

# § 12 og point de Vue

Vejføring har siden Arilds tid søgt at undgå unødvendige omveje og i stedet følge den rette linje mod målet. Ved anlæggelsen af hovedvejene udså man sig således markante sigt punkter i terrænet, hvad franskmændene kalder points de vue, og afstak hovedvejene i lige linje mod disse. Afvigelser fra reglen var dog mulige, og det er sådanne afvigelser, der er vores emne i denne artikel.

Af Ingeniør og tidligere lektor i Vejbygning  
Arne Rosenkvist  
Medlem af Dansk Vejhistorisk Selskab

I den danske vejlov af 13. december 1793 hedder det i § 12: "Hoved-landevejene bør, så meget som muligt gaae i lige linie; Dog kunne høje bakker, sumpige steder, hulveje, broer, skove, kostbare eiendomme (som på ufordeelagtig maade gjen-skæres af vejene, og hvis ejere derfor

kunne have adgang til at paastaae en alt for bekostelig godtgørelse), haver, huse, gaarde og byer gjøre det nødvendigt at man på enkelte steder, endogsaa i henseenende til de store landeveje, maae vige fra den lige linje."

Der måtte nemlig godt skæves til økonomien, så man slap for bekostelige godtgørelser til ejerne.

Men der fandtes også andre mere tvivlsomme grunde til at fravige den lige linje. Et sådant eksempel finder vi i Topsøe-

Jensens bog: "Ad hjulspor og veje", hvor anlæggelsen af hovedvejen over Fyn fra Nyborg mod Odense får følgende omtale med på vejen:

"Også Godssets Juelsbjergs "skønne lyk-ker" var det gået ud over, fordi vejen var ført ud i ad den rette linie og helt op til Ullerslev – men her var der dog en slags forklaring – for i Ullerslev ligger en kro, der var bekendt for sin smukke værtinde. Ellers ville vejen vel have fået en langt rimeligere retning".

Det er svært i dag at finde den omtalte vejføring til Ullerslev, da Statsbanerne elektrificering har lukket de veje, der her omtales. Men ellers lyder historien da ganske vist?

Vi har her i Danmark en tidsperiode fra 1793 til 1868, hvor mange af vore gamle hovedlandeveje, dem med milestenen på, blev anlagt, og hvor den lige vejføring viser, hvor lovlige danske vejingeniører har været.

Udover at undgå unødvendige omveje tilsagde en anden gammel regel, at vejføringen rettedes mod markante punkter i terrænet – det franskmændene kaldte points de vue.

Med St Knuds Domkirke har vi netop et eksempel på sådan et point de vue, der her er kombineret med bestemmelsen i § 12, om at vejen skal gå lige ud.

Da motorvejen over Fyn mange år senere skulle anlægges, var det ikke længere § 12 og den lige vej, der var god latin i vejbygningskunsten. Nu var det de uendelige



Figur 1. Viser den gamle hovedvej 1 på vej ind mod Odense. Hvad enten man kom østfra fra Nyborg eller vestfra fra Lillebælt, førte vejen direkte mod St Knuds kirketårn.

kurver, hvor vejen går i siksak, fra én kurve over i den næste, der var den bærende ide.

Men Point de vue-reglen, der siger, at frem mod et markant punkt skal der stiles direkte, burde nok stadig have været holdt i hævd også ved motorvejsbyggeriet.

Fravigelsen kommer særlig tydeligt frem på vejen fra Odense mod Lillebæltsbroen. Når man kører mod Lillebælt, ser man flere kilometers afstand broens tårne snart til den ene og snart efter til den anden side af vejen – en tilsyneladende uovervejlet siksak-linjeføring, der ikke er dikteret af terrænet.

Princippet om mere eller mindre at lade vejen føre direkte frem mod det markante point de vue kunne have været tilgodeset ved, at de sidste sving mod Lillebæltsbroen havde været afløst af en stor bue frem mod denne markante krydsning.

På et møde i Dansk Vejhistorisk Selskab for år tilbage indrømmede tidligere vejdirektør Per Milner, at forfatteren havde ret. Point de vue reglen havde ikke været med i overvejelserne ved motorvejen over Fyn. Der var kun den binding på Fyn, at man for hver 10 km skulle krydse den gamle hovedvej A1. Vejmyndighederne fik penge til ca. 10 km motorvej ad gangen. Derfor skulle man ramme den gamle vej og køre ad den, indtil de næste 10 km motorvej var færdig.

Gamle dyder, vejhistorie og uskrevne regler bør ikke altid skrottes på udviklingens alter.

Den gamle vejlovs § 12, der siger, at vejen skal gå lige ud, skal dog ikke forsvares her. Vejen skal indpasses smukt i terrænet, hvad de senere års motorsvejsbyggeri og samarbejdet imellem ingeniør og landskabsarkitekter har givet mange gode eksempler på. Ved krydsningen på den jyske motorvejs højeste punkt ved Ejer Bavnehøj er der således taget hensyn til denne markante terrænhindring. Point de Vue reglen anvendes derfor forsåt, hvad enten det er markante natur- eller menneskeskabte punkter, man stiler imod.



Figur 2. På den meget fine kultegning fra 1968, udført af Birgit Lassen-Nielsen, har kunstneren fanget, hvordan motorvejen snor sig ind over Fyn. Men S-kurverne fortaber sig lidt i kultegningen. Hvordan man har forsømt Point de Vue-reglen, ser man på sin vej fra Odense mod Lillebæltsbroen, hvor tårnene skiftevis ligger til højre og venstre for vejen, fordi vejtracéen går i siksak i stedet for at være ført i en jævn bue frem mod det point de vue, de meget smukke Lillebæltstårne udgør.