



Case – Fælles rekreativ sti

Muligheder og udfordringer ved etablering af sammenhængende rekreativ sti langs Usserød Å

1 Fordelene ved et sammenhængende stiforløb.....	2
2 Case: Rekreativ sti langs Usserød Å.....	3
2.1 Udgangspunktet	3
2.2 Beskrivelse af aktuel case	3
2.2.1 Aktørernes roller og interesser.....	3
2.3 Arbejdsgangsbeskrivelse for etablering af rekreativ sti langs Usserød Å	5
2.3.1 Politisk beslutning og projektets rammer	6
2.3.2 Analyse og valg af stiløsning	7
2.3.3 Valg af stiløsning	10
2.4 Dialog med interessenter	11
2.5 Myndighedsbehandling og aftaler	13
2.6 Anlæg og drift	13
3 Tværkommunale perspektiver	15
3.1 Organisering og finansiering.....	15
3.2 Den fælles fortælling	16

Indledningsvist skal det understreges, at dette er en tænkt case. Der er ikke forhandlinger i gang om det stiforløb som beskrives. Der er altså ikke truffet nogen beslutninger om en linjeføring, som den der beskrives nedenfor.

1 Fordelene ved et sammenhængende stiforløb

Formålet med at lave et sammenhængende stiforløb langs åen er at sætte fokus på det rekreative element i at håndtere klimaforandringer og øgede regnmængder. Vandet tænkes som en ressource, der giver gode oplevelser og udfoldelsesmuligheder for borgerne. Samtidig skaber stien en identitet hos borgerne og ejerskab til området. Borgerne får forståelse for åens betydning i forbindelse med klimaforandringerne – såvel positivt som negativt - og en forståelse for, at borgerne også selv kan handle ift. klimaløsninger.

Ved etablering af et sammenhængende stiforløb mellem Rudersdal, Hørsholm og Fredensborg kommuner får man mulighed for at formidle åens historiske udvikling fra en nødvendig del af befolkningens fødegrundlag til en skjult vandvej, hvor store dele er blevet lukket væk i rør og dybe kanaler i takt med at de ånære områder er blevet omdannet til boliger, industri og veje. Derudover får kommunerne en anledning til at fortælle historien om de senere års tilbageførsel til mere naturlige slyngninger med større biologisk værdi og fokus på vandmiljøet. Åens skadevoldende oversvømmelser og de deraf følgende forandringer af de ånære arealer til at modstå oversvømmelser og ikke mindst samarbejdet om klimatilpasning af åen i de tre kommuner bliver også en del af fortællingen.

Fordelen ved at sammenhængende stiforløb er, at det vil kunne knytte sig op på andre regionale stisystemer og skabe adgang til områder, som ikke tidligere har været tilgængelige. Da stien følger åen fra udspringet ved Sjælsø til udløbet i Nivåen vil borgere og besøgende kunne følge åens forandring både fysisk, kemisk og biologisk. Den vil dermed give nye oplevelser for mange og undervisningsmuligheder for kommunernes skolebørn.

2 Case: Rekreativ sti langs Usserød Å

2.1 Udgangspunktet

Der findes allerede en tværkommunal cykelrute "Usserød Å Stien" – rute 36, som går fra Sjælsø Vandværk i Rudersdal Kommune gennem Hørsholm Kommune til Nive Mølle i Fredensborg Kommune. En stor del af ruten følger en eksisterende sti langs åens nordlige forløb. Kun i den sydlige del af ruten i Rudersdal og Hørsholm Kommune følges offentlige veje, bl.a. for at passere motorvejen ved Hørsholm. Ruten fører publikum langt væk fra åen og er ikke optimal for gående.

2.2 Beskrivelse af aktuel case

I det følgende beskrives etableringen af en nyt stiforløb i den sydligste del af strækningen i Rudersdal og Hørsholm kommuner. Stiforløbet tager udgangspunkt i åens udspring ved slusen til Sjælsø og knyttes op på den kommende regionale Sjælsøsti. Den føres via eksisterende småveje og nyanlæg langs åen på tværs af to større trafikårer – Isterødvejen og Helsingørmotorvejen – og forbindes til sidst med Usserød Å stien i Hørsholm Kommune. Stiforløbet er udpeget som en mulig regional rekreativ sti i den statslige Fingerplan 2012 og optaget i kommuneplanerne.

2.2.1 Aktørernes roller og interesser

Når det gælder rekreative indsatser langs Usserød Å er de primære aktører kommunerne, de private grundejere og staten, men de har meget forskellige roller og interesser.

Opmærksomhedspunkt 1

Ifølge medfinansieringsbekendtgørelsen nr. 89 af 30 januar 2013 kan Spildevandsforsyningselskaber alene afholde og indregne udgifter, som er nødvendige af hensyn til håndtering af tag- og overfladevand. Det skal for hver projekt vurderes konkret, hvilke omkostninger der er nødvendige af hensyn til håndteringen af tag- og overfladevand. Vurderingen er, at de ikke kan medfinansiere dette stiforløb.

Nedenfor synliggøres de roller og interesser som henholdsvis Rudersdal, Hørsholm og Fredensborg kommuner, de private grundejere samt øvrige interessenter har i forbindelse med anlæggesen af trampestien.

Opmærksomhedspunkt 2

- Det vil give alle kommunernes borgerne mulighed for nye naturoplevelser
- Det giver bedre muligheder for at formidle historien om åens udvikling og potentiale for skoler, institutioner og borgere.
- Det er en mulighed for at brande de tre kommuners samarbejde om åen i et fælles projekt.
- Det bliver en udfordring for at opnå politiske enighed på tværs af kommunegrænserne, herunder også enighed om en samlet finansieringsmodel.
- Enighed vil styrke det videre arbejde i den politisk komité, som etableret under Usserød Å samarbejdet
- At etablere en tværkommunal struktur, sådan at forvaltningerne kan arbejde på tværs.

Rudersdal Kommune:

- En del af det nye stiforløb løber gennem kommunen. Her er en interesse i at varetage borgernes interesser, forstået som adgangen til rekreative områder uden at skabe for mange konflikter med de lokale lodsejere.
- Opgaven går på at finde den bedst mulige linjeføring, både rekreativt og praktisk under hensyntagen til ejerforhold langs stiforløbet. Linjeføringen er optimal, hvis den skaber forbindelse mellem andre stier, naturområder og byområder.
- Administrere lovgivningen i forbindelse med eksempelvis værdifulde naturområder, mark og vejfredsloven, naturbeskyttelsesloven samt myndighedsbehandle
- Finde en finansieringsmodel

Hørsholm Kommune

- En del af det nye stiforløb løber gennem kommunen. Her er en interesse i at varetage borgernes interesser, forstået som adgangen til rekreative områder uden at skabe for mange konflikter med de lokale lodsejere.
- Opgaven går på at finde den bedst mulige linjeføring, både rekreativt og praktisk under hensyntagen til ejerforhold langs stiforløbet. Linjeføringen er optimal, hvis den skaber forbindelse mellem andre stier, naturområder og byområder.
- Administrere lovgivningen i forbindelse med eksempelvis værdifulde naturområder, fredninger, fauna passager mv og myndighedsbehandle.
- Finde en finansieringsmodel
- Hvis motorvejen og Isterødvejen kommer i spil i form af et ønske om at kunne passere vejene, skal projekt samt økonomi beskrives og staten inddrages.

Fredensborg Kommune

- Det nye stiforløb ligger kun i Rudersdal og Hørsholm Kommune, derfor er Fredensborgs interesse primært at få skabt én samlet løsning fra Sjælsø til udløbet ved Nivåen.
- Fredensborg borgere vil få direkte adgang til Sjælsøstien gennem den nye sti

- Finde en finansieringsmodel, der afspejler Fredensborg Kommunes interesse i et nyt sammenhængende regionalt stiforløb uden at det overskrider kommunalfuldmagten ift. anlæg i andre kommuner.

De private grundejere

Følgende lodseje er relevante at se på:

1. private grundejere og jordbrugere
 2. kolonihaveforeningen Mortenstrupgård
 3. offentlige grundejere, herunder Sjælsø Vandværk
 4. kontorvirksomheden Slotsmarken
- Nogle steder vil stien skulle lægges op ad eller ind over privat grund med forstyrrelse af privatliv til følge.
 - De private grundejere, jordbrugere og kolonihaveforening har interesse i at bevare den private ejendomsret
 - Her vil nødvendigvis opstå modsatrettede interesser når privat ejendom enten ønskes inddækket eller afståelse er på tale.
 - På offentligt ejede eller virksomhedsarealer forudsættes der ikke være samme gener, som for de private grundejere og jordbrugere.

Staten

- Staten har en indirekte interesse i etablering af en sti langs Usserød Å, da den er udpeget i Fingerplan 2012. Realisering af stien ligger dog udelukkende i kommunalt regi.
- Til gengæld har staten i form af Vejdirektoratet en vigtig rolle, hvis der ønskes passage under motorvejen.
- Kommuner skal tidligt have dialog med Vejdirektoratet om mulighederne for finansiering eller medfinansiering af tunnel under motorvejen.

Interesseorganisationer og kulturinstitutioner

Foruden kommunen, staten og de private grundejere er der en række landsdækkende miljøorganisationer, som kan have interesser i forhold til indsatsen. Det drejer sig fx om lokalafdelinger af Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, sportsfiskerne, Dansk Ornitologisk Forening og Hørsholm Egnsmuseum.

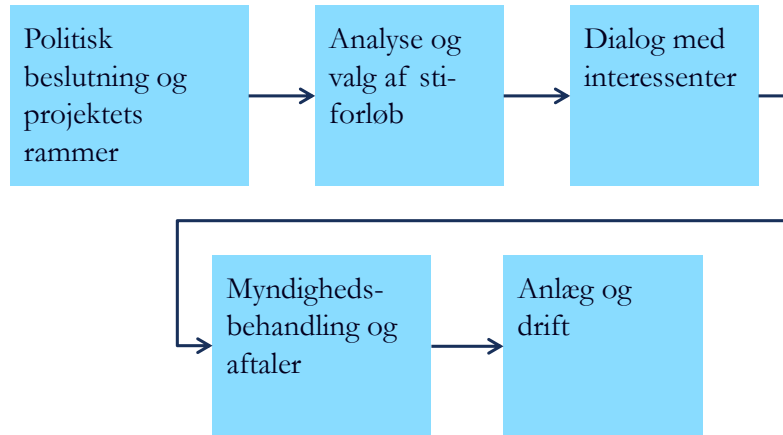
2.3 Arbejdsgangsbeskrivelse for etablering af rekreativ sti langs Usserød Å

Arbejdsgangen fra den første ide og dialog til anlæg og drift af denne løsning beskrives i det følgende. Casen er et tænkt eksempel på en fremtidig mulig indsats. Gennemgangen af arbejdsgangen er derfor en stilistisk gennemgang, som har til formål at fremhæve de udfordringer og faldgrupper som man skal være opmærksom på når man laver rekreative løsninger på tværs af kommunegrænser.

Som det fremgår af nedenstående, er der mange aktører og interessenter, der kan have indflydelse på projektet, ligesom der er mange love og andre bestemmelser, der kommer i spil. Nedenfor er processen angivet grafisk, mens den følgende tekst beskriver den mere detaljeret, også med beskrivelse af de udfordringer, der kan opstå undervejs.

2.3.1 Politisk beslutning og projektets rammer

Et naturligt sted at starte en forhåndsdialog blandt politikere og administration om en sammenhængende sti langs åen er i de eksisterende tværkommunale samarbejdsstrukturer omkring åen, herunder den politiske komite og embedsmandsgrupperne.



Der er her tale om en udviklingsfase, hvor man afprøver ideen og får en forståelse for de dilemmaer, muligheder og udfordringer et nyt stiforløb vil give. I denne forbindelse vil en besigtigelse af udvalgte dele af strækningen være gavnlig.

Målet med dialogen er at fastlægge fælles overordnede rammer i de tre kommuner for stiens realisering. Det er her, at man fastlægger kriterierne for valg af linjeføring samt klarlægger kommunernes umiddelbare holdninger til at skabe adgang til arealerne (ekspropriering, frivillige aftaler, opkøb eller fredning af arealer). Desuden skal der opnås en enighed om, hvordan indsatsen skal finansieres og organiseres mellem de 3 kommuner.

Opmærksomhedspunkt 3

En udfordring her er, om det udelukkende er den kommune, som stiforløbet berører, som skal stå alene med omkostninger til anlæg, erstatninger og drift. Eller om der kan findes en finansieringsmodel, hvor alle kommuner bidrager økonomisk. Her skal man være opmærksom på, at kommunalfuldmagten begrænser mulighederne for at finansiere anlæg og erstatninger i andre kommuner, men mindre der er helt klare fordele forbundet med anlægget. Desuden kan driften af stien kun finansieres af et kommunalt fællesskab i form af et § 60 selskab eller en anden formel samarbejdsstruktur fx til fremme af turisme.

Det kan også besluttes, om det er de respektive kommuner, der fører forhandlingerne med lodsejerne, og/eller om man vil nedsætte en tværkommunal arbejdsgruppe. En anden mulighed er at ansætte en ekstern "neutral" forhandler til at varetage borgerkontakten på vegne af de tre kommuner.

Når der er opnået en fælles forståelse for de overordnede rammer i de tværgående politiske og administrative samarbejdsstrukturer omkring Usserød Å, vil næste skridt være, at de respektive

tekniske udvalg i de tre kommuner behandler sagen. Der skal derfor udarbejdes en overordnet projektbeskrivelse med kortbilag, og politikerne skal med udgangspunkt i denne tage stilling til, om arbejdet med stien kan igangsættes, og om de indstillede forslag til finansieringsmodel og organisering kan godkendes. Politikerne kan endvidere beslutte, at der skal afsættes et passende beløb til realisering af stien.

Som i den politiske komite, er der også i de tekniske udvalg en mulighed for, at der er forskellige opfattelser af stiens betydning i forhold til omkostningerne ved realiseringen af stien. Der kan også være forskellige holdninger til, om man ønsker at anvende ekspropriation i yderste konsekvens både i denne fase men også senere i forløbet, hvis politikerne kommer under pres af lokale protester.

Når sagen har været politisk behandlet i de tre kommuner kan analysen af den konkrete stiføring igangsættes i den nedsatte tværkommunale arbejdsgruppe.

2.3.2 Analyse og valg af stiløsning

I analysen skal der tages stilling til de politiske udmeldinger fra behandlingen af sagen. F.eks. kan politikerne have et ønske om, at eksisterende offentlige adgangsveje skal prioriteres i forhold til en ånær placering af stien på private arealer.

Analysen foregår primært ved gennemgang af eksisterende kortmateriale, registreringer og planer kombineret med en besigtigelse.

Følgende parametre indgår i analysen:

Eksisterende lovlige adgangsveje og fysiske barrierer: De eksisterende lovlige adgangsveje og passager under de trafikerede veje kortlægges mhp. at vurdere, om der er muligheder for at lade dele af stien forløbe på disse. Fordelen ved dette er, at stien ikke medfører en nævneværdig ændring af de eksisterende forhold og er nemmere at gennemføre, frem for ny anlæg på private arealer. Anlægs- og erstatningsomkostninger er følgelig også lavere.

Ud over de eksisterende adgangsveje kortlægges de større fysiske barrierer og eventuelle passager under disse. Det er især ved overgangene af de store veje, at der er udfordringer for det sammenhængende stiforløb især i form af fordyrende omkostninger til nye passager eller trafiksikre overgange. Ved sidstnævnte skal politiet tages med på råd.

Som det fremgår af nedenstående kort, er der to markante barrierer i området: Isterødvejen og Helsingørmotorvejen. Der findes ikke eksisterende passager under disse i nærheden af åen, som vil kunne udnyttes. I stedet må der tænkes i sikker passage over Isterødvejen samt udvidelse af den eksisterende rørlagte passage af Usserød Å under Helsingørmotorvejen. Det forventes, at motorvejen skal udvides inden for en årrække, og her skal kommunerne påvirke Vejdirektoratet til at indtænke stipassagen. Begge anlæg medfører markante omkostninger til anlæg, og kan påvirke den politiske velvilje i forhold til projektets realisering.



Af kortet ses, at der findes lokale adgangsveje og markveje i området, som vil kunne udnyttes til dele af stistrækningen. Det er dog ikke alle veje, der er ånære, og der skal derfor tages en beslutning om, der på visse strækninger skal prioriteres nærhed til åen selv om det påvirker privat ejede arealer.

Opmærksomhedspunkt 4

Det vil naturligvis være nemmere for nabokommunerne at pege på den ånære løsning end for hjemmekommunen, der direkte vil kunne opleve lokal modstand. Der skal derfor udvises forståelse hinandens synspunkter ved valg af linjeføring.

Ejerforhold:

Ejerforholdene spiller en ikke ubetydelig rolle ved valg af linjeføring, idet det erfaringsmæssigt er nemmere og billigere at gennemføre stier på offentligt ejede arealer end på privat jord.

Som det fremgår af kortet nedenfor findes et større offentligt ejet areal langs åen i den sydlige del af åen, som potentielt kan anvendes til stien, nemlig Nordvands arealer ved Sjælsø Vandværk. Her er der en ekstra formidlingsmulighed i forhold til vandforsyning, som kan udnyttes med mindre vandværket har andre hensyn, der hindrer den offentlige adgang til deres arealer.

Desuden findes der på den nordlige del af motorvejen et areal, der ejes af kontorvirksomheden Slotsmarken, som vil kunne bringes i anvendelse, når stien skal forbindes til det eksisterende stiforløb.

Terrænforhold og arealanvendelse:

Terrænen og arealanvendelse har en betydning for valg af stiføring, da der kan være forskellige oplevelser og anlægsomkostninger forbundet med disse.

Stien må gerne have et varieret forløb, hvor man både oplever åen tæt på, men også kommer op i højden og overskuer landskabet og den sammenhængende ådal. Desuden er det en fordel, at undgå vandlidende lavninger og søer, da anlægs- og driftsomkostninger er højere, når der skal etableres broer og spang over disse. Stianlæg gennem krat medfører også nogle anlægsomkostninger til rydning og stubfræsning, mens ekstensive græs- og landbrugsarealer hurtigt kan omdannes til en rekreativ sti ved regelmæssig slåning. Erstatningens størrelse til private lodsejere afhænger af den tidligere drift, således erstattes arealer med højværdiafgrøder som juletræer højere end naturområder uden egentlig drift. Stier i 2 m bræmmer langs vandløb vurderes ikke at medføre større omkostninger til erstatninger.

Som det fremgår af nedenstående kort er der dele af området, der medfører store anlægsomkostninger pga. af arealanvendelsen. Det kan f.eks. være private haver og intensivt drevne landbrugsarealer. Ligeledes bør områder under kote x undgås, såfremt det er muligt.

Fredninger:

Der er to fredninger i området, som skal inddrages i analysen. Sjælsø-Øst fredningen samt Usserød Ådal fredningen.

Begge fredninger er landskabsfredninger med indføjede ønsker/muligheder for offentlig adgang og stisystemer. Fredningerne er således ikke til hinder for stiens realisering.

Muligheden for en offentlig sti mellem de to fredninger uden at komme ud på større veje, vil være en ekstra oplevelse og med et stort formidlingspotentiale for borgere og besøgende.

Værdifuld natur:

I området findes der en del værdifulde naturområder og det må forventes, at der også findes flere bilag IV arter, såsom padde og flagermus.

Der er adskillige forskellige naturtyper i området, der er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3.

Som udgangspunkt bør man undgå at lave indgreb/forstyrrelser i § 3 områder, samtidig med vi skal give borgerne de bedste naturoplevelser. Inden for § 3 områder vil det være bedst, at markere stien frem for at etablere belægning/broer mv. Dermed vil der heller ikke være nødvendigt at ansøge om dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

Beskyttelseslinjer:

På hver side af Usserød Å og omkring Sjælsø er der en 150 m bred beskyttelseslinje, hvor der efter naturbeskyttelseslovens § 16 er forbud mod at foretage terrænændringer, beplante og etablere faste konstruktioner

Kommunen kan i særlige tilfælde dispensere fra disse bestemmelser.

2.3.3 Valg af stiløsning

Med udgangspunkt i ovenstående analyse kan der peges på flere stiløsninger, som kan præsenteres for offentligheden og politikerne med henblik på endelig valg af trace.

Nedenfor er der valgt et tænkt stiforløb med enkelte alternative ruter, hvor følgende hensyn er taget:

- Brug af eksisterende adgangsveje, kombineret med ånære oplevelser
- Brug af offentligt ejede områder frem for private
- Gode formidlingspunkter af åens historie, fredninger mv.
- Varierede oplevelser af åen og landskabet
- Ved nyanlæg undgås eksisterende private haver og nærhed til beboelse
- Ingen nyanlæg inden for beskyttet natur
- Ved nyanlæg undgås vandlidende områder
- Nærhed til å vægtes over omkostninger til at passere trafikale barrierer.

Det foreslås at Usserød Å stien starter ved Slusen på Nebbegårdsalle, herved forbindes Sjælsø stien med Usserød Å stien. Ved Slusen placeres en infotavle med historien om både Sjælsøstien og Usserød Å stien.

1. etape Nebbegårdsalle ved Slusen ind over engen til Vandværkets bro.
Ud fra å-nærhedsprincippet og naturoplevelser er set på muligheden, at stien skal gå på venstre side af åen. Som alternativ løsning kan det eksisterende hjulspor på Vandværkets grund på højre side også bruges.
Fra slusen fortsættes ind gennem indhegningen til engen langs med åens venstre side. Engen som strækker sig på begge side af åen er beskyttet af naturbeskyttelsesloven, men en lille trampesti langs med åen, vurderes at være et bagatelagtigt indgreb. Midt vejs ligger der en fin bro som er et godt sted at stå og nyde området og her kan placeres et infopunkt om engen som naturtype i landbrugslandskabet.. Trampestien fortsætter langs med åen hen til vandværkets bro. Undervejs passerer en af Usserød å's målestationer samt vandværkets fældnings bassiner, begge steder opsættes infotavler om hvad og hvorfor vi måler i åen, samt om vandværket.
2. etape vandværkets bro - langs med åen til vandværkets eksisterende sti
Ved broen er der en platform, hvor der evt. kan opsættes bænke og borde til en lille pause. Herfra går det videre langs med å og mose indtil vandværkets eksisterende sti nås.
3. eksisterende vandværks sti - langs med Isterød byvej til Isterødvejen
På strækningen fra hvor mosen starter op til Isterødvejen, er der 2 muligheder, for at komme udenom § 3 området:
 1. Man kan gå over på østsiden af åen og lade stien fortsætte gennem de 9 private haver
 2. Man kan blive på vestsiden af åen og fange den eksisterende vej langs marken på venstre side af mosenVed at vælge ruten på vestsiden

Den eksisterende sti drejer væk fra åen og op til den private Isterødbyvej, som følges ud til Isterødvejen. Her fås et godt overblik over det smukke landskab, fremfor et stiforløb i et meget tæt kratskov.

Ved at vælge vestruten bruger vi et eksisterende adgangsvej, bruger offentlig ejede områder fremfor privat og får en mere varieret oplevelse af åen og landskabet.

4. Over Isterødvej – langs Grønnegade til Askehavegård
Isterød vejen krydses og der fortsættes ad Grønnegade hen til Askehavegård. Her kan opsættes en infotavle om gårdens og området driftshistorie.
5. Askehavegård – langs med Grønnegadevej til hjulspor på privat ejendom.
Ved Askehavegård drejes der til højre ad Grønnegadevej og fortsættes over broen over Usserød Å. Lige efter broen drejes til venstre og ind på privat grund. Her følges eksisterende hjulspor så langt som muligt, herefter laves en trampesti langs med motorvejen indtil vi når Usserød Å. Alternativt kan vi lave en rute der går venstre om Askehavegård. Her er delvist en sti i forvejen, men til gengæld, så mistes å-nærheden.
6. Langs med motorvejen – til Usserød Ås underføring under Motorvejen.
Der etableres en trampesti langs kanten af privat grund og hen til åens underføring under motorvejen.
7. Motorvejen krydses
Stiforløbet skærer motorvejen via en nyetableret kombineret sti og faunapassage. Her kan opsættes infotavle om betydningen af faunapassagen.
8. Usserød Å underføring (sådan som man hypotetisk kunne forestille sig én løsning)
For stiforløbet i Usserød Ådal er der flere udfordringer. Skovmosen kan ikke krydses tørskoet, da der altid er meget vådt. Det samme gælder for engen på den østlige side, som også lejlighedsvis bruges til opstuvning af vand i særlig våde perioder. Hvis stien skal i gennem disse vådområder vil det være nødvendigt at lave en til flere træbroer, hvilket vil kræve dispensationer fra § 3 NBL.

Set ud fra en naturbeskyttelses vinkel vil stien fra motorvejsunderføringen og fremad være bedst placeret over på østsiden af åen modsat kolonihaverne og krydse åen før vi kommer ind i skovmosen. Hvis åen krydses her, vil der også blive en god sammenkædning til de allerede de eksisterende trampestier i Usserød Å fredningen. Herved vil man også kunne vælge mellem flere ruter, som også kun er for gående.

Efter underføringen følger stien åen indtil en eksisterende spang kommer. Her kan opsættes info tavle om Usserød Å fredningen og Skovmosen. Åen kan krydses via spangen og der kan herefter vælges at følge flere forskellige eksisterende stier i Usserød Å fredningen, de kan alle følges til Usserød Å cykelstien. Alternativt kan man dreje til højre og op ad bakken og ud af skoven og derfra fange Usserød Å cykelstien på et tidligere tidspunkt.

2.4 Dialog med interessenter

Opmærksomhedspunkt 5

For det samlede tværkommunale arbejde gælder det, at der skal defineres en holdning til niveauet af borgerinddragelse, medindflydelse og senere i processen frivilligheds principper i drift eller etablering. Skal de tre kommuner lægge en fælles strategi eller køre individuel? Skal dialog foregå løbende eller som orientering? Bruger vi køkkenbords samtaler eller borgermøder?

Efter politisk behandling i de tre kommuner med forslag til stiforløb indledes dialog med de berørte lodsejere, med grundejerforeninger, haveforeninger, naboer mv. De private grundejere har erfaringsmæssigt bekymringer om den øgede adgang kan medføre gener i form af affald, hærværk, indbrud, støj mv. Dette skal der lyttes til og lodsejerønsker skal om muligt imødekommes inden for rammerne af projektet.

Der informeres ved fællesmøder eller direkte til den enkelte afhængig af hvilken strategi, der er valgt centralt eller i hver enkelt kommune.

Vandværket inddrages ligeså, da vi ønsker at benytte en eksisterende sti og anlægge ny langs værkets grænse.

Opmærksomhedspunkt 6

Dialog med Vejdirektoratet skal opstartes tidligt i processen, da det er essentielt at få afdækket mulighederne for finansiering eller medfinansiering af tunnel under motorvejen.

Opmærksomhedspunkt 7

Det er i processen muligt, at der dels er modstand fra berørte borgere, fra lodsejere eller foreninger, som gør at ruten skal omlægges undervejs. Derudover kan der være politiske hensyn at tage i form af forbehold for borgermodstand og dermed omlægning.

Organisationer så som lokalafdelinger af Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, sportsfiskerne, Dansk Ornitologisk Forening skal høres, idet stiforløbet går gennem områder med natur interesser.

Når alle interessenter er hørt og stiforløbet er justeret i overensstemmelse med lodsejerinput og politikerønsker, skal der optages forhandlinger med de berørte lodsejere om afmærkning og etablering af stien på deres areal.

Dette kan gøres gennem en frivillig aftale om brugsretten til området, og hvis dette ikke er muligt gennem ekspropriation. Denne fase kan tage lang tid, idet alle muligheder for en frivillig aftale skal være afprøvet inden der iværksættes en ekspropriation.

Såfremt man ender i en ekspropriation, er der en risiko for, at der i det berørte byråd ikke er flertal til at gennemføre den. Dermed kan stiens realisering falde, eller man må tage alternative, men knap så optimale, ruter i brug.

Når alle aftaler om rådighed over arealer til stien er på plads kan der med fordel tages kontakt til lokale ressourcer som Hørsholm Egnsmuseum, skoler, Naturskoler, ældre mv. så der indhentes input til formidling af infopunkter langs stien.

2.5 Myndighedsbehandling og aftaler

Det skitserede stiforløb kræver kun i begrænset omfang tilladelser og dispensationer fra lovgivningen, idet den i vidt omfang kan etableres uden dispensation fra fredninger, beskyttede naturområder og sø- og åbeskyttelseslinjer. Det vurderes endvidere, at stien ikke er omfattet af planlovens landzonebestemmelser og VVM screeningsreglerne.

Passagen under motorvejen vil dog kræve et vandløbsreguleringsprojekt efter vandløbsloven samt en dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 til at udvide røret og lægge en stibro langs vandløbet. Denne myndighedsbehandling står kommunen for og indebærer bl.a. en 8 ugers forudgående høring samt 4 ugers klagefrist. En klage til Natur- og Miljøklagenævnet kan forsinke projektet i op til et par år.

I forhold til de frivillige lodsejeraftaler på privat og offentlig ejendom skal der udarbejdes skriftlige aftaler, som sikrer den uhindrede adgang til arealerne, drift i form af slåning, beskæring og affaldsopsamling samt mulighed for opstilling af infostandere, evt. rekreative faciliteter og ikke mindst formidling af stien i foldere mv. De private lodsejere skal have kompensation herfor, mens de offentlige ejere ikke forventes at skulle have økonomisk kompensation. Aftalen tinglyses på de pågældende ejendomme. Et alternativ til en frivillig aftale om brug af arealet er at tilbyde lodsejeren køb af arealet.

Såfremt en ekspropriationssag bliver nødvendig, kan dette ske efter vejlovens eller efter naturbeskyttelseslovens bestemmelser. Der er en nøje fastlagt procedure, som kommunen skal gennemføre, for at sikre, at de berørte lodsejere bliver hørt. Bl.a. skal der afholdes åstedsforretning og offentligt møde om sagen. En ekspropriation efter vejloven kan påklages til Vejdirektoratet, mens en ekspropriation efter naturbeskyttelsesloven kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet. Herefter kan der anlægges et søgsmål. Erstatningens størrelse kan påklages til taksationskommissionen og overtaksationskommissionen.

I forbindelse med at sikre overgangen ved Isterødvejen er det nødvendigt med politiets tilladelse til at opsætte skilte med hastighedsnedsættelse og evt. andre trafiksikkerhedsforanstaltninger.

2.6 Anlæg og drift

Når stiforløbet er endelig besluttet og aftaler indgået med diverse ejere langs åen, detailplanlægges ruten ift. til de etaper beskrevet under afsnittet om stiens forløb.

Der køres en udbudsrunde og licitation, og der vælges entreprenør til udførelse af opgaven. Etablering udføres som én samlet løsning gennem alle tre kommuner. Dog etableres underføring under mortorvej særskilt.

Overordnet bruges enten eksisterende stier eller der etableres simple trampestier med flisopbygning efter en rydning af nogle meters bevoksning omkring stiens forløb. Hvor man ikke kan rydde pga områdets våde tilstand, kan dyrehold sættes ind til at pleje arealet og holde beplantningen nede.

På etape 1 rød ryddes eksisterende bevoksning hvor det er muligt, og alternativt indsættes dyrehold til at pleje området og der etableres en trampesti med flis underlag. Hvis etape 1 turkis kommer i spil, bruges eksisterende vej og sti på vandværkets areal. Her skal i så fald gives adgang via låger.

Etape 2 rød: Her ryddes bevoksning samt etableres flissti. Alternativt dyrehold. Hvor der er dyr, skal der etableres en overgang for passage (stende)

Etape 3 rød bruger eksisterende sti frem til etape 4, hvor det er nødvendigt at etablere en overgang over Istedrødvej med trafikdæmpende foranstaltninger, evt en helle samt ny skiltning og afstriking.

På Grønnegadevej, etape 4 rød, laves en bane med asfalt, som kan være fællesti for cykler og gående.

Hvis den løsning 1 vælges, bruges eksisterende privat vej, som bliver til grussti. Herfra fortsættes af etape 6 rød med trampesti med flis.

Hvis dette ikke er lykkedes, laves en sti udenom Askehavegård. Her er delvist sti i forvejen.

Etape 7 rød, er underføring under motorvej, som etableres af Vejdirektoratet i forbindelse med udvidelsen af motorvejens 2. etape (planlagt år?) Her skal indtænkes en passage til mennesker og dyr, hvilket vil sige en udvidelse af den eksisterende rørforbindelse, hvor åen i dag løber.

Etape 8 rød bliver ligeledes en trampesti, der møder eksisterende sti i udkanten af nedslagspunktet.

Ud over anlægsdelen af stien, er fælles afmærkning et vigtigt omdrejningspunkt i formidlingen. Der skal opsættes en ensartet afmærkning på hele ruten – også udenfor nedslagspunktet, for at få sammenhæng med den øvrige sti. Derudover skal der etableres formidlingsstade/informationspunkter, der eksempelvis fortæller om okkerbassiner ved vandværket, målestationer undervejs eller historiske elementer. Desuden laves mindre opholdzoner langs ruten med borde/bænke.

Undervejs i udviklingsfasen, har borgerne været inviteret ind til at dele lokal viden og definere behov.

Det er tanken at der i driften fremadrettet indtænkes en involvering af borgerne omkring åen.

3 Tværkommunale perspektiver

3.1 Organisering og finansiering

Det er vigtigt at sammentænke på alle niveauer – fra politiker, til chef og medarbejder niveau.

Opmærksomhedspunkt 8

Det er vigtigt for projektets videre forløb, under og efter etablering af en sti langs Usserød Å, at der er en stærk organisering, som kan indgå bindende aftaler omkring økonomi og tidshorisonter.

Udfordringen er, om det udelukkende er den eller de kommuner, som stiforløbet berører, som skal stå alene med finansieringen til anlæg og erstatninger. Eller om alle tre kommuner skal eller rent juridisk kan bidrage økonomisk. Her kan det være nødvendigt at danne en stærk organisationsstruktur, som gør det juridisk muligt at dele nogle af fællesudgifterne. F.eks. kan en samarbejdsstruktur a la Visit Nordsjælland etableres omkring åen med det fælles mål, at styrke turismen – og derved legalisere at der investeres i et stianlæg på tværs af kommunegrænserne og andre turisme relaterede forbedringer omkring åen, f.eks. fiskepladser, borde/bænke osv. (jf. den juridiske del: Aktører og rammebetingelser – om kommunalfuldmagten afsnit 2.4.5).

Der kan være forskellige holdninger til vigtigheden af anlæg, alt afhængig af om kommunen kun ser på stien lokalt eller på den i en større sammenhæng.

Lige såvel skal det afgøres, om det er de respektive kommuner, der fører forhandlinger med lodsejerne eller om dette skal ligge i et tværkommunalt samarbejde.

Der skal med andre ord findes en samtækningsmodel eller aftales fordelingsnøgler. Det er vigtigt at både anlæg og drift bliver beskrevet så der kan afsættes midler i de respektive kommuner. Ligeså skal værdien af den samlede sti defineres og beskrives, altså hvilken værdi giver det kommune 1 at en sti anlægges i kommune 3, set ikke kun som en økonomisk beregning, men også som en måde at beskrive de værdier, der kan være i form af rekreativt område, fortælling om klimatilpasning mm. foruden hvordan stien binder sig op på den øvrige infrastruktur i begge ender.

Opmærksomhedspunkt 9

På driftssiden ligger ligeledes en udfordring og beslutning om hvorvidt man fremadrettet eksempelvis ønsker én fælles "Å-mand m/k" til at varetage formidling, tilsyn efter projekt etablering eller om dette arbejde fordeles mellem kommunerne.

Opmærksomhedspunkt 10

I et samarbejde, kan der i arbejdet med private lodsejere, vise sig udfordringer ift den enkeltes interesse kontra det fælles bedste. Her er det vigtigt at de tre kommuner har mulighed for at etablere en tværkommunal struktur, så man kan arbejde på tværs og sammen i forvaltningerne for at beskrive den bedst mulige løsning ud fra de givne rammer.

3.2 Den fælles fortælling

Opmærksomhedspunkt 11

En af projektets største styrker, kan blive den fælles fortælling om åens forløb, der formidler åens betydning i forbindelse med klimatilpasning såvel som rekreativt element og dermed skaber fælles identitet- både i området for beboerne, men også for de tre kommuner.

I forhold til borgerne, kan man nu få mulighed for at færdes steder, der ikke før var adgang til og få en fantastisk naturoplevelse sammen. Usserød Å stien kan blive et udflugtsmål for lokale såvel som borgere fra de tilstødende kommuner.

Som besøgende kan man via de ensartede infopunkter og den samlende skiltning let følge åens forløb.

Som lokal har man desuden mulighed for at indgå i driften af brinker og arealer omkring åen og dermed styrke det lokale ejerskab og identitet omkring at bo ved Usserød Å.

I forhold til de tre kommuner kan man lave en fælles identitet i form af logo, skiltning og digital formidling. Vi kan koble os på nogle eksisterende formidlingsplatforme så som www.udinaturen.dk og naturligvis de tre kommuners hjemmesider.

Derudover kan kommunerne brande sig på det gode samarbejde og at det er lykkedes at etablere løsninger på tværs af kommunegrænser til gavn for borgerne.

Stien vil desuden kunne knytte sig op på andre regionale stisystemer og skabe adgang til områder, som ikke tidligere har været tilgængelige, og dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur.

