



TISVILDE HEGNS FREMTID

Af kontorchef W. Horsten, Friluftsrådet

Når vi i de forløbne 20-30 år med myndigheder har drøftet problemer vedrørende Tisvilde Hegn, har disse altid interesseret sig for, hvorvidt man havde sommerhus op til området, eller om man var en udenforstående. Jeg må vel nok kaldes udenforstående, men vor familie har, da børnene var små og krigen rasede, i sommerferierne boet i Tisvildeleje. Så jeg kender Hegnet og mindes de daglige badeekspeditioner med legevogn til Brantebjerg og turene til fods eller på cykel - i sol og i regn - gennem skoven.

Spørgsmålet om Hegnets fremtid dukkede mere alvorligt frem i slutningen af 50-erne, da man diskuterede en ny kystvej fra Helsingør til Hundested enten langs stranden - helst bag ved klitrækkerne - eller syd om Hegnet over Melby. Meningerne var delte. Nogle mente, at den 5 km lange badestrand ud for Hegnet ikke kunne udnyttes rationelt, hvis vejen ikke gik langs kysten, og at det var uforvarligt at klumpe endnu flere biler sammen i Tisvilde og Liseleje byer. Hvorfor ikke fordele presset langs vandet? Andre mente, at en kystvej ville ødelægge naturen og formindske Hegnet, og kunne ikke tænke sig, at der til støtte for biltrafikken og badelivet med korte mellemrum indrettes toiletbygninger og kiosker. Man var imod al den uro og brandfare, som dette ville medføre.

Der var vel nok flertal i det nordsjællandske fredningsplanudvalg for en kystvej, men vi var nogle stykker, som en lang dag og aften på Sandkroen argumenterede imod, så at kystvejplanen faldt til ro.

Nogle år senere fremkom planer om at skære bilveje gennem Hegnet som stikveje til kysten bl. a. med parkeringsplads ved Stængehuset. I et indlæg i Berlingske Aftenavis i 1959 skrev jeg bl.a. følgende:

»I Nordsjælland må vi værne om - og særlig beskytte mod bilerne - Dyrehaven, Grib Skov og Tisvilde Hegn, der bør afleveres til kommende generationer som mest muligt uberørte naturområder.

Tisvilde Hegn er af stor værdi som rekreativt område særlig for

VEJBY-TIBIRKE ÅRBOG 1970-71

dem, der gerne vil gå eller cykle i fred for den over alt om sig gri-bende motortrafik. Hegnet er et af de få steder i Nordsjælland, hvor man endnu kan gå nogle timers ture i fred for bilerne, og fra dets strand kan man bade uforstyrret i storslået klitnatur. Der er flere slags friluftssøgende i dette område, og det gælder om ikke at ødelægge noget for en gruppe for at hjælpe den anden. Fremgangsmåden må derfor formentlig blive, at man ikke kapitulerer over for bilister, som ikke kan gå et lille stykke fra deres vogn, men indretter flere parke-ringspladser på uskadelige steder langs Hegnet. Endvidere kan der blive tale om, på det militære område ved Melby, at lave vejanlæg suppleret med store parkeringspladser«.

Også landbrugsministerens senere planer om indretning af en mindre parkeringsplads ved Stængehuset med stikveje gennem Heg-net anså jeg for en dårlig ide og skrev:

»Stranden ud for Tisvilde Hegn henligger jo ikke som et lukket, privat område, som det er ønskeligt at få åbnet for offentligheden. Det er en offentlig strand, en strand, som på store sommerdage be-nyttes af titusinder ikke blot fra den betydelige bebyggelse på egnen, men også af tusinder udefra. De fleste går ind i dette badeområde fra Tisvilde og fra Liseleje; her bliver der så de store ophobninger. Det er der mange, der godt kan lide. Men flere og flere gør sig dog den ulejlighed at spadsere eller cykle til de fjernere steder på stranden«.

I 1965 fremførte landbrugsministeren igen Stængehusplanen, og vi skrev den 4. juli 1965 et åbent brev til ham og slog fast:

1. at bilvejen er i strid med aftalerne og planlægningen i frednings-planudvalget den 25. september 1959,
2. at bilvejen er i strid med naturparktanken, som vi var begyndt at arbejde med over hele landet,
3. at det ikke kun er sommerhusejerne, der er imod bilvejen, og
4. at landbrugsministeren ikke tager samfundshensyn i vejspørgsmå-let.

Det lykkedes ikke helt at redde Hegnets uberørthed, idet land-brugsministeren indrettede en mindre parkeringsplads ved Stængehu-set til 300 biler.

Derefter har der været ro om Hegnet, indtil pressen, arkitekter m.fl. sidste år - efter oprettelse af den nye Helsingørskommune be-

VEJBY-TIBIRKE ÅRBOG 1970-71

gyndte at interessere sig for en marina ved Tisvilde havn og et højhus med hotel og restaurant nede ved kysten. Endvidere kom den nye naturfredningslov og gav adgang for befolkningen til at bade på private kyststrækninger. Men, sagde man, langs vandsiden af Tisvilde Hegn ligger 5 km glimrende, statsejet sandstrand uden rigtig adgang for de badende. Og hvilken trængsel på tilførselsvej ene i Tisvildeleje og Liseleje på de store badesøndage.

Fredningsplanudvalget anså det for rigtigt i foråret 1972 at nedsætte et underudvalg, hvor vi med Boligministeriets kommitterede i byplansager Edmund Hansen som formand og nogle stykker fra udvalget, samt direktør Mogens Lichtenberg og de interesserede myndigheder (militæret, Landbrugsministeriet og kommunerne m. fl.) skal drøfte den fremtidige rekreative udnyttelse af kystområde og bagland mellem Tisvildeleje og Liseleje.

Det vil være vor opgave at søge at balancere mellem på den ene side intensiv udnyttelse af stranden til ophold og badning, således at hensynet til arealernes slidstyrke og mulighed for trafikal betjening er de væsentligste begrænsende faktorer, og på den anden side mere ekstensiv udnyttelse af Hegnet på forskellig vis som friluft- og naturområde. Tisvilde Hegn og Asserbo Plantage er så store, at det skulle være muligt at tilgodese begge de nævnte udnyttelsesformer primært gennem en regulering af adgangsmulighederne - som en fortsættelse af tidligere af fredningsplanudvalget gjorde forsøg med bl.a. at anlægge flere parkeringspladser ved Liseleje.

Vor første opgave var at finde en midlertidig forbedring af parkeringsforholdene til brug i sommeren 1972, og her har vi mødt megen velvilje fra Forsvarsministeriet, der har stillet Melby Overdrev til rådighed i skoleferieperioden.

Vi måtte gå ud fra følgende forudsætninger:

1. Trafikmulighederne begrænser bilmængderne på overdrevet, ind til den nye Halsnæsvej kommer.
2. Vi kan ikke klare topbelastninger.
3. Udkørselsforholdene til Nyvej må reguleres - og begrænser bilmængden.

Beregninger udført af Frederiksborg amts vej inspektorat viser, at kapaciteten af det eksisterende, omkringliggende vejnet maksimalt

VEJBY-TIBIRKE ÅRBOG 1970-71

tillader nyetablering af 1000 parkeringspladser ved Overdrevet, og på et møde den 21. april 1972 opnåedes enighed om følgende fordeling af de 1000 parkeringspladser i området:

300 pladser ved Tangvej bag klitrækken.

600 pladser ved Lille Kulgab.

100 pladser ved Rævehus-liniens yderste del ud mod Overdrevet.

Tilkørslen til pladserne påregnes at ske gennem Melby-lejren, hvor Tangvej er dobbeltrettet, medens Nordhus-linien - Skråvej - Rævehus-linien ensrettes, bortset fra den yderste del af Rævehus-linien. Herved sker frakørslen fra parkeringspladsen ved Tangvej gennem Melby-lejren, medens frakørslen fra de øvrige pladser sker ad Rævehus-linien.

Ved mødet blev det af repræsentanter for Frederiksborg amtsråd, Frederiksværk kommune og statsskovbruget tilkendegivet, at disse myndigheder var villige til at bidrage økonomisk ved etablering af disse parkeringspladser.

De 600 pladser ved Lille Kulgab er indrettet nu, men desværre har Danmarks Naturfredningsforening fået Overfredningsnævnet til at modsætte sig indretning af pladserne ved Tangvej, således at der formentlig kun i sommer kan være midlertidig parkering der. Jeg havde ellers håbet, at de fleste fremtidige parkeringspladsudvidelser kunne ske bag klitrækken på det militære område.

Hovedsynspunktet for tilrettelæggelse i fredningsplanudvalget af Nordsjællands kyststrækninger var - efter vor udmærkede sekretariatsleder, arkitekt Holden-Jensens forslag - at akceptere de dannede centre for bebyggelse med boliger, hoteller, campingpladser o. lign. og så holde bebyggelse væk mellem disse områder. Samtidig bør der fra Storkøbenhavn føres bilveje gennem så smukke og rekreative områder som muligt op til disse kystcentre.

Således har vi også løst fredningsplanlægningen i Tisvilde. Sandflugten og militæret på Melby Overdrev har sikret et naturområde vest for Tisvilde mod bebyggelse. Og mod øst har vi gennemført Heatherhill-fredningen og bl.a. udlagt en stor campingplads. Samtidig har F.D.M. forberedt en stor campingplads i nærheden, og som en naturlig konsekvens af de nye campingpladser har skovvæsenet

VEJBY-TIBIRKE ÅRBOG 1970-71

nedlagt den lille plads ved parkeringspladsen i Tisvildeleje, der er udvidet med campingarealet.

Der har været lidt uro fra beboernes side ved Heatherhill over indretning af campingpladsen. Ved klager har jeg altid henvist til, at bebyggelsen af nabogrundene først er kommet senere, og for øvrigt havde vi den glæde, at grundejerforeningens formand fornylig udtalte, at han anser campingpladsen som et pænt anlæg, der falder godt ind i naturen og ikke generer naboerne.

Ved de kommende møder i underudvalget må vi fortsætte planlægningen og særlig overveje mulighederne for adgang for en større almenhed til området - og her tænker vi ikke bare på Tisvilde by og Hegn og Liseleje by og Asserbo Plantage, men også på arealerne ned mod Arresø og over til Arnakke bakker hen til Frederiksværks bygrænse. Dette område har jo en meget tæt sommerhusbebyggelse og også besøg fra mange endagsturister fra oplandet. Men hovedproblemet bliver at skabe bedre muligheder for at få den storkøbenhavnske befolkning derud. Og lad mig sige det straks - jeg anser et uberørt naturområde (Hegnet og Plantagen) for at være også i den store almenheds interesse.

I fredningsplanudvalget har jeg derfor for nogle år siden foreslået en cyklesti i egen trace fra Dyrehaven og op igennem landskabet, således at unge og familier (borte fra biltrafikken) kan komme op til Tisvilde Hegn. Amtsvejinspektoret i Hillerød er langt fremme med planen, der delvis benytter eksisterende stianlæg og også hjælper de mellemliggende landsbyer. Vi må også overveje en forbedring af togtrafikken, således at selv bilejere får lyst til at komme med hurtigkørende tog op til Tisvilde - og derfra med en eller anden slags kollektivt transportmiddel nærmere stranden.

Endvidere mangler der overnatningsmuligheder. Her vil vi inddrage arealet for den tidligere Karsemoselejr, hvor der er mulighed for at skaffe netop sådanne muligheder, hvad enten det bliver vandrerhjem, friluftsgård, kollektiv ferieby el. lign.

Så er der en lang række problemer om bedre adgangsforhold, f. eks. med udsigt over Arresø, sejlads og fiskeri på søen, for ridesporten, forbedring af flora og fauna i Hegnet o.s.v.

VEJBY-TIBIRKE ÅRBOG 1970-71

Forsåvidt angår de fremsatte tanker om en marina med hotel og restaurant nede ved Tisvilde havn, kan man vist hævde, at bådehavne og sejlads i dette område, som er omgivet af vand fra alle sider, for de lette bådes vedkommende bør koncentrerer på Arresø og for de større bådes vedkommende på Roskilde fjord. Hvis man begyndte at indrette en havn ved Tisvilde, måtte man for det første grave langt ind i landet på grund af strøm- og sandforholdene, og samtidig ville et hotelbyggeri på det sted fuldkommen ødelægge naturindtrykket ved indgangen til Hegnet. - Herefter tror jeg, at dette spøgelse skulle være manet i jorden.

I de kommende år, når befolkningen får mere og mere fritid og lyst til friluftsliv, når bilerne er blevet et mere almindeligt befordringsmiddel, som man kan bevæge sig til at stille fra sig, når byernes larm og os i stigende grad får folk til at søge ind i de sidste stilhedens oaser, og når vore planer i Kulturministeriets Idrætsudvalg om sport og motion for alle er slået igennem, da vil et flertal af befolkningen sikkert give os ret i værdien af at holde Tisvilde Hegn og Asserbo Plantage fri for biltrafik. Og så længe må vi holde skansen.