

**"gå hjem møde"**

27 sept.2011. Vejdirektoratets hovedkontor, Niels Juulsgade 13.

**Johannes Exner: "Replik"**

Deres Kongelige Højhed, ærede forsamling.

Det er mig en stor glæde at være blevet opfordret af Europa Nostras bestyrelse til at fremkomme med en *replik* i tilknytning til dette "gå hjem møde" i *Vejdirektoratets Hovedkontor* – et sted hvor fremragende hjerner ganske selvfølgelig betragter vejene i det danske landskab som *national kulturarv*.

Da jeg var ung arkitekt, brugtes udtrykket "kulturarv" ikke nær så bredt som nu.-- Indenfor arkitektur- miljøerne talte man dengang om historiske bygninger opdelt i forskellige kategorier af fredning. Man var ikke, som nu, opmærksom på de store sammenhænge mellem de enkelte bygninger og omgivelserne.

Det gjorde derfor indtryk på mig, da jeg under et studieophold i 1974 på *The University of Advanced Architecture* i York, oplevede, at man i England havde noget man kaldte "*Conservation Areas*", som omfattede *både* bygninger og landskab.

Det var få år efter at institutionen "*Europa Nostra*" var blevet grundlagt i Italien. Herfra udbredtes begrebet "*kulturarv*", som et - efter min mening - fremragende udtryk for den samlede vigtige substans af nationalt arvegods, der også indeholder arkitektur *samhørende med* dens omgivelser.

I dagens Danmark er det blevet en betegnelse, som jeg tror er umiddelbart mere forståelig end de specifikke fagtermer og fredningskategorier.

Herudover får udtrykket "kultur" mig også til at tænke på min *endnu tidligere* fortid, da jeg som forstuderende var i praktik på godset Bregentved.

Her talte man i skovvæsnet om "*bøgekultur*", "*egekultur*", og "*grankultur*" som udtryk for de afdelinger i skoven, hvor man dyrkede henholdsvis *bøg*, *eg* og *gran*.

Udtrykket "kultur" kommer af den latinske betegnelse "*cultura*", der oversat betyder "*dyrkning*". Så her må man sige, at udtrykket dækker præcist.

I begrebet "landskabskultur", hvori også veje indgår, optræder termen "*kultur*" pudsigt nok ud fra to aspekter. Dels *den konkrete* "dyrkning" af landskabet med græs, korn og træer, og dels den *abstrakte teknisk / kunstneriske* dyrkning på tegnebordet eller computeren af det landskabelige rum som en følelsesmæssig oplevelse.

Hertil kan føjes et tredje aspekt, "*trafikkultur*", baseret på både konkrete og abstrakte *menneskelige* forhold. - - - Med alle disse aspekter i spil skabes utallige variationer i oplevelsen af begrebet *landskabskultur*.

Problematikken opleves dagligt af millioner af mennesker, hvor situationen for det enkelte menneske kan folde sig ud fra betagelse og nydelse til irritation og vrede, måske op til flere gange om dagen.

Bortset fra vejret er der vist intet andet vi mennesker indbyrdes har så intenst til fælles som trafikens udfoldelse. Vi oplever det tit - ligesom vejret - hver gang vi bevæger os ud i det. - Hvad enten vi er gående, cyklende, eller kørende, virker det genkendende – eller overraskende – men sjældent helt ligegyldigt.

Hver af os kan udpege eksempler på både positive og negative oplevelser. - *Kystvejen i Nationalpark Thy* er formet i snorlige stræk gennem *Vangsaa Klithede* - men kan for bilisten være en stor oplevelse. Hvorimod den er negativ for jægeren ude på heden. I stor afstand ser han bilerne fare af sted hen ad den 1 meter høvede landevej, som fly på en startbane - uden at de letter..

Her spiller vejenes *projekterende og udførende* personer en stor rolle. Det gælder både i de store træk med at føre vejene smukt gennem landskabet, og i de små træk med konstruktion af vejbanens overfladestruktur.

Men udviklingen kan også afføde sære ubehagelige indtryk, hvor vejenes føring i et bakket landskab virker grov og unaturlig, med grimt udførte gennemskæringer og opfyldninger.

*Slem* kan det opleves omkring motorvejenes til- og frakørsler. *Endnu værre*, hvor der støder andre veje til. *Værst*, hvor der yderligere integreres trafik fra andre nære anlæg - og hvor manglende oversigt og forståelse (logik) i projektet giver usikkerhed, med fornemmelse af at man befinder sig i en næsten umulig udredning af en større sammenblanding af forskellige vejstykker..

Her kan som eksempel peges på *motorvej E45*, der ind til Århus har fem *tilslutningsanlæg* for trafik - fra Grenå, Randers, Viborg, Silkeborg og Vejle.

Mest problematisk er anlæggene nord for byen, med trafik fra Randers og Grenå. For den fremmede bilist synes de integreret i en flere kilometer stor uoverskuelig sammenhæng, der stedvis synes at køre rundt mellem "unaturlige" jordflytninger, uden "naturlig logik" og uden tilstrækkelige pauser med synligt agerland imellem.

Man spørger sig selv om sådanne anlæg i deres hovedgreb ikke kunne have været planlagt meget klarere og enklere.? - Og - har de projekterende mon besiddet de rette kompetencer? - Og kunne man ikke med fordel udbyde sådanne kreative opgaver i offentlige eller indbudte ingeniør- og landskabs-arkitekt-konkurrencer? - Sådant som man ofte gør med de vigtige arkitektopgaver, for at få flere forskellige forslag frem, som giver en bred belysning af samme problem. Og hvor man næsten altid kan være sikker på at nå frem til det bedste projekt

Danmark er et lille land. Vi har en værdifuld kulturarv i adskillige gamle vejanlæg: kongeveje, alleer, strandveje, og flere andre veje rundt om i landet. De er bare ikke synlige som motorvejene

Derfor er det betydningsfuldt, at vi alle, direkte eller indirekte, styrker dyrkningen af vor vejkultur, så de kommende nye veje i fremtiden også vil blive betragtet som hørende til vor værdifulde kulturarv.

Tak for opmærksomheden.