

Fra "gedesti" til motorvej - ved åbningen af motorvejen Hobro - Aalborg

Af civilingeniør Erik Sørensen, Motorvejskontoret.

I undersøgelserne forud for Projekteringsloven fra 1965 for den jyske motorvej var der regnet med en 20-årig investeringsperiode for anlæggene ud over de allerede vedtagne strækninger omkring Randers og Limfjordstunnelen.

Efter oprettelsen af Jysk Motorvejskontor i 1967 kunne de første anlægsarbejder påbegyndes i 1970 med en beskedne begyndelse til den strækning, som åbnes den 19. oktober 1992. Starten var en ombygning til motortrafikvej af rute 13 på strækningen fra Albæk til Støvring, men forbedret til på længere sigt at kunne indgå i den jyske motorvej. Anlægget af den jyske motorvej ser nu ud til at kunne afsluttes i 1994 i rimelig overensstemmelse med det oprindelige investeringsprogram. Det betyder dog ikke, at projektet har haft solid politisk opbakning igennem perioden, uanfægtet af energikrise, konjunktursvingninger og finanspolitiske stramminger. Specielt strækningerne nord for Århus har i perioder været mere eller mindre ude i kulden.

Energikrisen stopper vejplanerne

Energikrisen udløste et fald i trafikken, som fortsatte frem til begyndelsen af 80'erne, og der blev naturligt nok sat spørgsmålstegn ved behovet for anlæg af nye veje. Blandt andre af daværende Trafikminister Kjeld Olesen, som var en varm fortaler for at udføre den resterende del af motorvejsnettet som 2-sporede motortrafikveje. Forsøget på at introducere en lavere standard endte dog mindre drastisk med at motorvejens midterrabat blev reduceret fra 12 til 3 m, og belægninger på nødspor blev udeladt. Belægningen på nødspor er dog tilbage igen og motorvejens midterrabat er

formentlig ikke ændret for sidste gang. Som det bl.a. kan ses på motorvejen Hobro - Aalborg er midterrabattens bredde et ganske fint udtryk for de skiftende konjunkturer. Sidst i 70'erne stod det imidlertid klart, at de økonomiske og trafikale forudsætninger for vejplanlægningen havde ændret sig afgørende, og at andre muligheder for løsning af de trafikale problemer på strækningen Århus - Aalborg burde undersøges.

"Gedestien"

Forslag til snævre omfartsvejløsninger ved Hobro og Støvring blev undersøgt og vejdirektør P. Milner blev grundigt upopulær i det nordjyske med en udtalelse om, at der næppe ville blive bygget motorveje nord for Århus. Undersøgelserne viste dog, at der i stedet for omfartsveje var økonomisk fornuft i, at anlægge en 2-sporet motortrafikvej fra Handest syd for Hobro til sammenløb med den tidli-

gere som del af rute 13 anlagte motortrafikvej fra Albæk til Støvring.

En anlægslov for motortrafikvejen blev vedtaget i 1985, fulgt af en anlægslov i 1986, som sikrede 4-sporet motorvej fra sammenløbet af rute 13 og E45 ved Årestrup frem til den eksisterende motorvej fra Bonderup til Aalborg.

Motortrafikvejen var ikke populær i Nordjylland. "Gedestien" blev den kaldt og daværende Trafikminister Arne



Trafikminister Arne Melchior forsvarer "Gedestien".

Melchior blev kritiseret voldsomt, skønt vel noget uretfærdigt, da det ikke mindst var ministerens fortjeneste, at omfartsvejprojekterne blev opgivet.

Storebæltsaftalen

Men tiden arbejdede for nordjyderne. Fra 1982 steg trafikken konstant og Storebæltsforbindelsen blev atter aktuel. Den politiske aftale om Storebælt fra 1986 betød en tilbagevenden til målsætningen fra 1965, en motorvej fra Grænsen til Aalborg, og dermed blev der åbnet for anlæg af højklassede veje i Vendsyssel.

Med den stigende trafik er fulgt en voksende miljøbevidsthed, og lovgivningens krav om hensyntagen til øko-

logiske sammenhænge påvirker i stigende grad udformningen af vejprojekter.

Miljøhensyn vejer tungt

Med faunapassager under motorvejen og vandløbspassager udformet med særlige banketter for vandløbets dyr, repræsenterer det aktuelle anlæg en begyndelse i denne retning. Skulle vejen anlægges i dag, ville passagen af Kongsvad Mølleå formentlig ikke være blevet udført som en dæmning, men som en åben dalbro. På de resterende etaper mellem Århus og Handest etableres der, trods betydelige merudgifter, 3 sådanne dalbroer. Naturbeskyttelsesloven giver fredningsmyndighederne stor indflydelse på vejanlæggenes udformning. Ved fastlæggel-

sen af linieføringen vest om Rold Skov gav projektet mulighed for to løsninger: vest eller øst om landsbyen Ladelund, i større eller mindre afstand fra Rold Skov og Nørlund Slot. Her stod landbrugsinteresser stejlt overfor hensynet til natur og miljø. Sagen blev afgjort på ministerplan med miljøministeren som vinder.

Fremtiden

Som det fremgår af ovenstående, blev der i begyndelsen af 80'erne sat spørgsmålstegn ved planerne om udbygningen af motorvejsnettet. Man mente slet ikke, at der var behov for motorveje nord for Århus. Her 10 år senere er dette spørgsmålstegn ændret til storstilede planer om nye motorveje. Nu

kommer motorvejen nord for Århus, og den standser i Aalborg, men kommer til den årtiet er omme at nå hen til Frederikshavn og Hirtshavn.

JMV - HOBRO SYD



Superfos
Construction a/s

Villadsen's



as Jens Villadsens Fabriker



PHØNIX VEJ

har udført asfaltbelægningen på den nye motorvej
fra Handest til Årestrup.

**VI ØNSKER VEJDIREKTORATET
OG TRAFIKANterne
TILLYKKE MED DEN NYE MOTORVEJ.**