

Motorvejens passage af Jyske Ås



■ Af civilingeniør
Lars Juhl Poulsen,
Vejdirektoratet

Jyske Ås havde væsentlig indflydelse på valget af principløsning for de nordenfjordske motorveje. Også i detailfasen gav åsen anledning til, at der blev lagt meget snævre rammer for motorvejens passage af åsen. I det følgende gennemgås hovedtrækkene i beslutningsforløbet.

Lidt forhistorie

De nordenfjordske motorveje tog deres allerførste begyndelse ved et stort møde i Aalborghallen den 23. september 1985. Mødet var arrangeret af Nordjyllands Erhvervsråd, og til mødet var blandt andre inviteret daværende trafikminister Melchior sammen med en række lokale toppolitikere.

Sigtet med mødet var at overbevise trafikministeren om det rigtige i at lade den nyligt vedtagne højklassede vej mellem Århus og Aalborg anlægge som en fire-sporet motorvej og ikke bare som en tosporet motortrafikvej – af nordjyderne foragteligt kaldt en "gedesti".

Det lykkedes dog ikke at overbevise trafikministeren om den sag, men derimod lykkedes det for de fremmødte nordenfjordske borgmestre at aftvinge ministeren et løfte om at lade igangsætte en undersøgelse af behovet for nye højklassede vejforbindelser i Vendsyssel. Og således fik mødet en anden udgang end ventet – men set i bakspejlet var det vel ikke så ringe, eftersom de fire spor mellem Århus og Aalborg blev "klaret" ved en senere lejlighed.

Den bebudede behovsundersøgelse blev kort efter lagt i hænderne på et teknikerudvalg nedsat af Vejdirektoratet, og medens udvalget grundede over, hvordan man skulle dokumentere det trafikale behov for nye højklassede veje i Vendsyssel, var man i Folketinget i fuld gang med at forberede Storebæltsforliget.

Som det vel er de fleste bekendt, opstod der herunder et politisk behov for nye højklassede veje i Vendsyssel, eftersom forliget kun kunne vedtages, hvis det ud over Storebæltsforbindelsen også indeholdt bestemmelser om – bl.a. nye højklassede veje i Vendsyssel. Så herefter kunne teknikerudvalget koncentrere sig alene om at udarbejde forslag til løsninger – behovet var fastslået.

Udvalget af rapporterede sit arbejde i rapporten "Højklassede vejforbindelser nord for Limfjorden" i maj 1987. I rapporten præsenteredes tre forslag til Y-løsning samt et forslag til V-løsning, se figur 1. Af rapporten fremgik, at Skov- og Naturstyrelsen på vegne af Miljøministeriet foretrak V-løsningen, og at man allerede på dette tidspunkt anså passagen af Jyske Ås som et væsentligt specifikt problem.

Jyske Ås i planlægningen

På dette tidspunkt var Storebæltsforliget næsten et år gammelt, og planlægningen af Storebæltsforbindelsen var i fuld gang. Det medførte et stærkt lokalpolitisk pres på Christiansborgpolitikkerne for at få gennemført lovgivningsprocessen for de nordenfjordske motorveje så hurtigt som muligt. Så der blev i løbet af få måneder udarbejdet forslag til projekteringslov for samtlige 110 km nye veje i Vendsyssel. Lovforslaget blev fremsat den 2. december 1987, men først vedtaget den 7. december 1988 på grund af et mellemlig-

gende folketingsvalg.

Projekteringsloven baserede sig på V-løsningen, hvilket i væsentlig grad skyldtes denne løsnings stærke præferencestilling hos Skov- og Naturstyrelsen. Faktisk var situationen den, at Skov- og Naturstyrelsen allerede tidligt i lovforberedelsesfasen under hånden havde ladet Vejdirektoratet forstå, at en Y-løsning ikke ville kunne opnå Miljøministeriets godkendelse efter den daværende naturfredningslovs §42, hvilket i praksis var ensbetydende med, at en Y-løsning ikke kunne gennemføres.

Under udvalgsbehandlingen af projekteringslovforslaget udbad trafikudvalget sig Skov- og Naturstyrelsens begrundelse for den stærke afvisning af en Y-løsning, og denne begrundelse leverede Skov- og Naturstyrelsen så overbevisende, at trafikudvalget i betænkningen over lovforslaget udtrykte sig *meget* enig heri.

Begrundelsen var i korthed:

- at nye store vejanlæg principielt skal lægges tæt op ad allerede eksisterende



Figur 1. Y- eller V-løsning i Vendsyssel?

transportkorridorer for ikke at sprede nye store tekniske anlæg ud i hidtil uberørte landskaber

- at en Y-løsning ville "tage hul på" nye uforstyrrede landskaber i det centrale Vendsyssel
- at en Y-løsning ville genbryde Jyske Ås på et nyt og hidtil urørt sted.

Jyske Ås er et både meget stort og meget skattet naturelement i Vendsyssel. Der er dog ikke tale om en ægte ås i geologisk forstand, men derimod om en imponerende israndsdannelse, hvis højeste punkt når 136 meter op over havets overflade. "Åsen" strækker sig fra det centrale Vendsyssel ned mod Dronninglund og er vel sine 25 km lang.

En stor del af det langstrakte bakkedrag er skovdækket, hvilket i et ellers skovfattigt og relativt fladt Vendsyssel gør Jyske Ås' naturherligheder åbenlyse. For at få et overblik over åsens nøjagtige udstrækning og detaljerede højdeforhold udarbejdede Vejdirektoratet flere topografiske kort, hvoraf et er vist i uddrag på figur 2.

Mulige passager af Jyske Ås

Korridoren for den mulige passage af Jyske Ås var i den vedtagne projekteringslov ca. 3,5 km bred og beliggende hovedsagelig sydøst for den eksisterende hovedlandevej. Under den hastigt efterfølgende forberedelse af forslaget til anlægslov genoptoges det tætte samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen med henblik på at finde frem til den detaljerede linieføring over åsen.

Under dette samarbejde rettedes Skov- og Naturstyrelsens tidligere nævnte "forbud" mod at gennembyde Jyske Ås på et



Figur 2. Højdekort over det østlige Vendsyssel med Jyske Ås.

nyt og uberørt sted nu også mod den vedtagne V-løsning. Forstået på den måde at § 42-godkendelsen kun kunne gives, hvis den nye vejs passage over åsen blev lagt så tæt på den eksisterende vej som muligt.

Vejdirektoratet inddrog nu også sine æstetiske konsulenter i arbejdet, og efter en række indledende linieundersøgelser koncentrerede arbejdet sig hurtigt om en nærmere undersøgelse af tre forskellige linieføringer: en "grøn" linie beliggende ca. 500 m sydøst for den nuværende hovedlandevej, en "gul" linie beliggende ca. 150 m sydøst for den nuværende hovedlandevej og endelig en "blå" linie beliggende klos op ad den nuværende hovedlandevej og stadig sydøst for denne, se figur 3.

Den "grønne" linie ville give trafikanterne de største naturoplevelser ved passage af åsen, men indgrebet i åsen var vold-

somt, og afstanden til den eksisterende hovedlandevej var for stor, så den "grønne" linie blev forkastet. Af de to tilbageværende linier anbefalede de æstetiske konsulenter den "gule" linie, fordi den sammen med den eksisterende vej ville medføre to helt adskilte (men dog nærliggende) smalle indgreb mod det meget brede indgreb, som den "blå" linie sammen med den eksisterende vej ville give anledning til. Skov- og Naturstyrelsen fastholdt dog, at den nye og den eksisterende vej skulle integreres i én samlet gennemskæring og stillede derfor som vilkår i sin §42-godkendelse, at den "blå" linie skulle lægges til grund for detailfastlæggelsen.

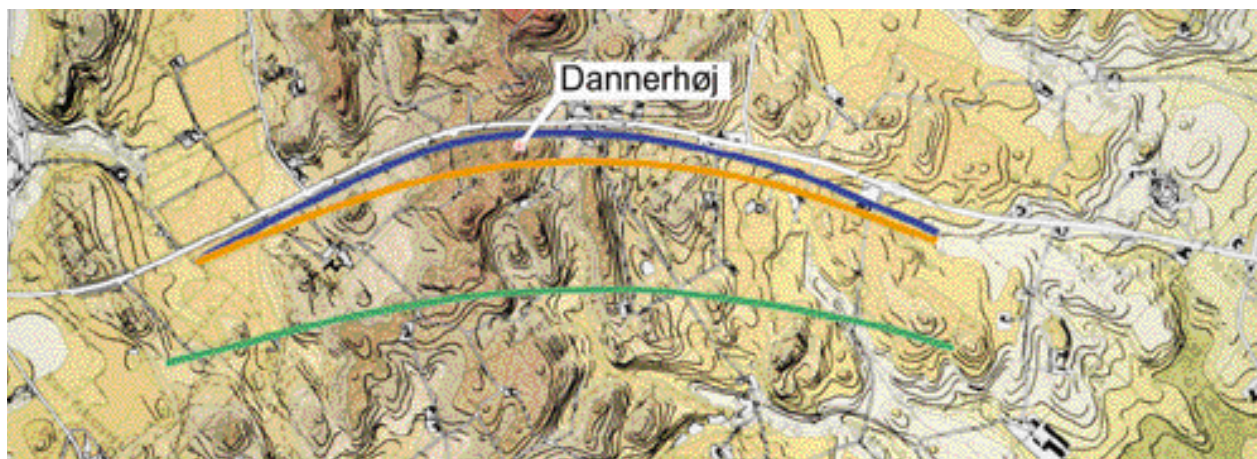
Som supplerende vilkår blev anført, at den nærliggende Dannerhøj med omgivelser skulle friholdes. Dannerhøj, der ligger bare 50 meter sydøst for den eksisterende hovedlan-

devej, er ikke noget fredet fortidsminde, men er med sine nærmeste omgivelser en "nutidig" mindeplads for Sæbykredsens Venstrevælgerforening. Det samlede vilkår for detailplaceringen indebar således, at den nye vej skulle placeres mellem den eksisterende vej og Dannerhøj, og at deraf følgende problemer med tilstrækkelig friholdelse af Dannerhøj og dens omgivelser skulle klares ved brug af lodrette støttemure eller ved at justere den eksisterende vejs linieføring mod nordvest. Vilkårets opfyldelse skulle sikres gennem et fortsat tæt samarbejde mellem Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen under detailfastlæggelsen.

Og på det grundlag blev anlægsloven vedtaget.

Det endelige valg

Set med dagens øjne kan man måske



Figur 3. Undersøgte linieføringer i forbindelse med udarbejdelsen af anlægslovsforslag.



Figur 4. Den endelige løsning.

undre sig over, at anlægsloven kunne vedtages, når man ikke havde mere hold på linieføringen. Men på det tidspunkt, hvor anlægslovsforslaget blev udarbejdet – det var i 1989 – var VVM-direktivet endnu ikke indarbejdet i den danske lovgivning. Ganske vist var direktivet vedtaget allerede i 1985 og formelt set gældende i medlemslandene fra vedtagelsesdatoen, men på ministerieniveau blev denne formalitet ikke tillagt så megen vægt, at det resulterede i en beslutning at gennemføre en regulær VVM-analyse.

Det betød, at det ikke var nødvendigt at fastlægge linieføringerne i anlægslovsforslaget så detaljeret, som det gøres i dag – hvilket så også havde den komfortable sidegevinst, at det blev nemmere at opfylde de stærke politiske ønsker om at gennemføre lovgivningsprocessen så hurtigt som muligt. Den detaljerede liniefastlæggelse måtte så ske i forbindelse med de efterfølgende liniebesigtigelsesforretninger – som derved i sandhed fik reelt indhold for de nordenfjordske motorveje.

Den hurtige gang i lovgivningsprocessen gjorde – ikke uventet – de efterfølgende faser mere brydsomme, og til de mange besværligheder hørte detailfast-

læggelsen af linieføringen over Jyske As. Det blev nemlig ret hurtigt klart, at det ikke med et acceptabelt resultat kunne lade sig gøre at lægge motorvejslinien mellem den eksisterende hovedlandevej og Dannerhøj.

Eftersom Dannerhøj med omgivelser skulle friholdes, var der i henhold til Skov- og Naturstyrelsens godkendelsesvilkår ikke andre muligheder end at rykke den eksisterende hovedlandevej akkurat så meget mod nordvest, at der – med et acceptabelt resultat – kunne blive plads til motorvejen. Men i slipstrømmen af den erkendelse opstod den tanke at bytte om på de to veje ud fra det synspunkt, at det vel kunne være lige meget om den nye motorvej lå på den ene eller den anden side af den eksisterende vej, hvis der blot fortsat var tale om ét integreret vejanlæg over åsen, se figur 4.

Umiddelbart kunne en sådan løsning synes lidt akavet, fordi ombytningen medførte to ekstra broanlæg ved de nye skæringer med den eksisterende vej. Men da den eksisterende vej og dens adgange herved kunne blive liggende stort set uændrede, og da endvidere motorvejens tracé og tilpasning til terrænet kunne bed-

res væsentligt, stod det klart, at løsningen nu var fundet. Selv prislappen fik et gunstigere udseende.

Tilbage var nu bare det lille formelle problem, at der i Skov- og Naturstyrelsens godkendelsesvilkår stod, at motorvejen skulle ligge sydøst for den eksisterende vej og mellem denne og Dannerhøj. Men det var selvsagt fordi ingen havde haft fantasi til at forestille sig, at den rigtige løsning kunne ende med at indebære, at motorvejen skulle lægges nordvest for den eksisterende vej. Så det lille problem blev hurtigt elimineret ved et møde mellem Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen, og ændringen blev efterfølgende behandlet af minister og trafikudvalg som en ren efterretningssag.

Eneste lille offer ved den nu valgte løsning var, at det kilometerlange smukke skovbryn langs den eksisterende vejs nordvestside enkelte steder fik nogle små skrammer, men når disse ad åre er helet af den nye beplantning langs motorvejen, vil det være åbenbart, at alt besværet endte med den rigtige løsning. ■