

Notat



Projekt VVM-redegørelse for Nye vejanlæg i Aalborg Syd

Kunde Aalborg Kommune

Fra Svend Erik Pedersen

Til Aalborg Kommune

Rambøll Danmark A/S
Prinsensgade 11
9000 Aalborg

Telefon 9935 7500
Direkte 9935 7483
Fax 9935 7505
svep@ramboll.dk
www.ramboll.dk

Anlægsteknisk beskrivelse for Egnspanvej, tilslutningsanlæg til E45 og Ny Dallvej

Dato 2009-04-03
Ref 0843070
 K00022-1-SVEP(1)

Indholdsfortegnelse

1.	Baggrund	3
2.	Eksisterende forhold.....	3
3.	Alternativer	3
3.1	Vejens forløb.....	3
3.2	Tværsprofil	4
4.	Egnsplanvej	5
4.1	Vejens forløb.....	5
4.2	Tværsprofil	8
4.3	Stier	9
4.4	Ledningsforhold	10
4.5	Jordbundsforhold	11
5.	Tilslutningsanlæg til E45	11
5.1	Tilslutningsanlæggets udformning.....	12
5.2	Tværsprofil	13
5.3	Stier	15
5.4	Ledningsforhold	16
5.5	Jordbundsforhold	16
6.	Ny Dallvej.....	16
6.1	Vejens forløb.....	17
6.1.1	Ny Dallvej – Mod City Syd	18
6.1.2	Ny Dallvej – Fra City Syd	19
6.2	Tværsprofil	19
6.3	Stier	20
6.4	Ledningsforhold	22
6.5	Jordbundsforhold	22

1. Baggrund

I VVM redegørelsen er der undersøgt to hovedforslag:

- Etableringen af Egnspanvej, udbygningen af tilslutningslægget til motorvej E45 ved Mariendalsmølle, samt etablering af Ny Dallvej.
- Etableringen af Egnspanvej, udbygning af tilslutningslægget til motorvej E45 ved Mariendalsmølle, samt en sydlig motorvejsindføring fra E45 til City Syd, syd for Rasteplads Dall.

Herudover er der i VVM redegørelsen undersøgt et løsningsalternativ, hvor indføringen fra E45 til City Syd er udformet som en landevejsindføring, syd for Rasteplads Dall.

I de følgende afsnit er elementerne der indgår i de to hovedforslag samt løsningsalternativet beskrevet med hensyn til linjeføring, krydsudformninger mm.

2. Eksisterende forhold

VVM redegørelsen tager udgangspunkt i de eksisterende vejanlæg, fra Hadsund Landevej i øst til Hobrovej i vest, samt tilslutningsanlægget til motorvej E45 ved indføringen til Mariendalsmølle.

3. Alternativer

Som alternativ til de to hovedforslag er der undersøgt et løsningsalternativ. I dette alternativ etableres Egnspanvej, og tilslutningslægget til motorvej E45 ved Mariendalsmølle udbygges. Adgangen til City Syd fra E45 etableres som en landevejsløsning, placeret syd for Rasteplads Dall. Ved tilslutningen til motorvejen etableres der adgang til motorvejen både i nord og sydgående retning. Det vil være muligt for trafikken, at fordele sig til både den nordlige og sydlige del af City Syd.

3.1 Vejens forløb

Linjeføringen for den sydlige landevejsindføring løber fra motorvej E45 i øst, syd for Dall Villaby, til Hobrovej i vest. Den ønskede hastighed på strækningen er 80 km/t.

Landevejens tilslutning til motorvej E45 tænkes udformet som en 2-sporet fordelerring, der anlægges under terrænniveau og krydser under motorvejen. Fra fordeleringen er der til- og frakørsel i både nord- og sydgående retning. På figur

1 ses et oversigtskort over den sydlige landevejsindføring, hvor også fordeleringen er vist.

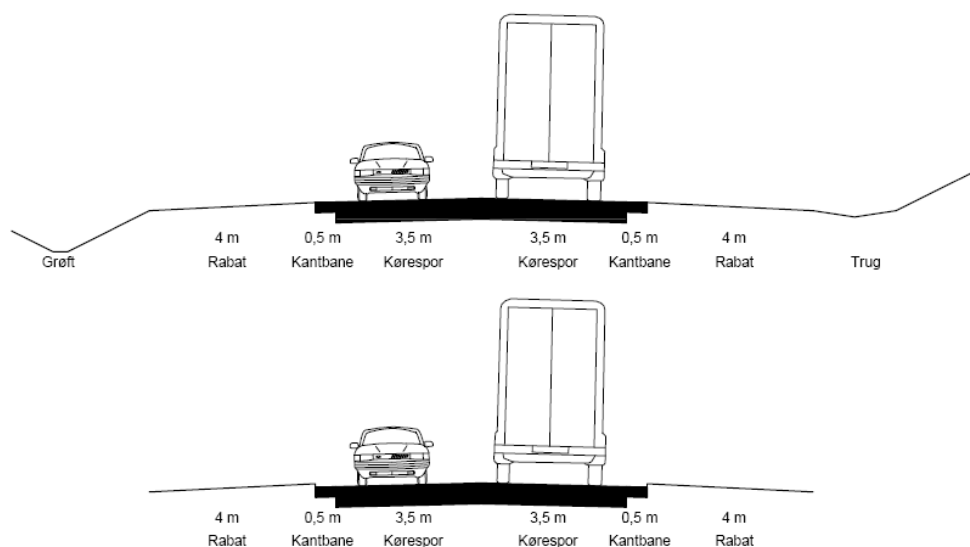
Fra fodelerringen i øst krydser vejen over en privat fællesvej og videre i retning mod vest til krydsning af Østerå og jernbanen. Begge krydsninger sker på en bro. Ved Hobrovej tilsluttes landevejen i et signalreguleret kryds.



Figur 1. Oversigtskort over udformningen af løsningsalternativet, hvor Ny Dallvej erstattes af en sydlig landevejsindføring.

3.2 Tværprofil

Landevejsindføringen mellem motorvej E45 og Hobrovej tænkes udført som en 2-sporet landevej med 2 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane samt 4 m yderrabat. Samlet set giver dette en kronebredde på 16 m, jf. figur 2.



Figur 2. Normaltværprofil for landevejsindføringen i hhv. påfyldning og afgravning samt ved kantopsamling.

4. Egnspanvej

Projektet for Egnspanvej omfatter en ca. 5,5 km lang strækning mellem Hadsund Landevej og motorvej E45.

4.1 Vejens forløb

Horisontal- og vertikalkurver er fastlagt således, at der overalt er opretholdt stopsigte i henhold til gældende vejregler. Hvor det har været muligt, er det søgt at skabe møde- og overhalingssigte. Den ønskede hastighed er 80 km/t.

Linjeføringen for Egnspanvej løber fra Hadsund Landevej i øst til motorvej E45 i vest. Tilslutningen af Egnspanvej til Hadsund Landevej etableres som en rundkørsel. Krydsningen mellem Egnspanvej og Hadsundvej udføres ligeledes som en rundkørsel.



Figur 3. Område hvor rundkørslen mellem Egnspanvej og Hadsundvej skal placeres set fra nord (tv) og fra syd.

For at skabe en sammenhæng med Gug området og Universitetsparken, forlænges Zeusvej og Karlfeldts Allé til Egnspanvej og tilsluttes vejen i 3-benede kryds. Tilslutningen af disse veje betyder, at Sønder Tranders Vej mellem Sønder Tranders og Gug lukkes for gennemkørsel ved Zeusvej. Muligheden for cykeltrafik ad Sønder Tranders Vej opretholdes.

Mellem Kærholtstien og Jernbanen krydser Egnspanvej Indkildestrømmens forløb. Her føres Egnspanvej over på en bro.

Hvor Egnspanvej krydser jernbanen, føres vejen over på en bro, jf. figur 4. Alternativt kan krydsningen af jernbanen foregå i niveau, da jernbanetrafikken er minimal. For at højne sikkerheden i dette alternativ, kan der etableres bomme på vejen.

Egnspanvej forløber over den nuværende Vissevej, der forlægges. Den nye tilslutning af Vissevej etableres lige øst for Vedbæk, hvor Kærholtstien forløber. Vissevej tilsluttes Egnspanvej fra syd, jf. figur 4.

Motorvejsramperne vest for motorvejen tilsluttes Egnspanvejs i et signalreguleret F-kryds, og vejen fortsætter på en ny bro over motorvejen og forbindes med Mariendalsmølle indføringen via signalreguleret rampekryds øst for motorvejen.

Den valgte linjeføring for Egnspanvej krydser mindre veje som Lundegårde og Vedbæk. Vedbæk tilsluttes ikke Egnspanvej, og ved Lundegårde etableres fra syd en overkørsel til Egnspanvej.

På figur 4 ses de forskellige vejtilslutninger på Egnspanvej. Ligeledes er stitunneller samt overførslen over jernbanen angivet.



Figur 4. Vejtilslutninger, stitunneller mm. langs Egnspanvej.

Ved fastlæggelsen af den valgte linjeføring for Egnspanvej, er der taget højde for de højspændingsledninger, der forløber i området. På store dele af strækningen forløber Egnspanvej parallelt med højspændingsledningerne, jf. figur 5. Enkelte steder langs vejen samt ved tilslutningen til Hadsund Landevej krydser Egnspanvej højspændingsmasternes tracé, hvilket medfører at enkelte master skal flyttes.

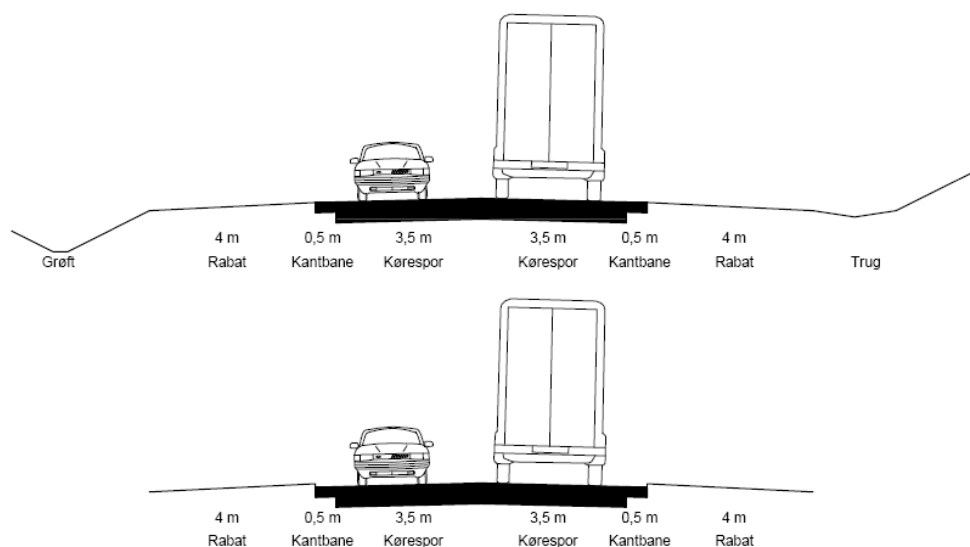


Figur 5. Højspændingstracéet syd for Sønder Tranders, hvor Egnspanvej kommer til at forløbe.

Gennem hele strækningen forløber vejen over markareal lige syd for Gug og Sønder Tranders. Det er forsøgt at lægge vejen harmonisk i landskabet, for at mindske de visuelle påvirkninger på omgivelserne. Dette har været opretholdt flere steder på strækningen, men som følge af en højtliggende tilslutning til det østlige rampekryds ved motorvej E45, overførslen over jernbanen samt kravet om tilstrækkeligt længdefald, er der flere steder skabt større og mindre vej-dæmninger, der visuelt gør sig bemærket, på de ellers flade markarealer.

4.2 **Tværsprofil**

Egnspanvej anlægges som en 2-sporet landevej med 2 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane samt 4 m yderrabat. Samlet set giver dette en kronebredde på 16 m, jf. figur 6.



Figur 6. Normaltværprofil for Egnspanvej i hhv. påfyldning og afgravning samt ved kantopsamling.

4.3 Stier

Som følge af etableringen af Egnspanvej, vil flere stisystemer blive overskåret.

Søderblomstien, der er en dobbeltrettet cykelsti langs Hadsundvej ved Sønder Tranders, blive forlænget og ført under den planlagte rundkørsel ved Hadsundvej i en stitunnel, hvorefter den fortsætter mod Gistrup. Cykelstien ændres til enkeltrettet umiddelbart før krydsningen af jernbanen. På figur 7 ses Søderblomstien samt forlængelsen, som Aalborg Kommune har planlagt til etablering i 2009.

Kærholtstien, der ligger lige øst for Vedbæk, Vissestien, der forløber langs den nuværende Vissevej føres under Egnspanvej i eget tracé, jf. figur 7.



Figur 7. Fremtidige og nuværende cykelstier omkring Egnspanvej.

4.4 Ledningsforhold

Langs store dele af Egnspanvej løber linjeføringen parallelt med et 400 kV kabel i en afstand, hvor kablet ikke giver problemer. Øst for Hadsundvej overskærer Egnspanvej ledningstracéet, hvorfor der skal træffes nødvendige foranstaltninger i anlægsfasen.

Rundkørslen ved Hadsund Landevej er placeret lige vest for en gasledning. Omkring gasledninger er der en Class location zone i et bælte på 200 m, der kan have betydning for den fremtidige arealudnyttelse af området, og får derfor betydning for rundkørslen ved Hadsund Landevej samt dele af Egnspanvej. Inden en endelig projektering af Egnspanvej må der derfor træffes nødvendige foranstaltninger.

På strækningen fra rundkørslen ved Hadsundvej og i retning mod øst, passerer Egnspanvej Forsvarets POL ledning. Ledningen forventes at kunne forblive liggende uændret, men i forbindelse med projektet skal der foretages sikring af ledningen.

Den valgte linjeføring for Egnspanvej overskærer flere steder ledningstracéet for vandforsyningen. Bl.a. ved den nuværende Vissevej, Vissestien samt rundkørslerne ved Hadsundvej og Hadsund Landevej.

Ved disse overskæringer samt ved Kærholtstien og Lundegårde, overskærer Egnspanvej ligeledes ledningstracéet for elforsyningen til de omkringliggende områder.

Flere steder langs Egnspanvej, overskærer linjeføringen data- og telekabler samt flere regn- og spildevandsledninger. Regn- og spildevandsledningerne ligger i varierende dybder, men det må forventes, at ledningerne i en vis udstrækning skal omlægges.

4.5 **Jordbundsforhold**

Egnspanvej forløber gennem et landskab, hvor der overvejende findes glaciale aflejringer i form af moræneler og smeltevandssand. Herudover viser flere boreprøver fra området aflejringer af både ler, sand, silt, grus og kridt. Enkelte prøver viser blødbundsområder, hvor der er fundet gytje og dynd i en tykkelse på 1 m. Hertil kommer enkelte områder med postglacialt smeltevandssand, der ofte har et højt indhold af organiske materialer.

Overordnet er jordbundsforholdene omkring linjeføringen for Egnspanvej gode og det må forventes, at der kun skal foretages blødbundsudskiftning i begrænset omfang. Da der findes flere aflejringer af sand med et højt indhold af silt i området, skal der tages højde for, at dette sand ikke er egnet til indbygning, efter en eventuel afgravning.

Beskrivelsen af jordbundsforholdene er baseret på geotekniske boringer hentet i Geus-databasen og er alle af ældre dato. De anvendte geotekniske boringer ligger kun i området omkring linjeføringen, og der skal derfor tages højde for, at omfanget af eventuelle blødbundsområder ikke kan angives præcist. Fastlæggelsen af jordbundsudskiftningen bør derfor ske i forbindelse med detailprojektet for hele vejanlægget, hvor der bør foretages mere detaljerede jordbundsanalyser for hele tracéet.

5. **Tilslutningsanlæg til E45**

Det nye tilslutningsanlæg til E45 etableres samme sted som den nuværende indføring ved Mariendalsmølle. Ved tilslutningsanlægget etableres der signalregulerede rampekryds på begge sider af motorvejen. De to rampekryds forbindes via en ny bro over motorvejen. Tilslutningsanlægget har til formål at fordele trafikken til og fra de forskellige tilslutningsveje og sikre forbindelse mellem disse og motorvej E45.

Det nye tilslutningsanlæg indebærer ændringer i de eksisterende til- og frakørselsforhold langs motorvejen. Til- og frakørslerne udformes i to alternativer. I det ene alternativ etableres der lokalveje parallelt med motorvejen til brug for udveksling af trafikken mellem motorvejen og det omkringliggende vejnet. I det

andet alternativ udvides motorvejen med et ekstra spor i hver retning til en 6-sporet motorvej.

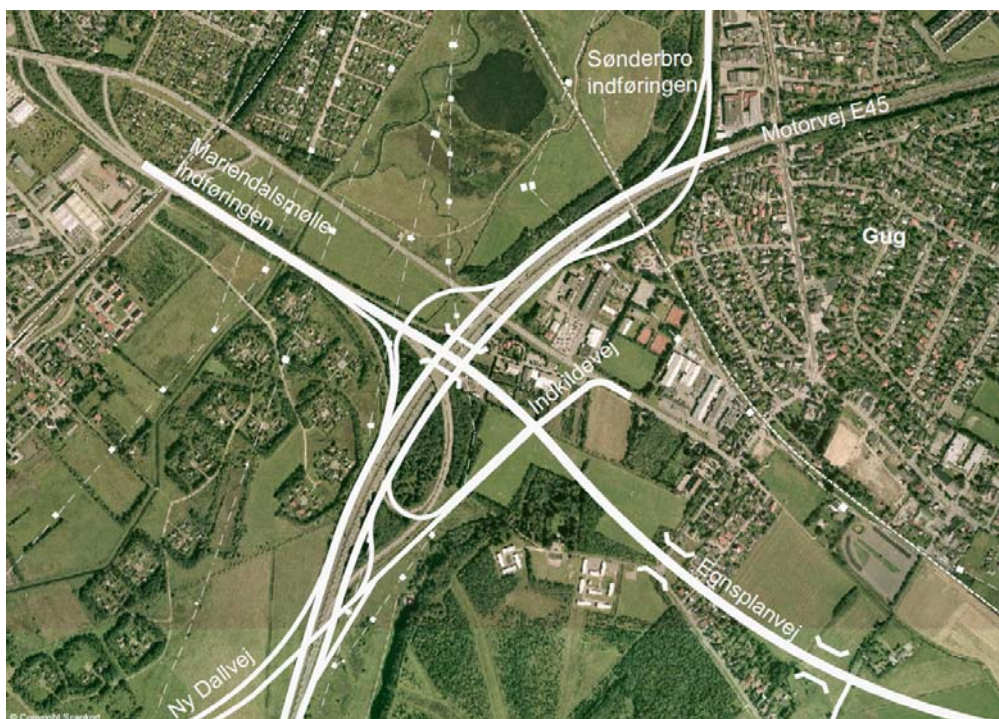
5.1 Tilslutningsanlæggets udformning

Horisontal- og vertikalkurver er fastlagt således, at der overalt er opretholdt stopsigte i henhold til gældende vejregler. Den ønskede hastighed på parallelsporene er 90 km/t. Mariendalsmølle indføringen skiltes ned til 80 km/t og i området omkring de to signalregulerede rampekryds, skiltes der ned til 60 km/t. Til- og frakørslerne er ligeledes udformet efter gældende vejregler, hvor de geometriske parametre er valgt ud fra den hastighed, der ønskes opnået.

De to signalregulerede rampekryds, der skal fordele trafikken i det nye tilslutningsanlæg, er placeret på hver side af motorvej E45 i forlængelse af Mariendalsmølle indføringen.

Fra det vestlige rampekryds, jf. figur 8, er der tilslutninger til Mariendalsmølle indføringen, det østlige rampekryds, via den nye motorvejsbro, samt forbindelse til og fra motorvejen for sydgående trafik.

Fra det østlige rampekryds er der forbindelse til Egnspanvej, Indkildevej samt det vestlige rampekryds via den nye motorvejsbro, jf. figur 8. Samtidig er der forbindelse til og fra motorvejen, og endvidere er der via motorvejen forbindelse til Sønderbroindføringen mod Aalborg centrum.



Figur 8. Nyt tilslutningsanlæg ved motorvej E45.

Udvidelsen langs med motorvejen i form af parallelspor, sker ved etablering af ca. 2 km lange parallelspor i både syd og nordgående retning. Fra motorvej E45 er det muligt at flette ind og ud på parallelsportene.

Det sydgående parallelspor starter hvor tilslutningen fra Sønderbro mod syd i dag løber ud mod motorvejen. Fra parallelsportet fører en afkørselsrampe direkte op til Mariendalsmølle indføringen mod Aalborg, og op mod det vestlige rampekryds, hvor der er forbindelse til Egnspanvej, jf. figur 8. Parallelsportet fortsætter langs motorvejen til sammenfletning med denne syd for tilslutningsanlægget.

Det nordgående parallelspor starter et stykke syd for den eksisterende afkørsel mod Aalborg. Fra parallelsportet fører en afkørselsrampe op mod det østlige rampekryds, hvor der er forbindelse til Egnspanvej, jf. figur 8. Parallelsportet fortsætter langs motorvejen til sammenfletning med denne og afgrening mod Sønderbroindføringen nord for tilslutningsanlægget.

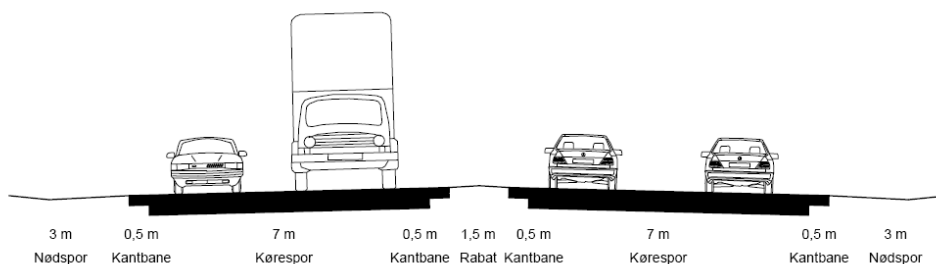
Placeringen af de forskellige vejanlæg i tilslutningsanlægget kommer til at påvirke den beplantning, der i dag findes i området. Udvidelsen af vejudlægget langs med motorvejen vil påvirke den beplantning, der findes langs motorvejen og anlæggelsen af det østlige rampekryds vil lave et indgreb i Kongshøj Skov. Selvom det er forsøgt at lægge vejanlæggene harmonisk i landskabet og mindske det visuelle indtryk, vil et vejanlæg i denne størrelse fylde meget visuelt. Samtidig vil der komme forskellige vertikale bindinger som følge af den nye motorvejsbro. Bl.a. kommer de to kryds i tilslutningsanlægget til at ligge forholdsvis markant i terrænet, hvorfor også de forskellige til- og frakørselsramper vil medføre at der etableres vejdæmninger i området.

I området omkring det nye tilslutningsanlæg forløber flere højspændingstracéer, jf. figur 8, og det må forventes, at enkelte master må flyttes.

I det andet alternativ for udvidelsen af vejudlægget langs motorvejen, etableres der et ekstra spor i begge sider af motorvejen. Udvidelsen til 6 spor sker på strækningen fra Dall kirke og frem til Sønderbroindføringen.

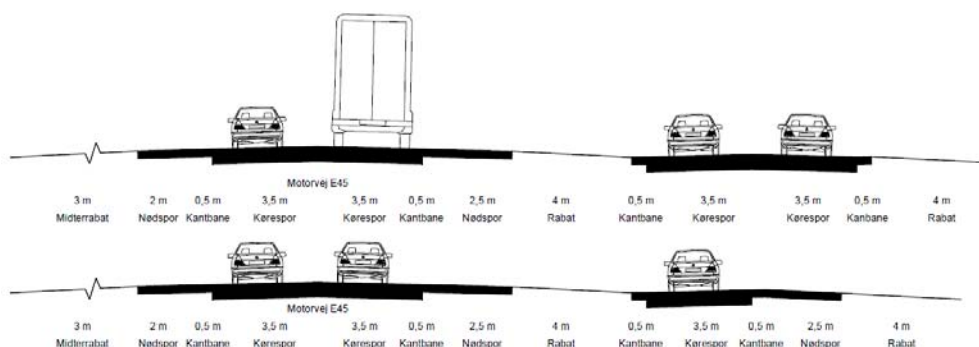
5.2 Tværprofil

Motorvejsbro, der forbinder de to signalregulerede rampekryds, anlægges som en 4-sporet vej med 4 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane, 1,5 m midterrabat samt 3 m nødspor i hver side, jf. figur 9.



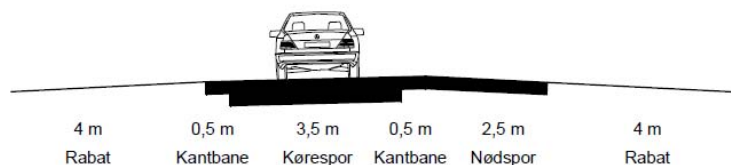
Figur 9. Normaltværprofil for strækningen, der forbinder de to rampekryds.

Motorvejens to parallelspor anlægges med 1 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane samt 4 m yderrabat. Mellem de til- og frakørsler, der tilsluttes parallelsportene, sker der en sportilføjelse og vejen anlægges her med 2 x 3,5 m kørespor. Parallelsportenes normaltværprofil ses på figur 10, hvor også motorvejens tværprofil er angivet.



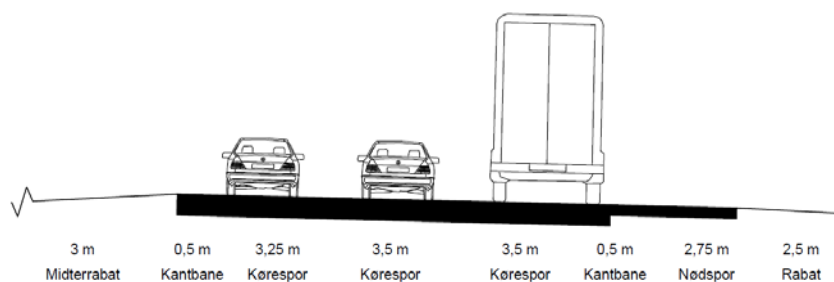
Figur 10. Normaltværprofiler for parallelsportene, med og uden sportilføjelse.

De forskellige til- og frakørsler, der forbinder parallelsportene og krydsene anlægges som ensrettede kørebaner med 1 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane, 2,5 m nødspor samt 4 m yderrabat, jf. figur 11.



Figur 11. Normaltværprofil for til- og frakørsler i det nye tilslutningsanlæg.

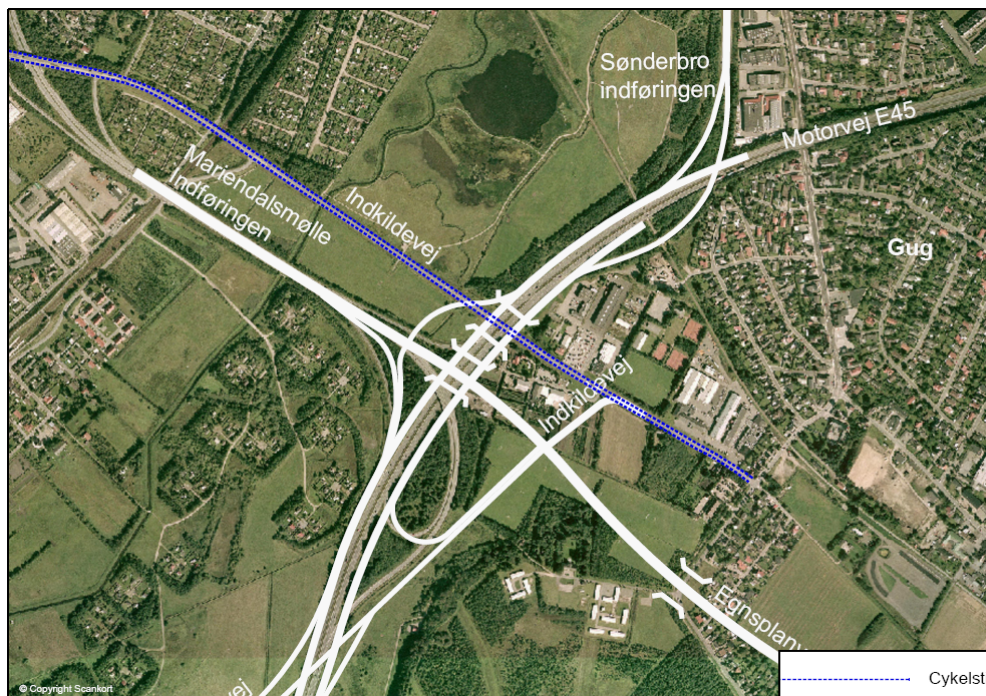
Normaltværprofilet for udvidelse af motorvejen til 3 spor i hver retning er vist på figur 12.



Figur 12. Normaltværprofil for udvidelse af motorvejen til 3 spor i hver retning

5.3 Stier

Langs store dele af Indkildevej er der anlagt cykelbane/cykelsti, der er den eneste mulighed i området for cyklister til krydsning af motorvejen. Ved etableringen af det nye tilslutningsanlæg, bliver Indkildevej lukket for gennemkørende biltrafik, og der etableres derfor en ny krydsning for cyklister på tværs af motorvejen i form af en stibro, der etableres i Indkildevejs tracé, jf. figur 13. Den nuværende bro, hvor Indkildevej føres over motorvejen, rives ned.



Figur 13. Forløb af cykelsti over motorvejen i Indkildevejs tracé.

5.4 Ledningsforhold

Det nye tilslutningsanlæg kommer til at krydse flere forskellige ledningstracéer, som bl.a. elkabler, lyslederkabler mm.

5.5 Jordbundsforhold

Det nye tilslutningsanlæg ligger i et område, hvor der overvejende findes glaciæle aflejringer i form af moræneler, sand og grus. Herudover findes der store kridt aflejringer i de boreprofiler, der foreligger i området.

Beskrivelsen af jordbundsforholdene er baseret på geotekniske borer og hentet i Geus-databasen og er alle af ældre dato. Der har kun været foretaget få borer i området, hvorfor der ikke kan gives et fuldendt billede af jordbundsforholdene i det område, hvor det nye tilslutningsanlæg skal placeres. Fastlæggelsen af jordbundsudskiftningen bør derfor ske i forbindelse med detailprojektet for hele vejanlægget, hvor der bør foretages mere detaljeret jordbundsanalyser for hele tracéet.

6. Ny Dallvej

Projektet for Ny Dallvej omfatter en ca. 2 km lang 2-sporet vejforbindelse mellem Hobrovej og motorvej E45 ved Dallvej i City Syd. Ved motorvejen tilsluttes Ny Dallvejs to kørespor i hhv. det vestlige og østlige rampekryds i det nye til-

slutningsanlæg til motorvejen ved Mariendalsmølle indføringen. Det vestgående kørespor løber fra det vestlige rampekryds i tilslutningsanlægget, forbi kolonihaveområdet Draget og videre mod Hobrovej, hvor Ny Dallvej tilsluttes i et signalreguleret kryds. Kort før Østerå løber det vestgående og det østgående kørespor sammen til en 2-sporet vej. Det østgående kørespor løber fra City Syd, forbi kolonihaveområdet, over motorvej E45 og tilsluttes derefter i det østlige rampekryds.

6.1 Vejens forløb

Horisontal- og vertikalkurver er forsøgt fastlagt således, at der opretholdes stop-sigte i henhold til de gældende vejregler. Den ønskede hastighed er 80 km/t. Hvor det har været muligt, er det søgt at skabe møde- og overhalingssigt.

Fra de to rampekryds i tilslutningsanlægget til E45, løber Ny Dallvejs hhv. øst- og vestgående spor mod Hobrovej i vest i hver deres tracé, for så at løbe sammen et stykke vest for motorvejen, og her fortsætte i fælles tracé videre i retning mod Hobrovej. På strækningen mellem E45 og det sted hvor det øst- og vestgående spor løber sammen, ændres vejens status fra motorvej til landevej.



Figur 14. Oversigtskort over Ny Dallvej.

Hvor Ny Dallvej når frem til den nuværende Dallvej, bliver Dallvej forlagt mod øst, hvor den tilsluttes Ny Dallvej i et signalreguleret T-kryds. Systemvej tilsluttes Dallvej i et 3-benet vigepligtsreguleret kryds, jf. figur 14. Tilslutningen af Dallvej er udført på en sådan måde, at Dallvejs nuværende krydsning over Østerå bibeholdes.

Umiddelbart inden Dallvej tilsluttes krydser Ny Dallvej hen over Østerå på en bro. Ved Finstrupgård Kildevælds udmunding i Østerå, føres kildevældet under Ny Dallvej i rørledning.

Kort efter tilslutningen af Dallvej passerer Ny Dallvej hen over jernbanen hvorefter den fortsætter sit forløb i den nuværende linjeføring for Dallvej frem tilslutning med Hobrovej.

Krydset mellem Ny Dallvej og Hobrovej forbliver et signalreguleret kryds, men ombygges således, at der etableres to venstresvingsspor og et højresvingsspor på Ny Dallvej. På Hobrovej etableres der i det nordlige ben et venstresvingsspor og to ligeud spor. Der etableres venstresving forbudt fra Hobrovej mod Nibevej. I det sydlige spor etableres et højresvingsspor og to ligeud spor.



Figur 15. Dallvejs nuværende forløb over jernbanen, set mod vest.

6.1.1 **Ny Dallvej – Mod City Syd**

Linjeføringen for Ny Dallvejs vestgående kørespor, i retning mod City Syd, starter i det vestlige signalregulerede rampekryds ved tilslutningsanlægget til motorvejen. Endvidere er der ved rampekrydset anlagt et shuntspor, der løber fra Mariendalsmølle indføringen og ned mod Ny Dallvej, uden om signalanlægget. Fra krydset løber vejen ned langs motorvejens parallelspor, for derefter at dreje af og tilslutte sig det østgående kørespor, der kommer fra Hobrovej. Fra Ny Dallvej er der mulighed for at flette ind på parallelsportet langs motorvejen, og derefter køre på E45 i retning mod nord. Ligeledes er der fra parallelsportet mulighed for at flette ind på Ny Dallvej og køre mod City Syd.

Linjeføringen løber forbi et naturområde samt kolonihaveområdet Draget. Her er det tilstræbt at holde vejen i god afstand fra naturområdet og kolonihaverne.

Ved traceringen er der lagt vægt på at indpasse vejen harmonisk i landskabet med et sammenhængende kurveforløb i det horisontale og vertikale plan, hvorved det visuelle indtryk af vejen mindskes. Flere steder på strækningen har det været muligt, men ved tilslutningen til det vestlige rampekryds, kan det ikke undgås, at vejen vil give et markant indtryk, som følge af de vertikale bindinger.

6.1.2 **Ny Dallvej – Fra City Syd**

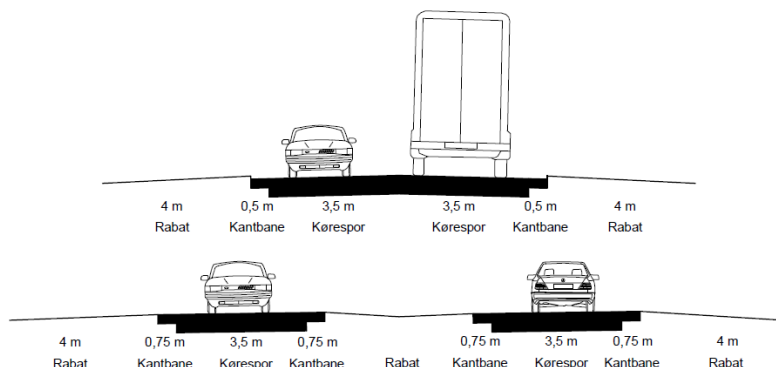
Linjeføringen for det østgående kørespor, i retning fra City Syd, løber fra den nuværende Dallvej, tæt forbi kolonihaveområdet Draget. Her er det ligeledes tilstræbt at holde vejen i god afstand fra kolonihaverne samt et nærliggende naturområde.

Efter kolonihaverne føres vejen på en bro over motorvej E45, hvor der umiddelbart efter krydsningen etableres en afgrening fra Ny Dallvej mod det nordgående parallelspor langs motorvejen. Efter afgreningen forløber vejen op og tilsluttes til det østlige rampekryds ved Egnspanvej. Fra overførslen over motorvejen, til krydset i øst, løber vejen igennem et mindre skovområde, jf. figur 14.

Ved traceringen er der lagt vægt på at indpasse vejen harmonisk i landskabet med et sammenhængende kurveforløb i det horisontale og vertikale plan, hvorved det visuelle indtryk af vejen mindskes. Ved overføringen over E45 vil der komme vejdamninger på begge sider af E45. Dæmningerne vil være mest markante i østsiden af vejen, hvor landskabet er fladt.

6.2 **Tværsprofil**

Fra Hobrovej og frem til hvor Ny Dallvej deler sig i to, til de østgående og vestgående kørespor, anlægges Ny Dallvej som en 2-sporet landevej med 2 x 3,5 m kørespor, 0,5 m kantbane samt 4 m yderrabat. Samlet set giver dette en kronebredde på 16 m. Når vejens forløb deles, bibeholdes en køresporsbredde på 3,5 m, men kantbanen udvides til 0,75 m kantbane på hver side. Yderrabatten bibeholdes med en bredde på 4 m. De to forskellige tværsprofiler kan ses på figur 16.



Figur 16. Normaltværprofil for Ny Dallvej og for delstrækningen, hvor de to kørespor forløber i delt tracé.

6.3

Stier

Vest for motorvejen overskærer Ny Dallvej nogle af de cykel- og ridestier, der forløber i området, jf. figur 17.



Figur 17. Cykel- og ridestier i området omkring Ny Dallvej.

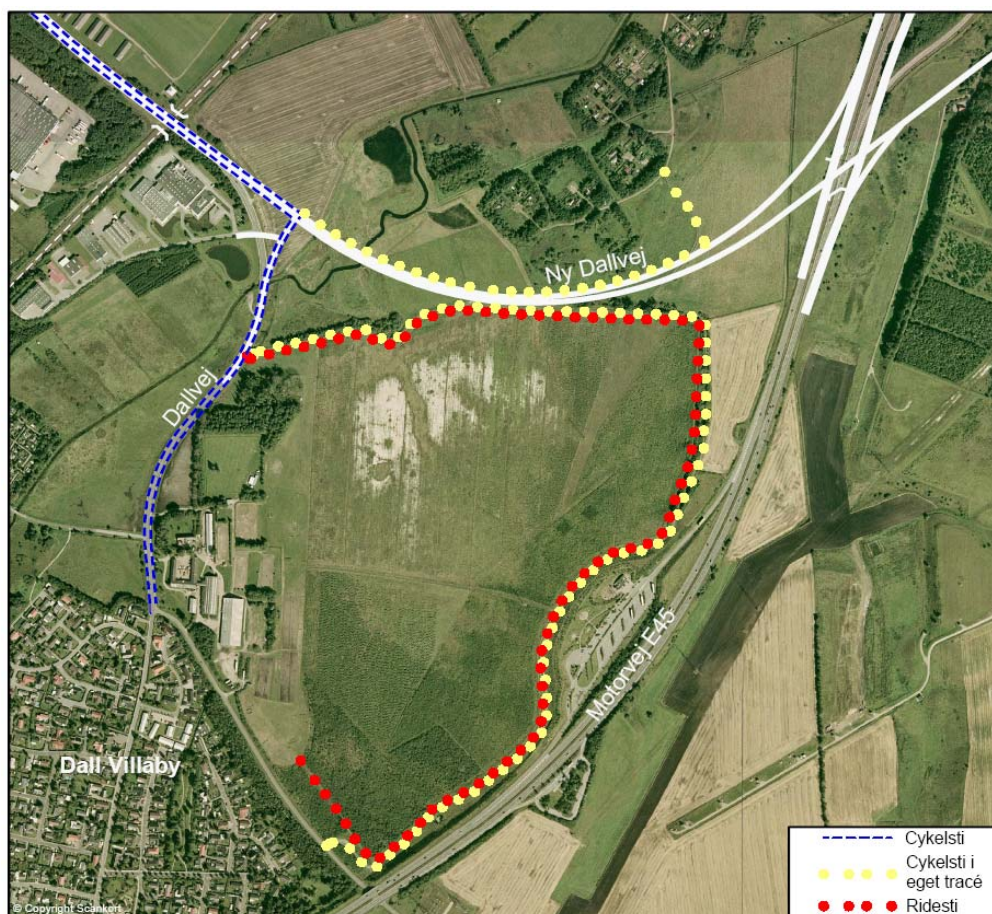
På figur 18 ses delstrækning af cykel- og ridestierne i området.



Figur 18. Nuværende cykel- og ridestier omkring Ny Dallvej.

Cykel- og ridestierne syd for Ny Dallvej bliver forlagt mod syd, så de kommer fri af det nye vejtracé, jf. figur 19.

Den nuværende cykelforbindelse langs Dallvej, vil blive videreført langs den nye tilslutning til Ny Dallvej og vil blive bibeholdt langs den gamle del af Dallvej ind mod City Syd, så der fortsat er cykelstiforbindelse mellem Dall Villaby og Hobrovej. Cyklister mod City Syd skal krydse Ny Dallvej via T-krydset mellem Ny Dallvej og Dallvej, der bliver signalreguleret. Fra krydset mellem Ny Dallvej og Dallvej forbindes cykelstien med cykelstien fra kolonihaveområdet via en cykelsti i eget tracé langs nordsiden af Ny Dallvej, jf. figur 19.



Figur 19. Nye udformninger af cykel- og ridestier ved Ny Dallvej.

6.4 Ledningsforhold

Omkring de to kryds ved motorvejstilslutningsanlægget krydser begge delstrækninger lyslederkabler.

Øst for motorvejen krydser det østgående kørespor ledningstracéet for vandforsyningen.

Flere steder langs Ny Dallvej krydser linjeføringerne data- og telekabler.

6.5 Jordbundsforhold

Ny Dallvej forløber gennem et område, hvor de geotekniske borerer viser store forekomster af postglaciale saltvandssand og saltvandsler. Ulempen ved postglaciale aflejringer er, at der ofte er et højt indhold af organisk materiale. Herudover viser flere borerer forekomster af gytje, dynd og tørv i varierende dybder. Enkelte borerer viser aflejringer af både ler, sand, grus og kalk.

Overordnet må det forventes, at der skal udskiftes en del blødbund ved anlæggelsen af vejen og flere steder i området omkring strækningen, er der blødbundsforekomster i en tykkelse på op til 3 m.

Beskrivelsen af jordbundsforholdene er baseret på geotekniske borer hentes i Geus-databasen og er alle af ældre dato. Det har kun været muligt at finde borer for enkelte dele af strækningen, hvorfor der ikke kan gives et fuldendt billede af jordbundsforholdene langs Ny Dallvej. Samtidig ligger de anvendte boreprøver kun i nærheden af linjeføringen og udspredningen af blødbundsområderne kan ikke angives korrekt. Fastlæggelsen af jordbundsudskiftningen bør derfor ske i forbindelse med detailprojektet for hele vejanlægget, hvor der bør foretages mere detaljeret jordbundsanalyser for hele tracéet.