

Design. »Man skal forstå, at her bor sindssygt mange mennesker nede bagved,« siger Ulla Egebjerg på Motorring 3 om hovedstaden. Som eneste arkitekt i Vejdirektoratet har hun haft afgørende indflydelse på de kostbare og enorme værker gennem de sidste tyve år. Deres linjeføring, deres udtryk og udstyr, deres indgreb i landskabet og naboernes liv.

Da motorvejen kom til byen

Af **PERNILLE STENSGAARD**

Når arkitekt og motorvejseks-pert Ulla Egebjerg ser gamle Olsenbanden-film, er det af en eneste grund. Hun vil se, når de kører på motorvejen. Den var ubegribeligt enkel dengang.

»Der var ikke engang autoværn; bare græs i midterrabbatten,« udbryder hun fra bagsædet af den opfindelse, der ved sin udbredelse har forandret Danmark helt ind i skelettet.

I fart viser Ulla Egebjerg, hvad der er sket med motorvejen siden Olsenbanden. En kort historie om voldsom forvandling: fra den klassiske rejsevej med udsigt til forbipasserende landskabsbilleder til den nyeste, futuristiske, »ren city«, som hun kalder Motorring 3 om hovedstaden, hvor man efter udvidelsen fra fire til seks spor nogle steder har fornemmelsen af at køre i et rør gennem forstæderne; en ekstrem øvelse i at spare plads.

»Nok Nordeuropas mest gennemdesignede motorvej,« siger hun, mens skråstillede støjskærme flimrer forbi udenfor. Alle lamper står også raffineret på skrå, ti grader indad. Ingen beplantning mod vejen, fordi det tager for meget plads, og fordi man ikke kan lukke en trafikåre af den kaliber for at beskære og pleje. I folks haver på den anden side af skærmen vokser det grønne på espalier – med lodrette trælameller for at forhindre folk i at kravle over.

»Nogle gange undrer folk sig over mit arbejde og spørger, om det at bygge motorvej ikke bare er noget med asfalt,« siger hun med et grin.

»De ved ikke, hvad de taler om.« Som eneste arkitekt i Vejdirektoratet – det vil sige på bygherreside – har hun gennem sit samarbejde med ingeniører og arkitekter afgørende indflydelse på de kostbare og enorme værker. Deres linjeføring, deres udtryk og udstyr, deres indgreb i landskabet og naboernes liv.

Ingen tvivl om, at vi ledes frem nede i en nøj fastlagt bane. Vi kommer aldrig ud af bilen, det er ikke nødvendigt. Vi kører på og i selve arkitekturen, som 100.000 gør hver dag. Forbi pejlemærket Herlev Hospital, der her afløser de gamle motorvejs romantiske åbninger til gravhøje og landsbykirker.

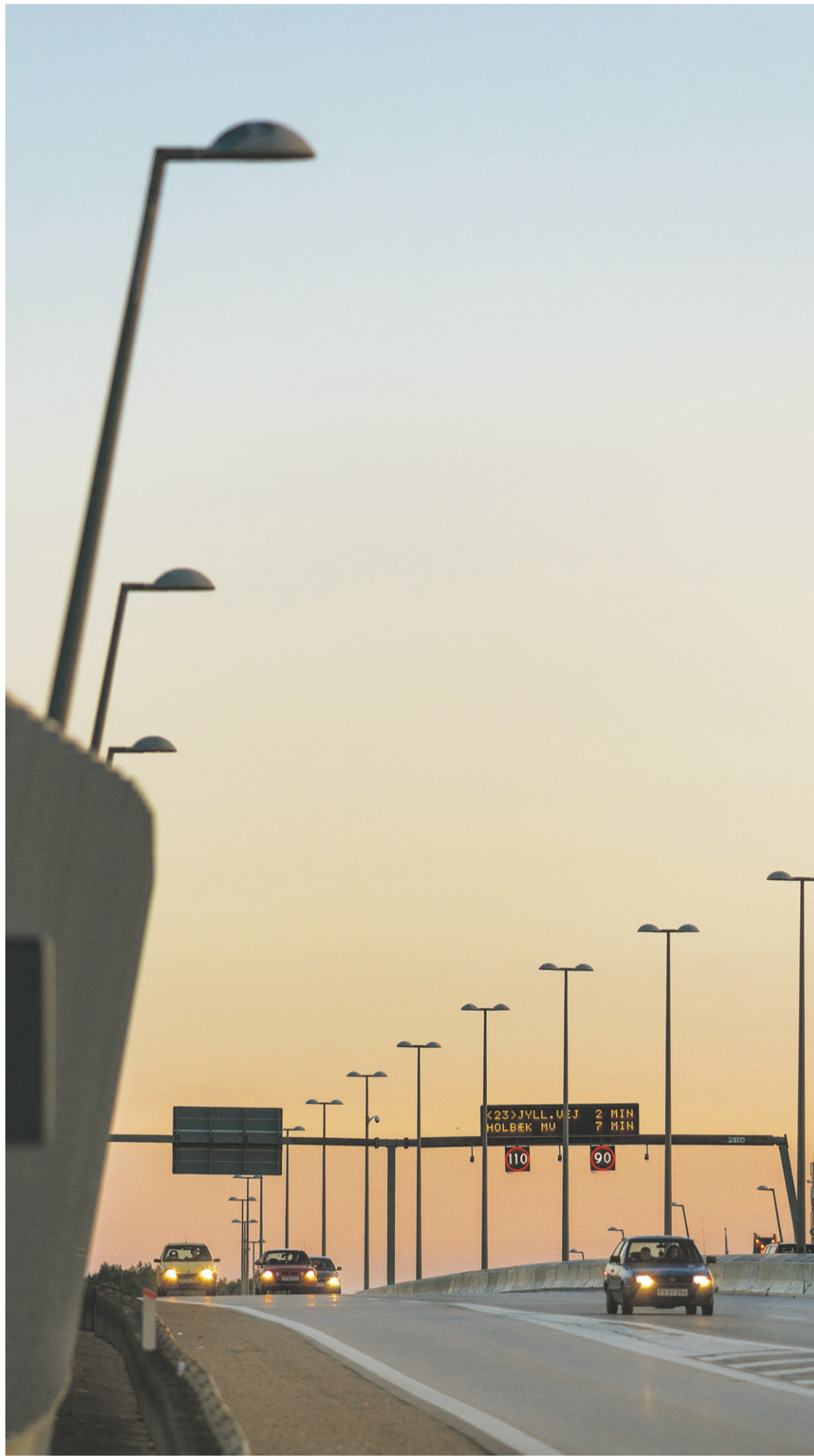
Det nye er, at motorveje overalt væves ind i byerne, hvor de før blev lagt ud i landskabet og tilpassede sig det. I dag virker motorveje som magneter, der trækker byggerier og kæmpemæssige erhvervsområder til sig.

»De gamle planlæggere havde bare deres vej og deres landskab. Der var en fornem tradition for beplantning langs vejen, men ikke for alt det andet – mere og mere trafik, skilte, belysning, faunapassager, byer, udvidelser,« siger Egebjerg.

»Man skal forstå, at her bor sindssygt mange mennesker nede bagved. De ville gerne have vejen og billygterne lukket af med skærme. Denne gang er der tænkt på folk, der bor ved vejen, og ikke på bilistens udsigt. Bymotorvejen har mange flere designelementer, fordi folk bevæger sig på siderne af den, over den, under den. Gående, cyklende. Den bliver en meget stor del af byen, hvor den klassiske motorvej spillede sammen med landskabet.«

I begyndelsen af 1960'erne kørte 600.000 biler rundt på landeveje og småveje og ventede på indvielsen af det første beskedne strykte motorvej. I dag er der 2,3 millioner personbiler, og motorveje breder sig konstant over land og by med Ulla Egebjergs aktive medvirken gennem de sidste 20 år.

Næste store vejfest: Silkeborgmotorvejen den 11. september. Med rustfarvede spunsvægge og orange støjskærme, med lysende broer og



»De gamle planlæggere havde bare deres vej og deres landskab. Der var en fornem tradition for beplantning langs vejen, men ikke for alt det andet – mere og mere trafik, skilte, belysning, faunapassager, byer, udvidelser,« siger Ulla Egebjerg. Den lette støjskærm langs Motorring 3 hælder ti grader væk fra omgivelserne og ind over vejen. Det samme gør lamperne. Det præciserer bilernes bane og gør vejen knap så anmassende for naboer FOTO: JENS BANGSBO

rasteplader på plateauer med udsigtspromenader bliver den ikke alene »storslået«, men også »flot« ifølge Ulla Egebjergs mand på forersædet, Peter Simonsen, pensioneret ingeniør.

Fra bagsædet understreger hun, at det arkitektoniske udtryk trods flothederne stadig bliver robust og enkelt. Det danske adelsmærke.

»Vi bygger videre på en dansk designtradition, som selvfølgelig skal kunne ses i vores store

infrastruktur. Det har altid været fælles æstetik for arkitekterne, at motorvejsanlæg ikke skulle pyntes.«

De mødte hinanden i Vejdirektoratet, hvor han var mere interesseret i at arbejde med andre, mindre veje.

»Motorveje tager så lang tid, både fem og ti år,« siger han.

Hvor hun er diplomaten, er han den ligefrem-

me, der ind imellem sammenfatter tingene i et enkelt ord. Når Ulla Egebjerg taler om den særlige danske tradition for enkelhed i design af støjskærme i forhold til visse udenlandske, der godt kan se lidt kunstige, farvestrålende og påklistede ud, lyder det kortfattet fra forsædet: »Junk!«

Lynghyvejens nye gennemsigtige støjskærm er anderledes, »så let og lækker, uden overkanter. Den forsvinder bare op i luften. De smalle felter gør, at væggen kan bevæge sig meget. Den glider så blodt af sted med vejen. Se, hvordan den følger os! Ikke hak, hak, hak,« siger hun og slår en brat rytme med hånden.

Hun er tilfreds. På broerne er siderne altid gennemsigtige, ellers ville det ligne en kæmpemæssig lukket klods og se grimt ud. Ved Jægersborg Station udpeger hun støjskærme i pileflet. De ligner havehegn, fordi folk faktisk har haver lige ud til motorvejen, og hegnet bliver en del af deres have. Videre ad den nye udvidelse af Helsingørmotorvejen efter Nærum. Når man kommer nordfra skal den føles som en boulevard mod hovedstaden.

»Den ligger faktisk meget let i landskabet,« siger hun om de seks spor. Broerne er tegnet som tynde brædder over en grøft, fint svævende uden lukkede endevægge. Vejene har forskellige identiteter.

På Motorring 3, hvor en stor del af strækningen er indhyllet i støjskærme, kan man kende det ene knudepunkt fra det andet på træerne. Det store til- og frakørselsanlæg ved Hillerødmotorvejen er plantet til med skovfyr, mens forbindelsen til Holbækmotorvejen har poppel, Roskildevej rødbyg og så videre med birk, sølvpil, stilkeg, guldhængepil og ægte kastanje.

Insiderviden

I sin nye bog *Vejarkitektur og ingeniørkunst – en bog om design af moderne motorveje* (Aalborg Universitetsforlag) kalder hun motorvejen et væsen, der strækker sig ud over landskabet og trækker en kraftig streg efter sig. Den ligger dér som en stationær barriere og får heftig indvirkning på stedet mange år frem i tiden. Derfor skal alle involverede tænke sig om og trække på 90 års vej- og kulturhistorie, og derfor har hun samlet sine erfaringer i en lærebog for nye generationer. Bogen beskriver de byggesten, der skal til at anlægge den perfekte motorvej, og fortæller historien om et land, hvor folk engang blev, hvor de var. Boede man i Næstved, arbejdede man også i Næstved. Man havde en cykel og måske en bil at køre lidt rundt i. Døde der nok også.

Meningen med motorvejen var fra begyndelsen, at den skulle bruges til at transportere varer på. Kun lejlighedsvis kørte en privat bilist fra én landsdel til en anden. Planlæggerne betragtede med rette Danmark som bestående af små selvforsynende lande, som der ikke var grund til at forlade for almindelige mennesker. Så begyndte folk at flytte sig. Fra 1982 til 2005 steg private menneskers kørsel på motorvejen alene med 300 procent. Folk flokkede på det nye mødested i et land, der flyder sammen.

Nyt er hastigheden og dens indflydelse på menneskets øje og koncentration. Med 130 kilometer i timen bevæger man sig med 36 meter i sekundet og opfatter primært horisonten og andre store landskabstræk. Detaljer, nuancer og ting i nærheden af vejen forsvinder. Der skal tales t-y-d-e-l-i-g-t.

I midten af 1800-tallet blev det nedfældet i vejloven, at der skulle plantes alléer langs alle veje »til sand nytte for rejsende i mørke og snefog lige som for fodgængere i solens stærkeste hede«, men også fordi vejtræer forhindrede hestevogne i at køre for nær på grøfterne.

Nyt er hensynet til de dyr og planter, der findes langs vejen, og især hvor den krydser truede arters levesteder. Hvor markfirbenet holder til, må beplantningen ikke springe i skov, men skal holdes lav med åbne grusbelagte partier, som firbenet kan grave sine æg ned i. Træer og buske i kanten, hvor rådyr og kronhjorte kan skjule sig, lokker dem til at opholde sig tæt på vejen med risiko for at blive påkørt. Dyrernes egne broer over motorvejen skal omvendt være så brede, afskærmede og bevoksede, at dyrene ikke kan se vejen og bilernes lys, men de skal alligevel kunne skimte landskabet på den modsatte side.

Barokken langs vejen

Nyt er, at man ikke længere planter træer og buske med torne, hvor papiraffald hænger fast. Nyt er, at vi er blevet rigere, men fattigere. Man planter ikke nær så meget som før, fordi det koster penge at passe, men kun på få udvalgte steder – ved afgravningsskråninger, broskrånninger, faunapassager, rastepladser og tilslutningsanlæg. Lange, pragtfulde barokagtige støstykke af tårnhøje poppeltræer planter med store armbevægelser i 1970'erne er i dag svære at forestille sig, siger Ulla Egebjerg. »Og hvad mon der sker med dem i fremtiden?«

Nyt er samkørselspladser, regnvandsbassiner (større og større i takt med klimaændringer), støjskærmene fra midten af 1990'erne, og at lastvognschauffører skal kunne overnatte i bilen ved vejen.

Vi kører langs bløde og blomstrende grøftekanter og skrånninger. Man sprøjter ikke længere og slår kun græsset en gang om året. Det er smukt, men omkring Roskilde støder vi på Bauhaus, der står som et rødt skrig i siden af vejen. Man ser det overalt i landet, hvor virksomheder udstiller rene degreaver, stålplader, typenhuse og hvad som helst langs vejen, som om den var et udhængsskab, og som om den gennemsnitlige bilist har brug for en rene degreaver.

Arkitekter kalder den slags steder for kommercielle landskaber og betragter dem som en grundig forgrimmelse af den gamle rejsevej, der var en oplevelse værd i sig selv. Mod kommunernes råderet over vejsiderne kæmper de forgæves.

»I Danmark planlægges der ud fra, at en bilist skal kunne se landskabet fra vejen,« siger Ulla Egebjerg.

»Mange motorvejsstrækninger er på den baggrund tænkt som et forløb af landskabsbilleder, men når kommunerne nu tillader tilfældige, trøstesløse erhvervsområder langs motorvejen, slører de vejens egne kvaliteter og ændrer grundlaget for en stor og væsentlig del af de intentioner, der blev formuleret i motorvejens barndom.«

I bogens forord går arkitekt Lars Juel Thiis direkte til stålet og kalder denne forarmelse – især op igennem Jylland – for »misrøgt« og til almenvellets skade.

»Samfundets opmærksomhed på hvordan vi behandler Danmarks landskab ses typisk langs motorvejsnettet, og i de seneste år er der sket en kommerialisering af motorvejens omgivelser.« Nutiden er grimmere end fortiden, og kommunerne bærer ansvaret. En vej er ikke bare »noget med asfalt«. Den udtrykker et syn på tingene fra højeste sted.



Højt læsning

Hvis De er abonnent, kan De høre Pernille Stensgaard læse sin artikel på Lydavisen.dk

FORTSAT FRA FORSIDEN

Lammet

ville berøre omkring 20.000 franskmænd, som dog endnu intet ulovligt har foretaget sig, og som synes direkte inspireret af det precrime-koncept, som science fiction-forfatteren Philip K. Dick introducerede i novellen »Minority Report«, hvor kriminelle fængsles for forbrydelser, de endnu ikke har begået.

Ikke desto mindre støttes forslaget af hele 74 procent af den franske befolkning, påpeger Jérôme Fourquet fra Ifop.

Allerede før denne sommers attentater advarede chefen for den nye samlede efterretningstjeneste, DGTI, Patrick Calvar om, at »Frankrig balancerede på kanten af en borgerkrig«. Han frygtede, at nye attentater kunne føre til gengældelsesaktioner fra ekstreme højregrupper, der ville gå til angreb på muslimer og moskeer, hvilket kunne blive gnisten, der antændte borgerkrigs-lignende optøjer i Frankrig, sagde han ifølge Le Figaro.

En række europæiske kommentatorer beskrev med sælsomt gysende ihærdighed denne vurdering som en bekræftelse af plottet i forfatteren Michel Houellebecqs seneste bog *Udendagskærlighed*, hvor borgerkrigs-lignende konfrontationer fører til, at franskmændene vælger en muslimsk præsident, der indfører sharia. Ligesom stort set ingen aviser har kunnet sige sig fri for spekulationer om, hvorvidt Front National's leder, Marine Le Pen, nu kunne gå hen og blive præsident til foråret.

Den Femte Republik

Men begge dele er lige langt ude, mener Pascal Ory. Han er professor i fransk samtidshistorie ved både Sorbonne og den

socialvidenskabelige forskningsinstitution EHESS og skrev for nylig bogen *Ce que dit Charlie. Treize leçons d'histoire* om den lære, man kunne drage af attentaterne i januar 2015.

Han peger på, at det interessante ikke er Marine Le Pen, men at alle de andre har »radikaliseret deres retorik«, som han siger, og er blevet langt hårdere og kompromisløse i kampen mod terrorisme. Også på venstrefløjen, hvor et stort flertal er villige til at indskrænke de grundlæggende rettigheder, hvis det kan hjælpe i kampen mod terrorismen.

Han peger samtidig på, at talen om borgerkrig nok er let overdrevet. Historisk har Frankrig altid været splittet. Også i krisetider: Anden Verdenskrig, Indokina, Algeriet, den første Golfkrig. Frankrig var delt hver eneste gang.

»Folk taler om bruddet i den nationale samhørighed, der opstod 'efter Charlie' som et problem. Men det er faktisk samhørigheden og forbrodringen, der var exceptionel, nærmest en historisk anomali,« siger han til Weekendavisen.

Det, der overrasker ham mest i dag, er i virkeligheden, at der ingen nævneværdig stigning i volden mod muslimer har været – med enkelte undtagelser på Korsika, hvor der har været en række sammenstød mellem muslimer og korsikanske nationalister.

»Men der er ingen fra det ekstreme højre, som er gået på gaden med bannere og slagord som 'død over araberne!',« siger Pascal Ory og minder om, at man ikke skal længere tilbage end til 1961, da snesevis af algeriske demonstranter blev dræbt i Paris ... af politiet.

Både Pascal og Jérôme Fourquet understreger, at meningsmålingerne viser, at andelen af franskmænd, der opfatter islam som en trussel – omkring en tredjedel – ikke er steget efter hverken attentaterne mod Charlie Hebdo, Bataclan eller Nice. Men ingen af dem vil dog af den grund udelukke, at situationen kan forværres, hvis der kommer flere angreb.

Pascal Ory ser da også tegn på, at Islamisk Stats forsøg på at skabe *fitna* – splid i fjendens egne rækker – begynder at virke. Det bedste eksempel var, da folkekæmpe i Nice buhede ad premierministeren. Men han tror ikke et sekund på, at Islamisk Stats overordnede strategi – at få det franske system til at bukke under – vil virke.

»Historisk har ingen terrororganisation haft held med en sådan strategi. Og det vil være særlig vanskeligt i Frankrig, hvor Charles de Gaulle med Den Femte Republik skabte så stærke institutioner, at de kunne modstå krise og krig; så man kunne lede selv et splittet land.«

Han tilføjer dog, at sårene fra denne borgerkrigs-lignende situation, hvor den ene side blot modtager slagene fra en udefinerbar fjende, vil være dybe.

»Den slags læges langsommere end sårene fra en rigtig krig,« vurderer Pascal Ory.

Det samme mener Jérôme Fourquet fra meningsmålingsinstituttet Ifop. Han sammenligner situationen i dag med den angst, der lammede Frankrig i 1995, da landet blev ramt af en serie bombeattentater fra algeriske terrorister, der ville straffe Frankrig

for dets støtte til den algeriske hærs militærkup mod islamisterne, der vandt valget i 1992.

»Dengang var det en lille håndfuld eftersøgte algeriske terrorister, og attentaterne hørte op, da de blev pågrebet. I dag er franskmændene rystede over, at terroristerne alle er født og opvokset i landet, og at mange er blevet radikaliseret på ekstremt kort tid.«

»Det er det, der giver denne utrolig trykkende atmosfære, forklarer han.

Historiker Pascal Ory peger dog på, at det seneste halvandet års terrorangreb kan få nogle positive bivirkninger: Nationalfølelsen har altid haft trange kår i Frankrig. Men støvede ord som tolerance, verdenslighed og Republikken indgår pludselig med vægt og pondus i den offentlige debat, og bøger om disse emner bliver revet væk fra bogladerne, der oplever stor opgang i disse tider.

»Så måske kommer republikken styrket ud af disse prøvelser?« siger Pascal Ory.



Højt læsning

Hvis De er abonnent, kan De høre Aske Munch læse sin artikel på Lydavisen.dk