store problemer med energi-overforbrug, støj, og usikkerhed. Og dårlig fremkommelighed for trafikformer, der aht klima, miljø og resursehusholdning bør fremmes: Kollektiv transport, cykling og gang. Ved at motorkørsel strukturelt favoriseres, nudger man kraftigt til det modsatte af hvad der ønskes og behøves. VDs rigtigt snæversynede holdning arbejder således kraftigt og effektivt imod flere grundlæggende elementer i den nødvendige såkaldte "grønne omstilling".

Endnu en fundamental problematik er den alvorlige biodiversitets-krise / naturkrise, som "man" er ved at få øjnene mere og mere op for. Også overfor dén gør VD sig til en direkte del af problemet; ikke af løsningen.

Selvom hele den globale biodiversitet ikke står og falder med en lille grusvej er det et markant dårligt signal at insistere på at uhindret høj hastighed kan og skal overtrumfe alle miljømæssige, naturmæssige, rekreative, resurse-mæssige og andre "bløde" værdier.

Det er reelt dét, som det såkaldte "sikkerheds"-begreb går ud på, der opererer med at mindske af ud- og indkørsler og vejkrydsninger er det bedste og eneste tilladelige trafik"sikkerheds"-greb. Og så afgørende at alle andre hensyn må vige. Blandt meget andet hensynet til bløde trafikanters mulighed for fx at komme fra Brovej og stoppestedet til Koldekildevej (og omvendt). Biler har faktisk ikke større ret til eller behov for uhæmmet fremkommelighed end andre trafikformer. Selvom de forældede regnemodeller har dét indbygget.

Roskilde kommune bør henvende sig til VDs arbejdsgiver, Staten og bede trafikminister og miljøminister instruere VD om at indstille sig på nutiden og virkeligheden - og fremtidens reelle behov, fremfor den "sorte" epoke, som vi som kommune, land og verden pga mere og mere indlysende nødvendighed er ved at frigøre os fra.

Nu må VD ikke længere uhindret bremse og forhindre fornuftstiltag om fx en rundkørsel eller lyssignal ved Brovej eller en af de andre fornuftsløsninger, der er foreslået af lokale borgere med *realistisk* indsigte i lokale forhold.

Hvis dette mislykkes eller på forhånd opgives -som man med realistisk desillusion desværre nemt kan forestille sig-, så bør kommunen -og altså staten- sikre sig at det ligeledes fornuftige alternativ om at lave tilkørsel via Risø realiseres. Efter sigende er ideen blevet afvist med et antal forskellige vage og / eller usaglige begrundelser, men ingen rigtigt logisk overbevisende baseret på saglig analyse. (bl a at det skulle være for farligt at de 5 daglige biler kører tæt på vindmøllerne! Somom fare hindrer alle og enhver i at køre på evident langt farligere veje hele tiden! Skulle grusvejen lange møllerne være farligere end Frederiksborgvej med de evindelige høje hastigheder? Hvor absurde bortforklaringer kan man slippe afsted med?)

Så dén løsning bør der arbejdes med, hvis man ikke kan knægte VDs dumstædige bagstræbende

modstand mod løsninger, der fokuserer på andet og mere end de hurtigst kørendes sikkerhed.

Hvis også dén fornufts-nødløsning falder for konventionel uvisdom, koster det dumme overflødige omkostninger for samfundsøkonomi, lokalsamfund og *alle andre* interesser end nogle få egenrådige etaters snæversynede selvforståelse. Det har vi hverken råd til eller brug for i disse tider.

I stedet må tiden være inde til at få "brudt monopol" og kombinere (egentlig ret elementære) miljøhensyn med anledningen til at gøre noget fornuftigt for miljømæssigt ansvarlige trafikanters fremkommelighed, og den sikkerhedsfaktor, der består i at hæmme uhæmmet fart og fremdrift.

Der er -modsat hvad VD tror- gode grunde til at reducere farten på den aktuelle del af Frederiksborgvej.

HVIS det ender med at snæversynet vanetænkning igen som så ofte forhindrer økonomisk, social og miljømæssig fornuft, giver det anledning til nogle problemer og spørgsmål:

?: Hvordan vil man hindre misbrug af grusvejen til rekreativ kørsel og rekreativ parkering, især oppe nordpå?

Det er oplagt at en del biler og motorcykler sydfra vil vælge den genvej fremfor omvejen til p-pladsen ved Dyskærgaard - som ikke mindst på grund af VDs obstruktion af ordentlige krydsningsmuligheder kan være besværlig og ubehagelig.

Skilte? Bomme? Vagtposter? Vejchikaner? ???

Det stiller forbudet mod stier og sheltere indenfor natura 2000-bufferzonen i et særligt tragikomisk lys.

?: Der er en reel risiko for at der pga det tåbelige krav om overflødig vej bliver klaget over lokalplanen. Hvis det sker (og måske endda får opsættende virkning), kan det både

- betyde at den konstruktive proces om udvikling af natur i dalen besværliggøres af konflikter og gensidig mistro

og

- risikere at sætte hele det positive projekt i bero, og måske få fonden til at sælge ejendommen til en Liebhaber uden samme positive intentioner.

En måske mulighed for at forebygge ukonstruktive mistanker kan måske være at skrive et vilkår ind om at etablering af den overflødige vej forudsætter bestemte naturgenskabelses-tiltag. Det kan fx være tilstopning af dræn, etablering af sheltere, fritlægning af kilder og / eller andre tiltag, der konkret kan vise tvivlere i lokalområdet at det vigtige projekt med at give noget plads tilbage til naturen *er* sikret trods VDs benspænd.

Muligheder for natur:

DN Roskilde er overbevist om at mange gerne vil bidrage til at både rene naturforhold og de rekreative muligheder for at opleve dem kan blive værdifulde.

Vi regner også med at der vil være interesser som i god mening, men begrænset faglig klarhed risikerer at forringe mulighederne.

Foruden risikoen forbundet med begrænset naturviden, er der naturligvis også mulighed for reelt konfliktende natur-interesser og vurderinger indenfor det fagligt holdbare.

Det kan fx også diskuteres, hvor relevant og vigtigt det er, at dele af ejendommen fortsættes dyrket for at vise hvordan agre har været en integreret del af en ejendom som Dyskærgaard. Når der jo samtidig stadig vil mangle en divers dyrebesætning på bedriften, OG ikke mindst, når landskaberne i Roskilde kommune i forvejen rummer så store arealer med dyrkede agre.

Alligevel kan det ses som en relevant del af ejendommens formidlingspotentiale; måske især hvis agrene laves små og med varierede afgrøder, der dyrkes målrettet med pædagogiske formidlings-

formål. Hvilket ikke kræver store arealer, men bedre kan overkommes på små.

På lignende måde er der mange andre valgmuligheder - nu såvel som især senere; dilemmaer såvel som især potentialer. Som et enkelt eksempel rummer energiskoven i vest, lidt nord for Brovej nogle paradokser, der kan søges forskellige løsninger på.

Vi håber og tror på værdien af den inddragende proces, ejers repræsentant har stillet i udsigt, og håber at *høj naturkvalitet med kulturhistorisk dybde* vil blive prioriteret højt.

Ideen om en grusvej op til gården vil uvægerligt forringe naturoplevelserne; ikke kun for færdsel tæt på den, men over det hele. Tænk fx på, hvordan billygter i skumring og dæmring etc vil feje ud over Bløden og/eller sydpå og forstyrre de mentalt sunde oplevelser af uforstyrret ro.

Et andet muligt lys-problem *kan* risikere at opstå, hvis man under møder på 1. sal i vestlængen glemmer at trække tykke gardiner for eller lukke skodderne. Kan der indskrives et krav om at skodder (eller tykke gardiner) ikke bare forefindes, men også anvendes konsekvent når der er tændt lys inde?

Konkrete kommentarer til bestemmelser i planen:

s 10 (iflg .pdf-numrene). (Rent redaktionelt:) Der står at det orange omrids viser lokalplanområdet. Der skulle stå punkteret linje. Det orange må være kystbeskyttelseslinjen.

s 11: *"Samtidig skal der i naturgenopretningen og planlægning af stier mv. tages hensyn til det tilstødende Natura 2000 område, så det sikres, at flora og fauna, herunder fugleliv inden for Natura 2000 ikke påvirkes negativt. Det betyder konkret, at der i en bufferzone på 350 m fra Natura 2000 området ikke bliver anlagt stier mv. Dog opretholdes de eksisterende stier til fugletårnet fra Frederiksborgvej og Veddelev."*

Det hænger jo ikke logisk sammen. Specielt giver det ingen mening at naturen skal beskyttes mod stier mv. (fx shelters), men ikke mod bilveje! Absurd! Selvom vejen planlægges udenfor bufferzonen, og selvom dens forstyrrelser måske næppe direkte skader "udpegningsgrundlag" (men hvad med forstyrrende billygter?), så virker det jo nærmest dobbeltmoralisk. Ihvertfald så jura-snæversynet at det er til grin.

I øvrigt vil "kanaliseret" fodgængerfærdsel formentlig kunne beskytte fuglene i Bløden bedre end mangel på stier. Det er sværere for fugle at vænne sig til uforudsigelig færdsel end ad rimeligt faste ganglinjer. Og ingen tror vel at "man" vil afholde sig fra at finde vej mod nord, stier eller ej?

s. 16

§'en 5.1 *"Vejadgang til Dyskærgård i delområde B skal ske gennem delområde A fra Baunehøjvej over Brovej og videre til*

Dyskærgaard, som vist principelt på kortbilag 5, vej a-a og vej b-b. Vejen skal anlægges under størst mulig hensyntagen til det kommende naturområde og naboer" er uantagelig. Den sidste sætning er næsten selvmodsigende - og under alle omstændigheder så elastisk at den realistisk set er meningsløs. Også fordi hensyn til naturområde tilsiger at lægge den tættest muligt på naboer - mens hensynet til dem tilsiger det modsatte.

Noten om renovationskøretøjer udstiller nogle af de specielle problemer, den absurde ide om grusvej i naturområdet skaber. HVIS VD ikke giver den *eventuelle* tilladelse, gennemhuller det bestemmelsen om grusvejens opbygning og udtryk. Man kan da forvente en dispensation / ændret lokalplan til et vejanlæg som er endnu værre end det nuværende forslag. Man er da nødt til at vide, hvilket bord, der pludselig fanger inden man beslutter noget, der fanger en på det forkerte ben.

Hvis VD bruger muligheden for at kræve fysisk afspærring for bl a vagtlæger, varelevering, håndværkere o.l., (og hvorfor skulle det ikke dét, med det virkelighedssyn, det demonstrerer), vil trafikken på den stakkels grusvej øges meget mere end de alt for forsigtigt anslåede daglige bilkørsler. Og generere masser af unødvendig omvejskørsel i denne tid, hvor vi andre er ved at

opdage at verden og Danmark forsøger at spare lidt på energien.

Mht § 5.8 "*Belysning langs veje inden for delområde B må kun etableres som pullertbelysning på højst 1,5 meter med nedadrettet lyskilde.*", foreslår DN Roskilde at erstatte bestemmelsen med at der ikke må opsættes belysning. Hvis man kommer kørende har man indbygget lys. Kommer man gående, går det ikke hurtigere end at man kan nå at orientere sig. Evt kan man medbringe en lygte eller en telefon med indbygget lygte. Kravene om belysning alle vegne er overdrevne, og gavner hverken natur, naturoplevelse, resursebevidsthed eller den sanselige bevidsthed om at være på en klode, der er omsluttet af døgnets og årstidernes skiften. Hvis de giver tryghedsfølelse er det i realiteten falsk tryghed.

Mht "*5.11 Det kan anlægges stiadgange til lokalplanområdet som vist principielt på kortbilag 5. Forløbet af den eksisterende stiadgang til fugletårnet fra parkeringspladsen ved Frederiksborgvej må ændres, forudsat der fortsat er adgang til fugletårnet fra Frederiksborgvej.*", bør man overveje om det nu er en god ide at tillade omlægning af stiadgangen - fordi den nemlig er rester af en markvej, der kan betragtes som et ægte kulturminde, da dens forløb er uændret gennem mange år. I forvejen er det -ganske naturligt- svært, men værdifuldt at bevare de kulturhistoriske spor.

s 17: Hmm. Det virker da mærkeligt at "*5.13 Der skal anlægges 14 parkeringspladser, før ibrugtagning af bebyggelse.*" når man der ellers kun forventes meget få bilkørsler dagligt. Det holder da ikke.

Spørgsmål: Hvad menes der?

Mht "*Belysning på parkeringsplads Inden for felt P1 i delområde B må belysning kun etableres med en maksimal lyspunkthøjde 4 meter over terræn. Belysningen skal være nedadrettet.*" foreslår vi en betydeligt lavere max-højde, fx 1/2 meter. Belysning af en p-plads skal jo ikke være som var det en salgsudstilling, men for at lette færdsel mellem bildør og husdør.

Mht "*CYKELPARKERING*"

I delområde B skal der etableres mindst 14 cykelparkeringspladser inden for område C, som er vist på kortbilag." foreslår vi krav om at pladserne skal være overdækkede. Af hensyn til resurseøkonomi og nudging til faktisk reelt at vælge cykel.

(Bare tanken om) våde cykler med våde sadler fungerer som negativ nudging. Og både smøring, kæder og cyklernes øvrige dele holder kortere (kræver hurtigere udskiftning), jo mindre de beskyttes. I den aktuelle verdenssituation skal vi lære at passe på de materielle materialer, ikke ødsle bevidstløst videre!

s 23 Vi foreslår at der tilføjes "og sørøverflag" til § "*7.25 Der må kun opsættes én flagstang, på højst 12 meter højde. Der må kun flages med Dannebrog.*"

s 25: Skal afsnittet "*BELYSNING*" forstås sådan at der ved porte døre (kun) må opstilles pullerter?
: 8.21 *Uden for gårdspladsen og gårdhaven må der kun sættes belysning op langs facaderne. Der må kun etableres belysning ved porte, døre og lignende.*
8.22 *Belysning må kun etableres i form af pullerter med en maksimal højde på 1,25 meter og med nedadrettet belysning.*"

s 38 "*Den viste placering på kortbilag 5 er principiel. Landskabets bevægelser og*

naturværdierne vil indgå i overvejelserne, når det konkrete vejprojekt udformes."

MEN den er allerede på den principielle tegning placeret langt nede i naturområdet, hvor den vil genere den rekreative færdsel mest muligt. Et uheldigt varsel.

HVIS den dårlige ide om at bygge ekstra vej gennemtvinges, bør man indse at det IKKE er en rigtig ide at lade den forløbe som adskillelse af naturområdet fra det dyrkede areal (som med fordel kan mindskes eller helt udgå). Jo tættere på den i forvejen visuelt og akustisk støjende og grimme Frederiksborgvej, den forløber, desto mindre vil den alt andet skæmme, fortrænge og forurene natur og forringe de rekreative oplevelser.

DN Roskilde ønsker det kommende projekt om at give naturen noget plads tilbage (den behøver det) og bruge den smukke gamle gård til noget fornuftigt alt muligt held og lykke (og også en masse i tidens stadig urealistiske trafikpolitiske miljø måske næsten umuligt held).

Projektet er for godt til at væltes på så uforstandigt grundlag, så se nu (politikere!) at få nogen til at sætte VD på plads.

.....

Verden og Europa og Danmark er i en krisetid, der kræver fornuft, omtanke og nyorientering.

Vi skal spare på energien - men VD insisterer på at farten ikke må sænkes.

Vi skal spare på energien - men VD insisterer på at der skal ødsles energi på overflødig vejbyggeri.

Vi skal spare på råstofresurserne og bruge dem fornuftigt - - men VD insisterer på at der *skal* ødsles værdifulde materialer på en overflødig grusvej.

Vi skal holde anlægsudgifterne i ro - men VD insisterer på at bygge overflødige veje.

Vi skal bruge arbejdskraft til "grøn omstilling" - men VD insisterer på at bruge den til grå dumheder.

Vi skal lægge meget mere plads ud til natur - men VD insisterer på at der *SKAL* en unødvendig vej ud i den.

Vi skal give rum til afstressning og rekreation - men VD insisterer på fuld fart og at sprede biler i rekreativ omgivelse.

Vi skal passe på det værdifulde landskab - som VD insisterer på at forringe.

Vi skal styrke lokalsamfundene - men VD insisterer på de forbifarendes forsteret.

Vi skal værne om de unges truede trivsel - men VD insisterer på at forstyrre deres fristeder.

Vi skal reducere vejstøj - men VD insisterer på at farten ikke må sænkes.

Vi skal planlægge for trafiksikkerhed - men VD insisterer på at ikke farten dræber, men rundkørsler og chikaner.

Vi skal fremme gang og cykling - men VD insisterer på at fremkommeligheden ikke må forbedres.

Vi skal bære os fornuftigt ad - men VD insisterer på forældet vanetænkning.

Med venlig hilsen

på vegne af DN Roskilde

Bjørn Petersen Formand
Låddenhøj 77
4000 Roskilde
2982 6512
roskilde@dn.dk

