

Aalborg Kommune

Nye Vejanlæg i Aalborg Syd - VVM/MV
- Tilslutningspunkt for motorvejsindføring til E45

Teknisk notat

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00
Telefax 99 36 77 01
www.cowi.dk

1 Baggrund

I debatfasen for kommuneplantillæg med tilhørende VVM redegørelse for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd er der fremkommet forslag om en sydligere placering af motorvejsindføringen. Forslaget er begrundet i ønsket om at mindske generne - visuelt og støjmessigt - i forhold til Dall Villaby og Dall.

Aalborg Kommune har på denne baggrund bedt COWI opridse baggrunden for vejens linjeføring samt redegøre for de trafikale konsekvenser ved valg af et sydligere tilslutningspunkt til E45. Nærværende notat indeholder resultaterne af dette arbejde.

2 Placeringen af tilslutningspunktet til E45

Planerne om en vestlig forbindelse omkring Aalborg daterer sig tilbage til 1968 og skitserne for en Egnspan for Aalborg-Nørresundbyområdet. Planen, der blev udarbejdet af Jacob Blegvad, Peter Bredsdorff's Tegnestue A/S og Hege-lund & Kellerman A/S, bragte en vestlig omfartsvej i spil som et supplement til motorvejen øst om Aalborg, der på dette tidspunkt var under anlæg.

Allerede da Limfjordstunnelen blev indviet var stat, amt og kommune i gang med at vurdere, hvor en 3. Limfjordsforbindelse skulle placeres. Resultatet heraf blev i starten af 1970'erne en aftale om, at Aalborg Kommune skulle reservere en planlægningszone for en ny vejforbindelse vest om Aalborg. Tilslutningspunktet til E45 var i første omgang placeret umiddelbart syd for Dall Villaby - som del af en landevejsløsning vest om Aalborg - omtrent midt mellem tilslutningsanlæggene ved Svenstrup og Mariendalsmølle Indføringen.

I forbindelse med Fase 2 undersøgelser for den 3. Limfjordsforbindelse i 1996 fremkom en løsning, hvor vejen skulle anlægges som en højklasset afgrening af motorvejen. Dette resulterede i et lidt sydligere vejforløb med en sydvendt tilslutning til E45 ved Dall - stadig nogenlunde midt mellem de to eksisterende tilslutningsanlæg.

Anlægs-mæssigt havde placeringen den fordel, at en lille eksisterende bakke i Østerådalen kunne danne udgangspunkt for det broanlæg, som blev vurderet at

Dokumentnr. P-69226-I-04
Version 0
Udgivelsesdato 20. oktober 2009

Udarbejdet OWJ
Kontrolleret GRH
Godkendt OWJ

være nødvendig, for at fastholde den økologiske sammenhæng i ådalen. Ud over dette synes der ikke at være nogen andre særlige anlægstekniske forhold, der har bidraget til at fastlægge vejens linjeføring over Østerådalen.

Rampen fra E45syd mod den nye motorvejsforbindelse blev i disse undersøgelser forudsat etableret som en overføring umiddelbart syd for Dall Kirke.

Samme forslag indgik ved VVM undersøgelserne af den 3. Limfjordsforbindelse i 2002. Ved en fejl nåede Aalborg Stiftsøvrighed ikke at gøre indsigelse mod denne løsning i tide. Hensynet til Dall Kirke gjorde, at Stiftsøvrigheden ønskede et mindre markant indgreb i området.

Ved den nye VVM undersøgelse i 2006 blev dette ønske tilgodeset ved ændring af overføringen til en underføring. Tilslutningsanlæggets placering var dog stort set uændret.

Ved bearbejdningen af projektet i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplantillæg med tilhørende VVM redegørelse for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd er der sket en justering af anlægget med henblik på at tilvejebringe plads til nordvendte ramper fra motorvejsindføringen mod E45 N. Ligeledes er der i projektet indarbejdet en udvidelse af motorvejen n.f. tilslutningsanlægget med et ekstra spor i hver retning.

Men det er valgt at fastholde motorvejsindføringen i den linjeføring, som har udgjort grundlaget for de hidtidige aftaler mellem vejmyndighederne.

3 Trafikale konsekvenser ved realisering af vejen med et sydligere tilslutningspunkt til E45

Vejforbindelsen mellem E45 og Hobrovej har i første omgang til hensigt at løse afviklingsproblemer ved Mariendalsmølle Indføringen, ved Indkildevej og på Skalborg Bakke. Motorvejsindføringen har endvidere vist sig at have en gunstig virkning på trafikken gennem Svenstrup, som aflastes markant.

Vælger man at rykke tilslutningspunktet til E45 ca. 1 km længere mod syd - viser modelberegninger, at der i forhold til den belyste motorvejsløsning i VVM redegørelsen kommer til at køre ca. 7.500 biler/døgn færre på selve motorvejsindføringen.

Tabel 1: Virkning af motorvejsindføringen ved de to linjeføringer

	Basis 2020	Ændring ved MV indføring Fra VVM	Ændring ved sydligere MV indføring
Skalborg Bakke	30000	-9000	-5000
Hobrovej n.f. Svenstrup	18000	-3500	-5500
Svenstrup s.f. Dall Møllevvej	16000	-9500	-9000
Hobrovej s.f. Svenstrup	18500	-11500	-9000
Motorvejsindføringen	0	22500	15000

Samtidig vil løsningen have en mindre gunstig virkning - både i forhold til trafikken på Skalborg bakke og trafikken gennem Svenstrup, men mest markant i forhold til førstnævnte. Hvor linjeføringen, der er belyst i VVM redegørelsen, beregnes at flytte knap 1/3 af trafikken fra Skalborg bakke, vil en sydligere linjeføring kun flytte ca. 1/6 af trafikken.

4 Konklusion

Placeringen af tilslutningspunktet for en motorvejtstilslutning til E45 synes primært at være fastlagt ud fra hensynet til at opnå en ensartet afstand mellem tilslutningsanlæggene ved Svenstrup og Mariendalsmølle Indføringen. Principielt kunne man vælge at flytte dette længere mod syd, men derved vil man afvige fra de reservationer for vejanlæg, der har været grundlaget for de hidtidige aftaler mellem vejmyndighederne.

Når det samtidig viser sig, at en sydligere linjeføring - i forhold til ønsket om at aflaste Skalborg Bakke og i forhold til en aflastning af Svenstrup - er ringere end den hidtil forudsatte linjeføring, vurderes en større ændring af linjeføringen som foreslået i debatfasen ikke at være hensigtsmæssig.