

# Stier i landskabet er bedre end deres rygte

Kritikere og gnavne lodsejere bliver mere positive over for rekreative stier med tiden

Af Lars Thorsen

„Jeg frygtede alle tænkelige gener.“ Sådan fortæller en lodsejer i den nye rapport 'Fakta og myter om stier'. Lodsejeren troede at en ny rekreativ sti gennem et hjørne af hans grund ville resultere i larm, hærværk og affald, men ingen af hans bekymringer viste sig at holde stik.

Der er mange fordomme om hvad stier i landskabet medfører for de lokale jordejere. De bliver afprøvet i en undersøgelse som foreningen Landskabsværkstedet har udført med støtte fra Friluftsrådet. Med i undersøgelsen er erfaringer fra 50 lodsejere der har været involveret i syv stiprojekter landet rundt. En del myter afkræftes. Enkelte bekræftes. Og samtidig er der skabt klarhed over hvad der skal til for at sikre en god proces når man anlægger en ny sti.

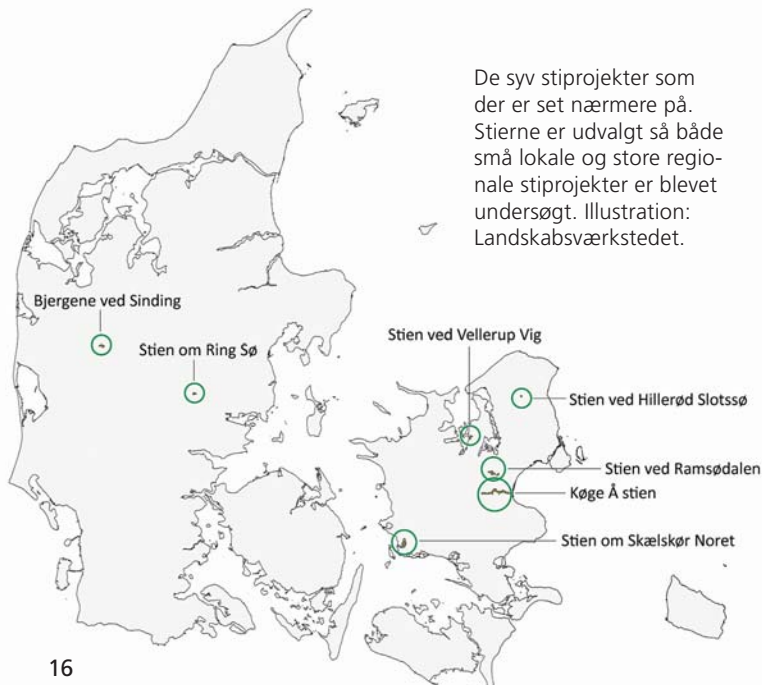
„Man har handlet lidt i blinde tidligere for der var sparsom konkret viden om f.eks. hvad rekreative stier medførte af gener og fordele for de lokale,“ fortæller chefkonsulent Jørgen Nimb Lassen fra Landskabsværkstedet. „Det viser sig at efter stierne er blevet anlagt, er den overordnede tendens at folk bliver glade for

stien, og 74% af lodsejerne ender faktisk med at bruge stien selv. Det er altså værd at overveje om indledende modstand mod en rekreativ sti er nok til at sløjfe et stiprojekt.“

## Vejen til stien

I dag prøver næsten alle kommuner at gøre deres grønne arealer og naturområder mere tilgængelige for borgere og andre besøgende. Det sker både for at sikre mere aktive - og dermed sundere - borgere, men også fordi naturen har stor herlighedsværdi som smitter af på alt fra huspriser til den lokale turistindustri.

Men inden en ny sti kan begynde at sno sig rundt i bakkedal, skal der træffes en masse beslutninger. Der er i de seneste 100 år nedlagt tusindvis af stier over hele landet - markveje, skolestier, kirkestier m.m. - i forbindelse med bilens fremmarch, fraflytning fra udkantsområder og sammenlægning af landbrug. Og selv om det ikke har været svært at nedlægge en sti, så kræver det en stor indsats at oprette en. I hvert fald hvis man som kommunal planlægger eller lokal ildsjæl vil sikre en effektiv proces og en god stemning.



De syv stiprojekter som der er set nærmere på. Stierne er udvalgt så både små lokale og store regionale stiprojekter er blevet undersøgt. Illustration: Landskabsværkstedet.



Skiltningen ved stien i Vellerup Vig er sat op på lodsejernes opfordring efter problemer med knallertkørsel. Stien blev etableret i 2009 efter næsten ti år på tegnebordet. Forsinkelsen skyldtes bl.a. uoverensstemmelser mellem lodsejere og myndigheder om stiens placering. Løsningen blev ekspropriation. Det kom bag på mange lodsejere der troede at de havde mere indflydelse. Også kommunalreformen i 2007 forklarer noget af forsinkelsen. I dag er flere af lodsejerne dog blevet mere positive over for stien. Projektet er en del af Fjordstien som løber 275 km langs Isefjorden og Roskilde Fjord. Foto: Landskabsværkstedet.

„Vi har set på forskellige typer af stiprojekter. Det er tydeligt at dem hvor initiativet kommer nedefra fra lokale kræfter, lettere bliver accepteret af lodsejerne. Der er også eksempler hvor processen er gået skævt. Det har tit rod i manglende inddragelse. Lodsejerne vil ofte stille sig på hælene hvis de hører om kommunens planer i lokalpressen før de selv er blevet spurgt. Desuden er det vigtigt at spille med åbne kort. Man skal forklare præmissen for den kommende sti. Har lodsejeren ret til at sige nej, eller kan han påvirke udviklingen og foreslå alternative ruter? Og hvis der skal eksproprieres, hvilke retigheder har man så, og hvad er kompensationen? Nogleordet er tidlig og ærlig dialog,“ lyder det fra Landskabsværkstedets formand, geograf Søren Præstholt.

Uanset hvor fintfølede dialogen med lodsejerne er, kan

planlæggere alligevel løbe panden mod en mur. Nogle gange har lodsejere været utilfredse med myndighederne i forbindelse med en anden sag - eksempelvis en tidligere fredning af en del af deres grund eller en uheldig tvist med kommunen - og så slår de bak, så snart idéen præsenteres. Her kan den eneste løsning være ekspropriation. Men selv om man således har retten på sin side, anbefaler Landskabsværkstedet at man forsøger at holde dialogen kørende og er bevidst om at visse af lodsejernes bekymringer kan være velbegrundede. Eksempelvis mister en øde ejendom en stor del af sin privathed ved at få åbnet en offentlig sti tæt på, og så bør man eksempelvis etablere en afskærmende beplantning eller lignende.

## Bider hunden?

Kun én af lodsejernes fordomme om stier holder virkelig





### ANBEFALINGER TIL PLANLÆGGERE

- Indgå tidligt i dialog, og skab klare linjer for præmissen for inddragelse. Informér ærligt om lodsejerens rettigheder.
- Inddrag lokale kræfter, og forsøg at skabe engagement om projektet nedefra.
- Lyt til lodsejerne, både for at de kan føle sig hørt og for at drage nytte af deres lokalkendskab.
- Sørg for klare aftaler om stiens drift.
- Hundeskove og indhegnede arealer ved indgangen til stien kan afhjælpe problemer med løse hunde.
- Der skal være tydelig skiltning samt oplysninger om forbud mod f.eks. løse hunde og åben ild så lodsejerne ikke skal optræde som 'politibetjente'.

stik. Hundene. De skaber gener for omkring halvdelen af de adspurgte lodsejere. Danskerne lader i udpræget grad deres hunde løbe uden snor selv om det er forbudt på en sti. For nogle ejere der selv benytter stien, skaber det utryghed, også selv om ejeren mener at have fuldt herredømme over den løse hund.

Men det er især lodsejere der går på jagt som oplever det som en gene at hundene løber løs i skoven og skræmmer dyrene og skambider både vildt og fugle - også selv om kun en enkelt lodsejer kan nævne konkrete eksempler på skambidt vildt. Og rent psykologisk er det irriterende at se folk overtræde adgangsreglerne. De færreste lodsejere bryder sig hverken om rollen som 'politimand' eller de nedladende svar der nogle gange falder når reglerne påtales.

Tydeligere skiltning og oprettelse af såkaldte hundesco-

ve, særligt ved indgangen til den nye sti, kan være med til at afhjælpe problemet. Til gengæld er de forventede gener som affald, larm, nedtrampning af afgrøder og hærværk alle mindre end halvt så udbredte som lodsejerne frygtede før stien blev lavet.

Uanset hvor planlæggere og ildsjæle vil skabe et stiprojekt, er de nødt til at forholde sig konstruktivt til et væld af fordomme og bekymringer. Men med 'Fakta og myter om stier' i hånden er det blevet lettere at skabe adgang til naturen og gøre det muligt for flere danskere at bevæge sig ud i det bølgende landskab uden at skulle traske langs landevejens hurtige trafik. □

Rapporten kan hentes på [www.landskab.nu](http://www.landskab.nu). Her kan man bl.a. læse mere om hvert enkelt af de syv stiprojekter. Der kan også downloades en 40 sideres opsummering af overordnede erfaringer fra de undersøgte stiprojekter.

## Slaggeren på Langøya

I Oslofjorden ligger den af-lange ø Langøya. Her holder affaldsvirksomheden Noah A/S til, og her anvendes slagger fra bl.a. Kommunekemi i Nyborg som bærelag i områdets køreveje. Det må man i Norge, men ikke i Danmark. Slaggeren kommer fra bl.a. medicinalbranchen der brændes i 1200 grader varme rotéovne.

„Det er et godt og stabilt underlag. Det har fantastisk god bæreevne, så rent underlagsmæssigt er det meget lig stabilgrus,“ forklarer forbrændingschef Per Andreasen fra Kommunekemi.

I Norge anvendes der normalt skærver (pukk) som bærelag hvilket er en bedre løsning end stabilgrus. Skærver beholder nemlig bæreevnen selv om det bliver vådt. Det gør stabilgrus ikke. Så hvorfor ikke bare bruge pukk når man bare kan knuse al det fjeld man vil? Fordi de interne køreveje på Langøya hele tiden opsluges i takt med at øens affaldsdeponier vokser. Man har

altså et vedvarende behov og et materiale lige ved hånden.

Veje med slagger som bærelag kan tåle lige så stor belastning som en tilsvarende løsning med stabilgrus og kan sagtens håndtere den tunge lastbiltrafik på deponiet. Og man kan godt bruge denne løsning til rigtige veje herhjemme, forklarer Per Andreasen. Derfor har virksomheden ansøgt om at få lov til at lave køreveje på virksomhedens egne arealer med slagger som bærelag. Men svaret var nej.

„Hele Kommunekemis danske deponiområde er anlagt således at der ikke sker nogen form for nedsivning til grundvandet herfra, men vi fik alligevel ikke tilladelsen. Det er Miljøstyrelsen som ikke har anerkendt produktet til konstruktionsformål, og styrelsen var heller ikke glad for at vejene skulle anlægges oven på tidligere affaldsdeponer hvorved disse lag og det nye slag-gelag ville blive blandet,“ forklarer Per Andreasen. *It*



På Langøya i Oslofjorden holder affaldsvirksomheden Noah A/S til. Her bruges affaldsslagger som bærelag under vejene.