

EGNSPLANVEJ OG NY VEJFORBINDELSE OVER ØSTERÅDALEN

VVM vurdering – Landskabskarakteranalyse

Arkitektfirmaet C. F. Møller / Udkast 23.04.2009

Oversigt

1. Baggrund for etableringen af nye vejanlæg	s.1
2. Undersøgelsesmetode	s.1
3. Topografi og byudvikling i Aalborg sydøst	s.2
4. VVM undersøgelsen af Egnspanvej	s.4
- A. Åbent land	s.4
- B. Bygrænsen	s.7
- C. Forstaden	s.9
5. VVM undersøgelsen af ny vejforbindelse over Østerådal	s.11
- Østerådal	s.11
- D. Mariendalsmølle tilslutningen	s.12
- E. Ny Dallvej	s.13
- F. Motorvejsindføring til City Syd	s.15

Baggrund for etableringen af nye vejanlæg

Som led i forundersøgelserne for etableringen af Egnspanvej og en ny forbindelse over Østerådal, skal de visuelle påvirkninger på omgivelserne vurderes. Hensigten med dette, er at skabe grundlag for et projekt der tilgodeser ønsker og krav til en vejstrækning der kan servicere byen optimalt og med den bedst mulige indpasning i det berørte landskab.

I by- og landskabsundersøgelsen redegøres for de visuelle forhold langs vejtracéet. Redegørelsen bygger på en registrering af de eksisterende forhold, samt en karakteristik af områderne som de fremstår i dag. Dernæst vurderes forholdene som fremkommer i karakteristikken ud fra tilstand, kvalitet, sårbarhed og visuelle udtryk. En sammenfatning af betragtninger danner grundlag for en vurdering af vejanlæggets påvirkning og eventuelle forslag til optimering.

Undersøgelsens formål:

- At redegøre for og vurdere den visuelle påvirkning af det omgivende landskab og den tilgrænsende bebyggelse, der berøres af vejanlægget, samt forslag til eventuelle værgforanstaltninger.
- At redegøre for den visuelle oplevelse som den opfattes af naboer og trafikanter langs vejanlægget.
- At bidrage med forslag til visuel og æstetisk optimering af vejanlægget.
- At bidrage med visuelle og æstetiske forudsætninger til udformningen af broer/dæmninger, indpasning af tracéet i landskabet, jordbearbejdning etc.

Undersøgelsesmetode

Linjeføring

Afsnittet rummer en kort forklaring af de fremtidige linjeføringer gennem by og landskab defineret i det tekniske projekt.

Registrering

I registreringen redegøres for vejtracéets nærmeste omgivelser, terræn og beplantning, bebyggelse, infrastruktur og tekniske anlæg.

Karakteristik

Med baggrund i registreringen gives en kort karakteristik af områdets landskabstype og byens afgrænsning. Karaktergivende og bærende elementer beskrives med hensyn til skala og kompleksitet, afgrænsning og udsigter. Områdets kulturhistorie, udvikling og ændringer opridses, og der redegøres for planlægning af bebyggelser, anlæg og naturområder.

Den rumlige karakter og stemning beskrives med udpegning af særlige oplevelsesrige steder, fokuspunkter

og landmarks. Visuelle sammenhænge på tværs af undersøgelsestracéet beskrives. Der redegøres for visuel sårbarhed og for tilstanden af de bærende elementer.

Vurdering og O-løsning

Afsnittet indeholder en sammenfattende vurdering af undersøgelsesområdets kvalitet, dets styrke og sårbarhed samt væsentlige visuelle oplevelser.

Vurdering – nyt vejanlæg

Indpasning af vejanlægget vurderes i forhold til undersøgelsesområdet med udpegning af positive og negative påvirkninger. Der udpeges områder hvor projektet foreslås optimeret og hvor der ønskes afværgeforanstaltninger, med anbefaling af løsninger.

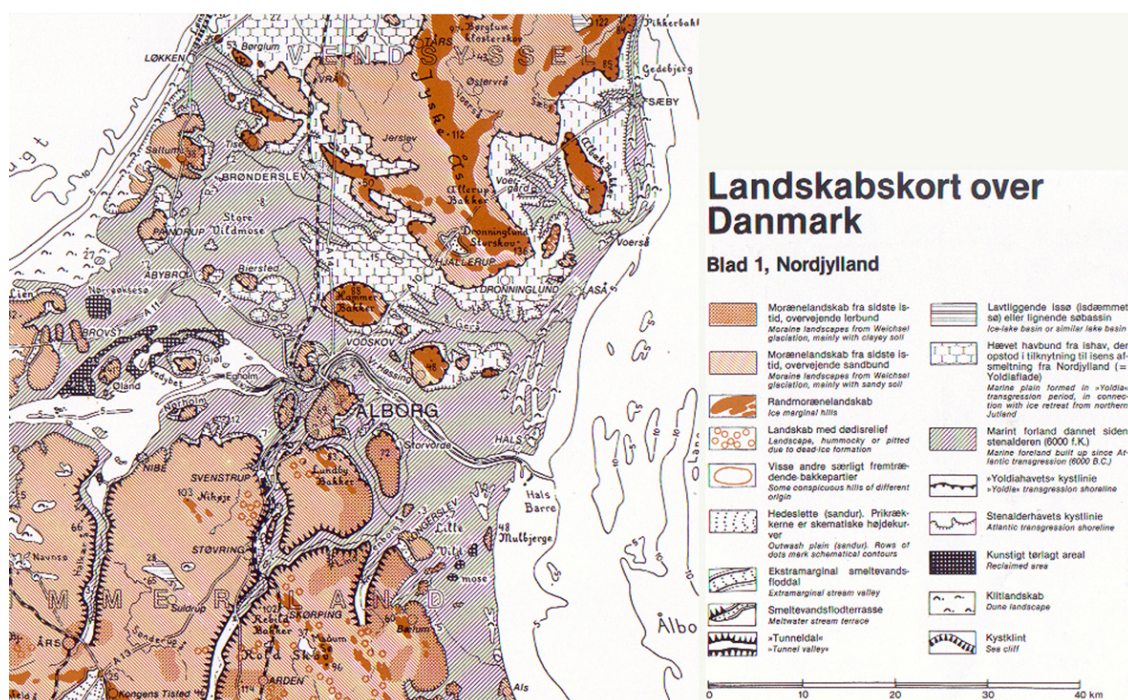
Topografi og byudvikling

Topografi

Landskabet i Aalborg kommune er delt af Limfjorden. Det ældste Aalborg ligger i et lavt 'å-delta' og byen har i nyere tid bredt sig over de omgivende kridtbakker. Landskabet syd for fjorden er formet af istidens gletschere og den højtliggende kridt, der har form som to store kridtbakker: Tranders bakken med Vejgård, Nørre og Sønder Tranders og Gug danner den nordlige grænse for Indkildedalen.

Bakkerne er dækket af tynde morænelag af sten, grus og ler og de er afgrænset af lave arealer af hævet havbund, som generelt er friholdt for bebyggelse. Den øst-vest gående Indkildedal forbinder Østerådalene med det lave flade landskab øst for Tranders. Stenalderhavets kyster kan ses 6-8 m over det nuværende havniveau ved bakkerne i Indkildedalen.

Østerådalene og Indkildedalen er de landskabsstrøg, der sammenbinder den sydøstlige del af Aalborg området.



Landskabsdannelse - Udsnit af Per Smeds kort

Indkilledalen

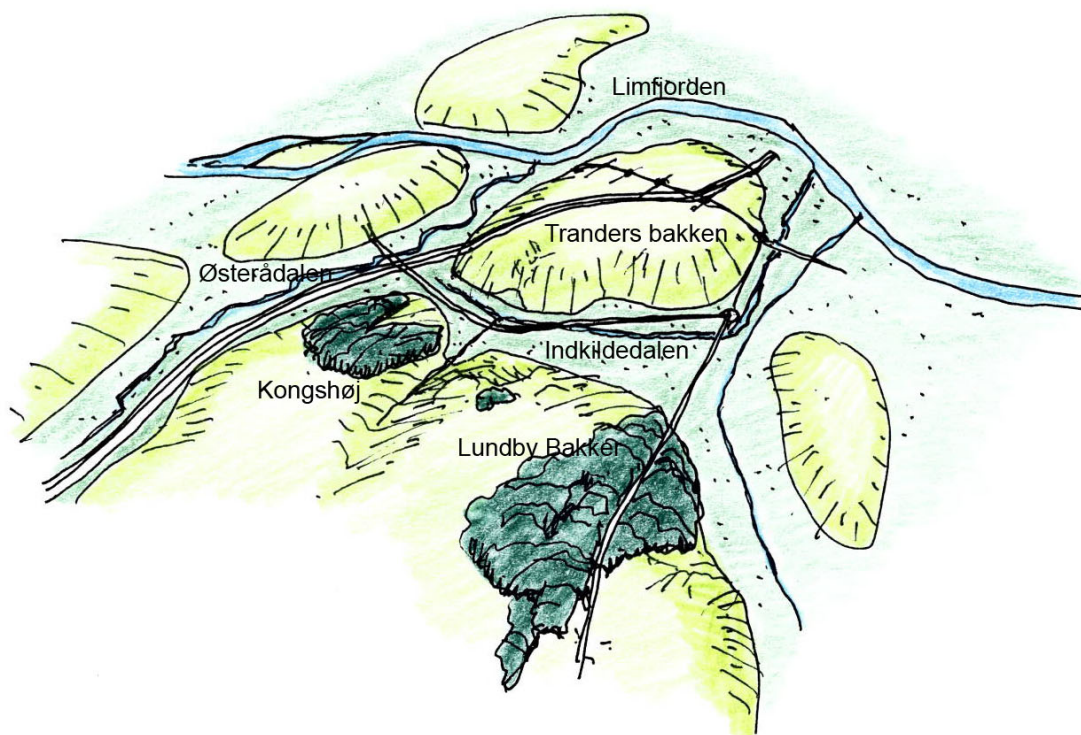
Indkilledalen løber i øst-vestlig retning og forbinder Østerådalene med den flade flodslette, Romdrup ådal, sydøst for Aalborg. De flade arealer i Indkilledalen er hævet havbund fra Stenalderhavet. Dalen afgrænses mod nord af Tranders bakken med Gug og Sønder Tranders og mod syd af Kongshøj bakken med Visse og Lundby bakker med Gistrup. De flade slettearealer er åbent land med græsningsarealer og dyrkede marker afvandet af mindre vandløb.

Byudvikling

Aalborg har udviklet sig fra bebyggelse omkring havnen ved Limfjorden med byvækst på bakkerne og forstæder, der er udviklet omkring de omgivende landsbyer. Landsbyerne omkring Indkilledalen er typisk randlandsbyer, der siden 60'erne er blevet indkapslet af parcelhusbebyggelser på bakkedragene som afgrænser de lave engarealer. Randlandsbyerne var oprindeligt beliggende med gårdene i en eller to rækker i overgangen til et lavere område. Adskillige fritliggende gårde langs dalen er vurderet bevaringsværdige primært pga. den landskabelige sammenhæng. (Kommuneatlas).

Infrastruktur

Den overordnede vejstruktur syd for Limfjorden består af indfaldsvejene fra Nibe, Hobro og Hadsund, som er forbundet af ringforbindelserne samt jernbanen. Motorvejen indgår i byens infrastruktur med sit forløb gennem byen. Eltracéerne løber gennem både Østerådalene og Indkilledalen og stråler ud fra byen.



Vignet af landskabsdannelse med infrastruktur

VVM undersøgelsen af Egnsplavej

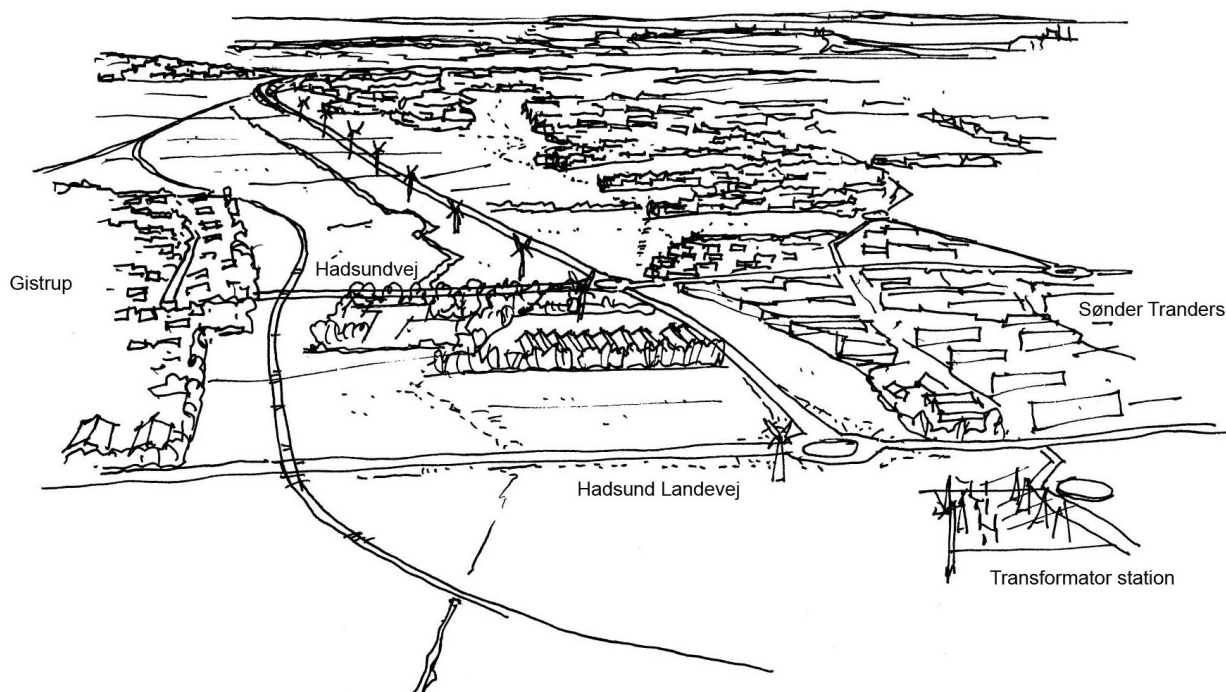
Projektet omfatter en ny 5,5 km lang landevej i 2 spor som forbinder Hadsund Landevej i øst med E45 i vest med tilslutning ved Mariendalsmølle.

Vejens linjeføring passerer gennem områder af forskellige landskabelig karakter, og behandles derfor i følgende delstrækninger: A. Åbent land, B. Bygrænsen og C. Forstaden.

Strækningen gennemgås fortløbende fra øst mod vest, og der redegøres for landskabet og dets bebyggelse i relation til vejen, som den opleves set udefra og fra vejen.

A. Åbent land

Vejtracé fra Hadsund Landevej til tilslutning med Zeusvej. Vejtracéet løber gennem åbent land midt i Indkildedalen (St.5478 – st. 2475).



Linjeføring

Egnsplanvej tilsluttes Hadsund Landevej med en rundkørsel. Herfra føres vejen mod vest, i en blød kurve nord om gartneriet mellem Hadsund Landevej og Hadsundvej, og føres i en ret linje vest for Hadsundvej. Der bliver tilslutning til Hadsund vej med en rundkørsel, med forbindelse til Gistrup mod syd og Sønder Tranders / Universitetsområdet mod nord ad en ny vej.

Vest for Sønder Tranders etableres to vejforbindelser mod nord til Sønder Tranders og til den vestlige del af universitetsområdet med niveaufri stiforbindelse ved Hadsund. Den nye tilslutningsvej krydser den eksisterende Sønder Tranders vej. Øst for Gug tilsluttes Zeusvej mod nord. Vejtracéet er på strækningen beliggende midt i dalen i mindre dæmninger og afgravninger.

Der etableres regnvandsbassin (ca. 2000 m²) med afløb til landbækken i området ved Hadsund Landevej.

Registrering

Topografi og landskab

Indkildedalen afgrænses på denne strækning af Tranders bakken mod nord og Lundby bakker med Gistrup

mod syd. Mod øst åbner Indkilledalen sig mod Romdrup ådal. Bakkerne ved Gistrup stiger op til 25-30 m og flader ud mod øst. De bagvedliggende Lundby bakker stiger helt op til 83 m. I dalbunden løber Landbæk som mod øst forbindes med Romdrup å. Vandløbet er reguleret på dele af strækningen og løber nedenfor Gistrup, syd om gartneriet ved Hadsundvej, og derefter gennem et bugtet forløb mod vest i midten af dalen. Bækken og et net af grøfter afvander dalen og inddeler den i mindre markfelter.

Tranders bakken er en kridtbakke med et tyndt morænelag af sten, grus og ler i blandet sand. Terrænet omkring Lundby Bakker er en stor bakke med højtliggende kridtgrund med en stedvis aflejring af store sandbakker oven på det mere jævne terræn, forårsaget af isafsmeltningen. Dalbunden er marint forland dannet siden stenalderen og jordbunden består primært af humusjord.

Dalbunden er uden nævneværdig bevoksning foruden enkelte fritstående træer langs bæk og grøfter. Langs dalens nordside ligger flere gårdbebyggelser ved Sønder Tranders vej som omkranses af randbevoksning i form af mindre læhegn og skovplantninger. På bakkensiden i området mellem Gug og Sønder Tranders er landskabet opdelt af spredte læhegn. De mange gartnerier i området omkring Sønder Tranders afspejler de gode dyrkningsforhold på de syd-vest vendte bakker. På dalens sydside vest for Gistrup fremstår det kuperede bakkelandskab med spredt skovbevoksning og enkelte læhegn. Ved Lundby bakker er der stejle skov- og kratbevoksede bakker, småsøer og hedeområder.

Dalbunden er præget af landbrug med dyrkede og enkelte braklagte marker. Dyrkningslandskabet bærer præg af den gamle struktur med mindre marklodder vinkelret på Landbæk. Nord for bækken er flere marklodder med tiden lagt sammen til større enheder og grøfter opfyldt.

Bebyggelse

Ved Egnsplansvejs tilslutning til Hadsund Landevej er der opført en del større erhvervsanlæg, bl.a. et større gartneri med drivhuse samt en transformerstation øst for Hadsundvej. I udkanten af Sønder Tranders på dalens nordside er der opført en nyere parcelhusbebyggelse. Længere mod nord-vest ligger landsbyen Sønder Tranders, som er vokset sammen med Universitetsområdet og fungerer som en satellitby til Aalborg. Gug og Sønder Tranders er adskilt af et åbent grønt bakkestrøg med forbindelse til Indkilledalen.

På strækningens vestlige del, langs Sønder Tranders vej, ligger der en række ældre gårde, hvoraf flere er bevaringsværdige (Kommuneatlas). Gårdenes placering har ikke været påvirket under udflytningen, og placeringen på randen mellem bakkerne og engarealerne er bevaret frem til nu.

Mod syd-øst afgrænses dalen af forstadsbyen Gistrup som ligger på overgangen til Lundby bakker. Byen er oprindeligt en landsby, der har udviklet sig som stationsby og som nu er en forstad, der primært består af parcelhusbebyggelser foruden let erhvervs byggeri i byens randområder mod Hadsund Landevej.

Infrastruktur og tekniske anlæg

Godsbanen med forbindelse til Østhavnen løber fra øst mod vest langs dalens sydlige grænse i overgangen til bakkelandskabet og danner en markant grænse til Gistrup. Herfra løber tracéet i en bue i nordlig retning og krydser dalen til Gug. Vejene fungerer også som rekreative sti- og cykelforbindelse over dalen med forbindelse til Lundby Bakker mod syd og forbindelse til det grønne område nord for Universitetsområdet.

Den nyere Hadsundvej og den gamle Hadsund Landevej løber parallelt nord – syd og krydser dalen ved Gistrup.

Langs dalens nordside på den nedre del af bakken løber Sønder Trandersvej, der forbinder Sønder Tranders med Gug.

Et højspændingstracé løber midt i dalen i en ret linje fra transformeranlægget øst for Hadsundvej mod vest.

Bilag: Landskabskarakter kort – A. Åbent land

Karakteristik

Landskabet er en næsten retlinet dal med parallelle sider. Dalen danner en afgrænsning mellem det åbne

land og Aalborgs sammenhængende bebyggelse.

Indkilledalen, er på denne delstrækning, et bredt, næsten ubebygget dalstrøg, der afgrænses af rundede bakker præget af bebyggelse og spredt beplantning. Dalbunden er præget af intensivt dyrkede marker adskilt af smalle afvandingsgrøfter. I midten af dalen løber Landbæk. Bækkens forløb aflæses svagt i landskabet ved markernes afgrænsning mod syd og nord, samt i de tilstødende grønne grøfter, der løber vinkelret på bækken. Der findes ikke meget beplantning langs bækken som kan markere den i landskabet.

Det flade, åbne landskab i dalbunden kontrasteres af de omgivende bakker, der dominerer horisonten. Bevoksningen på bakkerne tegner dalens kontur og dalen fremstår herved som et åbent og intakt landskabsrum. Mod øst opleves dalens sammenhæng med Romdrup ådal med de flade engarealer, der fortsætter langt ud i horisonten, og i det fjerne ses Limfjorden og Østhavnens industrikraner. Det kuperede bakkeområde, vest for forstadsbebyggelsen Gistrup, fremstår som et markant landskabstræk med spredt skovbevoksning og mindre hedearealer. Bakkerne fungerer som et rekreativt område med golfbane. Bakkerne vest for Sønder Tranders fremstår med en mere spredt bevoksning i form af læhegn og randbevoksning omkring de fritliggende gårde og har en åben karakter af landbrugsland.

Bebyggelserne på bakkerne, på begge sider af dalen, har generelt en præcis afgrænsning mod det åbne land. Beliggenheden af Gistrups parcelhuskvarterer på det flade engareal er dog et brud på den karakteristiske landskabelige sammenhæng, men bebyggelsen fremtræder alligevel som en sluttet enhed med godsbanens afgrænsning mod dalen.

Landskabet mellem Sønder Tranders og Gug vil med tiden blive yderligere udbygget, og flere af de fritliggende gårde omkring Sønder Tranders vej vil få en mere bynær beliggenhed på grænsen til den planlagte bebyggelse omkring Universitetsområdet. I planerne er der udlagt et område til en grøn kile, som friholdes for bebyggelse.

Langs Hadsundvej er der inden for de seneste år opført en parcelhusbebyggelse med en del blandede hustyper. Bebyggelsen ligger løsrevet fra den øvrige bebyggelse, men vil formodentlig med tiden, blive en del af en større sammenhængende bebyggelse omkring det nye sygehus og de øvrige planlagte erhvervsudstykninger i området.

Dalen rummer to markante infrastrukturelle anlæg som her løber parallelt gennem dalen fra øst mod vest: Højspændingstracéet, til transformatorstationen ved østsiden af Hadsundvej, og godsbanen. Begge anlæg har et klart, enkelt forløb, som svarer til forløb og skala i det store dalrum. De spiller op til linierne i det regulerede agerlandskab og forstyrrer ikke landskabsoplevelsen markant. Eltracéet præger udsigten på langs af dalen stærkt.

Indkilledalen er ikke i sig selv et rekreativt område, men den krydses af stier og veje med forbindelse til Lundby bakker som i kommuneplanen er udpeget som rekreativt område.

Vurdering 0-løsning

Landskabets skala er stort og robust og oplevelsen af karakteren af åbent landbrugsland er dominerende. Højspændingstracéet og transformatoranlægget øst for Hadsundvej forstyrrer udsynet over dalen og tilfører den et teknisk præg som er den væsentligste visuelt negative påvirkning. Det samme gælder erhvervsbebyggelserne mod øst omkring Hadsund Landevej. Ved en yderligere udbygning af området, er der risiko for, at landskabskarakteren svækkes, idet bebyggelsen næsten bliver sammenhængende med Gistrup og derved udfylder dalrummet på tværs og sammenhængen med Romdrup ådal svækkes visuelt.

Vurdering - nyt vejanlæg

Anlæg af Egnspanvej i Indkilledalen vil betyde en væsentlig ændring i oplevelsen af dalens store skala. Placeringen af vejtracéet midt i dalen parallelt med Landbæk opdeler dalen i mindre enheder, og forstyrrer derved oplevelsen af landskabet. Vejen ligger i en let afgravning og den visuelle barriere er derved mindsket.

Vejens afgrænsning mod øst og rundkørslerne belaster det åbne land i overgangen til Romdrup ådal visuelt.

Det anbefales at indpasse transformeranlægget med skærmende beplantning samt at udføre landskabelig terræn bearbejdning og beplantning omkring rundkørslerne mod engene. Der bør ligeledes lægges vægt på at vælge en belysning der ikke virker dominerende i landskabet. Det anbefales i øvrigt at friholde strækningen for beplantning i den åbne ådal.

Regnvandsbassinet indpasses landskabeligt så det opleves som del af landskabets våde områder.

Vejen vil udgøre en barriere for den frie færdsel på tværs i ådalen og for forbindelserne mellem bebyggelserne og de øvrige rekreative områder, men stiforbindelsen ved Hadsund Landevej bevares med niveaufri krydsning. , .

Trafikanter på Egnspanvej vil opleve et frit udsyn til det åbne landskab og bebyggelserne på bakkerne. Rundkørslerne markerer de vigtige trafikale knudepunkter.

B. Bygrænsen

Vejtracé fra tilslutningen med Zeusvej ved Gug og frem til tilslutningen med Vissevej ved Kærholtstien. Vejtracéet krydser den eksisterende godsbane samt vandløbet, Indkildestrømmen. Vejtracéet løber langs Gugs bygrænse ved foden af Trandersbakken og krydser dalen til Visse. (st. 2475 – st. 900).

Bilag: Vignet – B. Bygrænsen

Linjeføring

Vejtracéet løber i en ret linje på en kort strækning mod vest for foden af Tranders bakken . Herfra krydser tracéet dalen i en blød bue frem til tilslutningen med Vissevej ved Kærholtstien ved foden af Kongshøjbakken.

Ved st. 2475 tilsluttes Zeusvej mod nord, øst for den eksisterende grusvej Lundegårde, som bevares syd for Egnspanvej. Der vurderes to løsninger af Egnspanvejs krydsning med godsbanen: Forslag med vejen der krydser godsbanen i niveau, og Alternativ, hvor vejen føres over jernbanen på bro og dæmning. Her er dæmningshøjden ved krydsningen ca. 6 m over eksisterende terræn. Vejen føres over Indkildestrømmen på en lav bro med faunapassage. Vissevej får ny tilslutning fra syd , og Kærholtstien føres i en tunnel under Egnspanvej.

Ved krydsning af jernbanen flyttes enkelte elmaster.

Der etableres regnvandsbassin (ca. 1500 m²) med afløb til Indkildestrømmen.

Registrering

Topografi og landskab

Dalen afgrænses mod nord af Tranders bakken, mod sydvest af Kongshøjbakken og mod sydøst af Lundby bakker. Fra syd støder den markante, smeltevandsdal, Brådal til Indkildedalen, med stejle skrænter på begge sider. Engene i dalbunden gennemskæres af det regulerede vandløb, Indkildestrømmen, som afvander Brådalens. Landbæk, som afvander Indkildedalen, har tilløb til Indkildestrømmen som fortsætter mod vest. Indkildedalen indsnævres mod vest mellem bakkerne.

Dalbunden er marint forland dannet siden stenalderen og jordbunden består primært af humusjord. Kridtbakkerne mod nord og syd er dækket af et tyndt morænelag. Der er en tydelig grænse mellem dalbunden og dalsiderne.

Dalbunden er dyrket agerland. Omdannelse af englandskabet har fundet sted ved den gradvise udnyttelse af engarealerne til afgræsning, som dernæst er drænet og omdannet til agerbrug. På historiske kort (fra 1842-1899) ses vandløbene med samme forløb som nu, men flere mindre grøfter inddeler markerne og afvander engarealernes små marklodder.

Dalbunden er stort set friholdt for bevoksning undtagen enkelte tværgående læhegn af løvtræer og fritstående træer langs vandløb og grøfter.

Dalens sydlige sider har spredt skovbevoksning og mindre hedearealer i Lundby Bakker, og omkring Visse er der enkelte mindre skovparceller og randbevoksning omkring bebyggelserne. På dalens nordside ligger

gårdene omkranset af bevoksning og der er mindre skovparceller med nåleskov.

Bebyggelse

Vest for grusvejen Lundegårde, ligger en gård, som den eneste med en placering midt i dalen. Gården er omkranset af randbevoksning.

Forstadsbebyggelsen Gug består primært af parcelhusudstyknings fra 1970'erne og 1980'erne. Det er en gammel stationsby, opstået i forbindelse med den daværende Hadsundbane. Der er i kommuneplanen udlagt arealer til nye boligbebyggelser i området øst for Gug. Den sydøstlige del af Gug består af tæt-lav boliger i det kuperede terræn. Det åbne areal omkring Møgelhøj øst for Gug er udlagt til rekreativt område og friholdt for bebyggelse. Området fungerer som en lokal grøn kile med kontakt til Indkildedalen.

Mod sydvest afgrænses dalen af landsbyen Visse med parcelhusbebyggelser omkring Vissevej. Parcelhusudstyknings fortsætter på bakkesiden mod sydøst til den oprindelige del af landsbyen som ligger ned til Brådal.

Infrastruktur og tekniske anlæg

Godsbanen krydser dalen fra foden af Lundby Bakker til foden af bakkeskråningerne med Gugs bygrænse.

Dalen krydses af grusvejen Lundegårde, der forbinder enkelte gårde på dalens sydlige side med Sønder Tranders vej, og Kærholtstien, der forbinder Gug med skovene ved Visse.

Højspændingstracéet løber midt i dalen. Det deler sig i to for syd for Gug, det ene tracé løber mod nordvest langs godsbanen og er ført under motorvejen E45 mod Aalborg. Det sydlige tracé er ført op over Kongshøj og videre mod syd langs E45.

Bilag: Landskabskarakter kort – B. Bygrænsen

Karakteristik

Indkildedalen er på delstrækningen en næsten kileformet dal. Dalbunden er åbent land indtil bebyggelsen ved Vissevej.

På strækningens østlige del er dalen bred og landskabet har en stor skala. Landskabselementerne er få, men markante, som bakkerne, markfelterne og vandløbene. Jo længere mod vest man bevæger sig, jo mindre bliver skalaen i dalrummet og infrastrukturen og de tekniske anlæg bliver mere dominerende.. Det dyrkede agerland er inddelt i mindre marker og der optræder flere mindre læhegn.

Mod nord afgrænses dalen af Gug, hvor flere nyere boligbebyggelser er under opførelse. Herfra er der udkig over dalen. Med tiden vil en stor del af strækningens nordside blive bebygget og indtrykket af det åbne land mindskes, selv om dalens afgrænsning bevares. Det grønne område mellem Bakkely og Møgelhøj bevares.

Godsbanens forløb og engarealerne, har medvirket til at friholde dalen for bebyggelse og flere mindre skovparceller og randbevoksning omkring gårdene langs Sønder Tranders vej, udgør en skovpræget og tydelig afgrænsning mellem dalen og byen mod nord.

Mod syd er landskabet åbent, med spredt bevoksning på bakkeskråningerne omkring Visse og i Brådal. Fra Visses hovedgade er der flotte kig over dalstrøget mod Gug og mod øst ud over det samlede dalstrøg.

Vurdering 0-løsning

Dallandskabet er robust og den overordnede karakter af åbent og reguleret landbrugsland er dominerende, men mod vest i tiltagende grad præget af byvækst på de tre sider. Den væsentligste negative visuelle påvirkning er højspændingstracéet der løber midt i dalen. Godsbanen følger det flade terræn og ses ikke meget, dog udgør den en fysisk barriere og opdeler dalen, hvor den krydser over dalen fra syd til nord. Dalen virker trods de tekniske anlæg intakt. Bebyggelserne på bakkesiderne forstyrrer ikke oplevelsen af dalen, da de blot medvirker til at danne en præcis afgrænsning af dalrummet samt virker som en fin kontrast til det

åbne landskab. Konghøjsbakken er et markant landskabeligt fokuspunkt for udsigter i dalen. Udsigt på langs i dalen rummer oplevelse af horisonten over engene og fjorden mod øst. Den forstyrres dog af eltracéerne.

Vurdering nyt vejanlæg

Vejtracéets forløb på strækningen langs bygrænsen, syd for Gug forstyrrer ikke landskabsoplevelsen markant, men kommer til at danne en tydelig grænse mellem bebyggelserne på bakken og det åbne dalrum.

Krydsningen af dalstrøget med skæringen af godsbanen er mere problematisk. Ved begge alternativer, overføring og skæring i niveau, bliver det sammenhængende dalstrøg opbrudt i mindre dele og krydsning på tværs forstyrrer landskabsoplevelsen.

Ved en overføring af Egnspanvej på en bro over godsbanen vil vejdæmningen fremhæve vejens krydsning af dalen og blive en væsentlig visuel og fysisk barriere. Dæmningen vil markere sig og dominere bygrænsen syd for Gug. Landskabets klart definerede former sløres.

Egnspanvejs skæring af jernbanen i niveau markeres ikke. Krydsning af jernbane i niveau anbefales, da dette giver den mindste forstyrrelse af dalens karakter.

Der etableres lave faunapassager ved krydsningen af vandløb. De indpasses under vejen og markerer sig ikke.

De eksisterende stiforbindelser i området bevares. Kærholtstien sikres med en stitunnel under Egnspanvej, og grusvejen Lundegårde får tilslutning til vejen. De tværgående stier er generelt værdifulde, fordi de binder bydelene sammen og sikrer adgang fra byen til de omgivende rekreative områder.

Regnvandsbassiner indpasses landskabeligt så de opleves som del af landskabets våde områder. På denne strækning vil trafikanten primært opleve udsyn til landskabet mod syd og overgang til byens periferi langs nordsiden.

C. Forstaden

Vejtracé fra tilslutning med Vissevej og frem til tilslutningsanlægget Mariendalsmølle til Motorvej E45. Vejtracéet passerer mellem Gug og Visse på dalens smalleste sted. (st. 900 – st.0)

Bilag: Vignet – C. Forstaden

Linjeføring

Vejen føres i en blød bue fra tilslutningen med Vissevej mod vest til tilslutningsanlægget Mariendalsmølle, som forbinder Egnspanvej med Motorvej E45. Vejen løber langs Indkildedalens sydside. Den føres gennem Vedbæk bebyggelsen, parcelhusområdet der ligger på tværs af dalen. Linjeføringen indebærer at der nedrives to huse. De eksisterende veje Vissevej og Vedbæk afbrydes mod syd, men en stitunnel sikrer forbindelse ad Vissestien. Tracéet føres gennem Gug Boldklubs baner, der kompenseres med tilsvarende banearealer. Der foreslås etableret nye baner nord for Egnspanvej, anlagt i to områder, forbundet med stier ved Vedbæk,. Alternativt undersøges muligheden for indpasning af boldbaner ved Vissegård.

Registrering

Topografi og landskab

Indkildedalen er smal på denne delstrækning og afgrænses mod syd af Kongshøj og mod nord af Trandersbakken og Gug. Mod vest har dalen forbindelse til Østerådalens nord-syd gående landskabsstrøg. Dalbunden er bebygget og rummer boldbaner og tennisbaner.

Kongshøj mod sydvest er tilplantet med yngre løvskov og enkelte nåletræsparceller. Skoven er plantet med smalle lysninger som kiler på tværs af bakkens koter. Omkring bebyggelse og boldbaner er der sammenhængende randbevoksning, der udfylder dalbunden mod vest langs motorvejen.

Bebyggelse

Vedbæk bebyggelsen er en klynge parcelhuse langs nordsiden af Vissevej. Flere nyere bebyggelser med rækkehuse og parcelhuse er under opførelse på dalens nordside, syd for godsbanen. Mod vest, mellem Vedbæk bebyggelsen og motorvej E45, ligger Gug Boldklubs baner. Arealet mellem boldbanerne og godsbanen er erhvervsbyggeri og ved motorvejen ligger et større gartneri. Ved foden af Kongshøj ligger Vissegård og et vandværk og på et større areal har der ligget en flygtningelandsby.

Infrastruktur og tekniske anlæg

Godsbanen løber i dalens nordlige side, indtil den føres mod nordvest og under motorvejen. Indkildevej løber mellem boldbanerne og godsbanen, med forbindelse mod vest over motorvejen. Motorvejen E45 og tilslutningsanlægget Mariendalsmølle afgrænser Indkildedalen mod vest, hvor den møder Østerådal.

Strækningen rummer lokalvejene Vissevej og Vedbæk som forbinder Visse og Gug på tværs af dalen. En rekreativ stiforbindelse, der forbinder Østerådal og Gug med Lundby Bakker mod sydøst, krydser dalen ved Vedbæk.

De to højspændingstracéer løber langs banen og op over Kongshøj.

Bilag: Landskabskarakter kort – C. Forstaden

Karakteristik

Indkildedalen indsnævres markant ved overgangen til Østerådal. Den bynære karakter med sammenhængende bebyggelse af boliger og erhverv samt rekreative faciliteter er dominerende og udfylder dalrummet og forstærker indsnævringen.

Kongshøjbakken er markant i sin topografi og danner en tydelig afgrænsning mod syd. Bakkens skovplantninger med smalle lysninger på tværs af bakkens koter, medvirker til at understrege bakkens form samt sikre sig ud i landskabet. Ved Gug er grænsen mellem dal og bakke mere sløret af erhvervsbebyggelse.. Parcelhusbebyggelsen på tværs af dalstrøget virker som en prop i dalen. Fra bakkerne, hvor der er et større overblik, opleves Indkildedalen dog alligevel som et sammenhængende dalstrøg mens udsynet i dalbunden begrænses af bebyggelsen og bevoksningen.

Gug Boldklubs arealer fungerer som et sammenhængende område mellem Gug og Visse. Det vil også i fremtiden indgå i den grønne hovedstruktur for Indkildedalen og binde bydelene sammen via stierne på tværs af tracéet. Identiteten som nærrekreativt område, boldklub og forbindelse mellem byen og skovene bevares. Fra området opleves nærheden til Kongshøjbakken og skoven.

I kommuneplanen for Aalborg Kommune er der udlagt store områder til skovrejsning i områderne omkring Visse og Kongshøj, med plan om at skabe et sammenhængende rekreativt område for aflastning af Lundby bakker. Planen er delvist udført med skovplantningen på Kongshøj. Kongshøjskoven er allerede et udflugtsmål, som der skal sikres adgang til på tværs af dalen. Kommunen har i den forbindelse plan om etablering af p-pladser i området.

Området ved Vissegård er præget af skov og det stærkt skrånende terræn på Kongshøj, hvor de ryddede arealer for de nu nedlagte flygtningeboliger ligger tomme hen.

Vurdering 0-løsning

Landskabsoplevelsen er præget af byvækst, med blandede bebyggelser og boldbaner og Bakkernes landskab er i stor skala, hvis karakter opleves trods den lave og relativt tætte bebyggelse. Infrastrukturen - jernbanen og eltracéet - opdeler og præger dalen. Området er som et konglomerat af forskellige bebyggelser, hvor de urbane grønne rum af stier og veje sammenbinder området og giver kvarteret sin særlige identitet. Herfra opleves landskabet, især Kongshøjbakken, som en kvalitet, tæt tilknyttet området. Skoven ved Vissegård giver yderligere karakter til skovområdet.

Vurdering af nyt vejanlæg

Vejen løber langs dalens sydside og bliver en markant grænse der adskiller Visse fra Gug og bebyggelsen i dalbunden. Vejanlægget vil medvirke til en yderligere udfyldning af dalen og derved forringe landskabsoplevelsen. Boldbanerne mellem Gug og Visse bliver indkapslet mellem den nye og den eksisterende infrastruktur.

Vissevej og Vedbæk afbrydes og forbindelsen på tværs af dalen opretholdes i stedet ad Indkildevej, via Egnspanvej og til Vissevej. Vissestien føres under Egnspanvej. Det påregnes, at der laves en sti gennem Vedbæk, som kan sammenknytte det nuværende fodboldanlæg med nye boldbaner i området mellem Vedbæk og Kærholtstien.

Vejen føres igennem Vedbæk bebyggelsen, hvilket medfører nedrivning af enkelte ejendomme. Der etableres grøn støjafskærmning og beplantning mellem vejen og boligbebyggelserne samt boldbanerne, Langs vejens sydside plantes supplerende ved Vissegårds have og Kongshøj.

Det vurderes at der med anlæg af ny boldbaner, forbundet af stier, gennem bebyggelsen, kan skabes et sammenhængende rekreativt område. Etablering af nye boldbaner syd for Egnspanvej på foden af Kongshøj vil medføre betydelige indgreb i terrænet og forringe landskabskarakteren.

Strækningen præges af den omgivende beplantning og begrønnet støjafskærmning. Fra naboområdet opleves vejen delvis skjult bag de grønne støjafskærmninger

VVM undersøgelsen af ny vejforbindelse over Østerådalen

Som led i VVM – undersøgelsen af en ny vejforbindelse over Østerådalen er der vurderet 'Ombygning af Mariendalsmølle tilslutningen' samt to alternativer – 'Ny Dallvej' - og 'Motorvejsindføring til City Syd'.

D. Ombygning af Mariendalsmølle tilslutningen omfatter indføring af Egnspanvej med forbindelse til Hadsundvej og ny forbindelse til Gug, samt ombygning af ramper til motorvej E45. Indkildevejs tracé over Østerådalen nedlægges.

E. Ny Dallvej omfatter en ny landevej til Hobrovej med tilslutning ved Mariendalsmølle, med ramper fra nord.

F. Motorvejsindføring til City Syd. Indføringen er sammenfaldende med det reserverede tracé for en eventuel Vestforbindelse.

Østerådalen

Landskabsstrøget i Østerådalen er enestående i Aalborgområdet og udgør byens store, grønne landskabskile mod syd. Østerådalen er en bred u-dal, dannet under sidste istid. Dalbunden er en flad slette af aflejringer, hvor Østerå i et delvis reguleret løb snor sig mod nord og udgør en spredningskorridor langt ind i landet mod syd. Dalen forløber fra syd mod nord og udmunder i Limfjorden. Dalens afgrænsning består af storbakkede, kuplede kridtformationer, dækket af morænelag. Ved Dall indsnævres dalen af en mindre kuplet bakke der markerer grænsen mellem det åbne land og byens periferi.

Den våde dalbund er gennem tiderne forblevet ubebygget. Landsbyer, som Dall, og gårdene har karakteristisk været lokaliseret langs engene på højere liggende terræn. I vestsiden af dalen er bebyggelsen nu vokset til en næsten sammenhængende forstadsbebyggelse omkring Hobrovej og jernbanen. Dall Villaby, der er opført i 60-erne, ligger i østsiden af dalbunden og bryder med traditionen for bebyggelse. Dalen udnyttes med kolonihaveområder ved udkanten af Aalborg by.

Østerådalen rummer de store infrastrukturanlæg med regionale og nationale forbindelser til Aalborg og regionerne - motorvejen E45 langs østsiden - jernbanen og Hobrovej langs dalens vestside, og der er et hoved-eltracé og flere krydsende højspændingsledninger.

Der er vandindvindings områder i østsiden af dalen med flere vandværker ved foden af Kongshøjbakken syd for Gug.

Planforhold

Østerådalen - uden for den bymæssige bebyggelse - er i Regionplan 2005 - fastlagt som naturområde og

jordbrugsområde med økologiske forbindelser. Der foreligger en helhedsplan med skitseforslag til naturgenopretning for Østerådal, Aalborg Kommune 1999.

D. Mariendalsmølle tilslutningen

Linjeføring

Mariendalsmølle tilslutningen ombygges og den eksisterende vestlige del af Indkildevej nedlægges og giver plads til en ny sydgående rampe fra motorvejen. Der bliver tilslutning mod øst af den ny Egnspanvej med en ny vejforbindelse til Gug via den østlige del af Indkildevej, som bevares. Den eksisterende nordgående frakørselsrampe ombygges med en ny, mere østlig linjeføring.

Tilslutningen fører over motorvejen på en bro og tilsluttes den eksisterende Mariendalsmølle indføring til byen (og mod Nibe) vest for motorvejen.

Bilag: Vignet – D. Mariendalsmølle indføringen

Registrering

Topografi og landskab

Mariendalsmølle tilslutningen ligger i det lave, flade terræn mellem Østerådal og Indkildedalen. Området afgrænses mod nordøst af Gug – Trandersbakken. Tilslutningsramperne løber i en stor kurve mod nord og vest med skovbevoksede kvadranter. Den nordgående frakørselsrampe er ført over motorvejen på en bro. Indkildevej forbinder Gug og Skalborg med et tracé, der er ført over dalen og på en bro over motorvejen.

Indkørslen til Aalborg krydser Østerådal på en høj dæmning der afgrænser et areal, der er lukket mod nord af Indkildevej dæmningen. Nord for Indkildevej ligger et større, fredet naturområde, hvor Østerå er genoprettet med slyngninger og som krydses af naturstier.

Bebyggelse

Øst for motorvejen ligger et mindre erhvervsområde og Gug boldklubs baner. Beplantning indrammer idrætsanlægget syd for Indkildevej og skærmer det for motorvejsrampen. Ved foden af Kongshøjbakken, der er vandindvindingsområde ligger vandværker.

Engene sydvest for tilslutningen udnyttes til kolonihaver og der er et mindre engareal der afgræsses.

Bilag: Landskabskarakter kort – D. Mariendalsmølle indføringen

Karakter

Skalaen i de høje bakker mod øst er robust og dominerer landskabet. Engene derimod domineres af tilslutningsanlægget, og terrænet ved foden af Kongshøjbakken virker indeklemmt af motorvejsrampen. Motorvejsanlægget er indrammet af beplantning, der skærmer naboområderne for udsyn til trafikken.

Motorvejsindføringen til byen udgør sammen med Indkildevejdæmningen en kompakt landskabsbarriere på tværs af Østerådal mellem kolonihaveområderne og det rekreative, naturprægede område nærmest bymidten. Det ca. 150 m brede engareal mellem vejdæmningerne er et afsnøret restareal.

Vurdering – 0-løsning

Karakteren af det naturskabte landskab er stort set bevaret, bakkedragene er bebygget og engdragene er grønne kiler. Disse er dog under pres fra infrastruktur anlæggene og erhvervsbebyggelsen i udkanten af Gug ved Indkildevej.

Vurdering – nyt anlæg

Den sydgående rampe, der afskærer Indkildevej vest for motorvejen, medfører en mindre reduktion af naturområdet. Arealet øst for motorvejen mellem den nye nordgående frakørselsrampe og foden af Kongshøjbakken reduceres. Vandværkerne berøres ikke direkte.

Ved justering og flytning af ramper og ved nedlægning af Indkildevejs krydsning af dalen muliggøres en forbedring af de rekreative områder. Der sikres stiftforbindelse fra dalen til Gug og der foreslås en underføring under Mariendalsmølle dæmningen. Beplantningen omkring vejanlæggene tænkes etableret som skovplantning, der vil blive et landmark, som samtidig nedtoner vejtracéerne. Den eksisterende skovplantning i kvadranten suppleres.

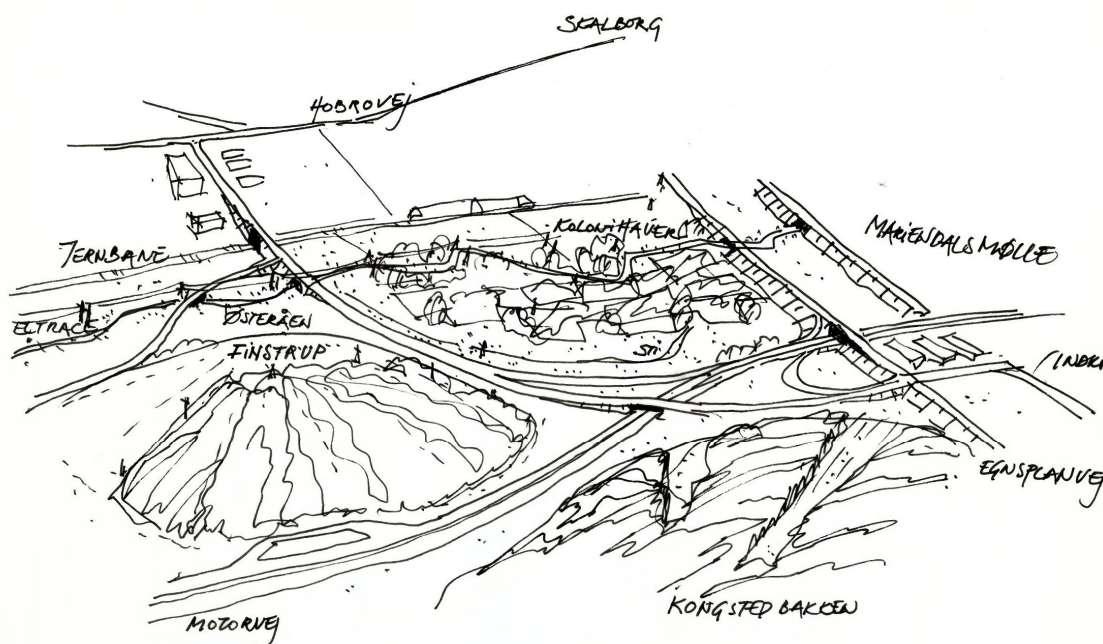
Trafikanterne til og fra Egnspanvej vil opleve det nye tilslutningsanlæg som en forenklet krydsning af motorvejen. Det udvidede vejrum på motorvejen tænkes indrammet af beplantning som lukker for udsyn.

E.Ny Dallvej

Linjeføring

Den ny vejforbindelse til Skalborg er en tosporet landevej, der forbindes med motorvejen med ramper. Den føres fra tilslutningsanlægget mod syd og i en snæver bue over engene øst for kolonihaveområdet. Vejforbindelsens nordgående spor er ført via en 'fly-over' over motorvejen til en tilslutningsrampe og til Egnspanvej og Indkildevej.

Vejen føres tæt nord om Finstrupbakken og på en ny bro over Østerå, hvor der bliver en ny tilslutning for Dallvej og stierne. Vejen følger herefter Dallvejs eksisterende dæmning og bro over jernbanen indtil Hobrovej, hvor den tilsluttes i et **signalreguleret kryds**.



Registrering

Topografi og landskab

Dalbunden i Østerådalene er et lavt og fladt engareal med flere vandhuller, hvor Østeråen slynger sig i delvist regulerede løb. Engene afgrænses mod øst af Kongshøjbakken og en fritliggende bakke, Finstrupbakken, mod syd. Bakkerne er afrundede og løfter sig højt over engfladen. Terrænet mod vest hæver sig svagt over engfladerne og afgrænses mod nord af bakkedraget med Skalborg.

Engene rummer mindre græsningsarealer og naturområder. Ved foden af Finstrupbakke springer en kilde. Både Finstrupbakken og Kongshøjbakken er tilplantet som skovrejsningsområder.

Bebyggelse

Dalen er stort set uden bebyggelse, men den gamle, fritliggende gård, Finstrupgård, ligger ved vestsiden af Finstrupbakken og udnytter dele af terrænet til ridecenter.

I engene vest for motorvejen, langs Østerå afgrænses landskabet af et nyere kolonihaveområde 'Engdraget', der er skærmet med jordvolde og beplantning. Vest for Østerå og langs jernbanen ligger et ældre kolonihaveområde. Ved jernbanen og Hobrovej i vest domineres området af erhvervsbebyggelse. Her ligger et grønt område – dyrskuepladsen – nord for Dallvej.

Infrastruktur

Området afgrænses af motorvej E45, der løber langs østsiden af dalen i det snævre engdrag mellem Kongshøjbakken og Finstrupbakken, hvor Dall rasteplads er indpasset.

I dalens vestside langs grænsen af engene løber hovedlinien for jernbanen. Parallelt med den løber Hobrovej, omgivet af bebyggelse i Skalborg og City Syd. Dallvej er tilsluttet Hobrovej syd for Skalborg, med vej- og stiforbindelse til Dall Villaby og Dall. En natursti fører fra det nye kolonihaveområde mod vest forbi Finstrupbakken til stien langs Østeråen.

Der er et eltracé langs østsiden af dalen, et tracé der løber over Finstrupbakken, og et hovedtracé med flere rækker højspændingsledninger midt i dalen tæt på Østeråen. De tre tracéer 'stråler' ud fra byen.

Bilag: Landskabskarakter kort – E. Ny Dallvej

Karakter

Landskabet i Østerådalens har præg som udkant af Aalborg by, afgrænset af bagsiden af forskellige bebyggelser og det er stærkt påvirket af de overordnede vejanlæg. Engdragenes karakter er svag, og udsyn sløres af beplantninger og dæmningsanlæg.

Kongshøjbakken og Finstrupbakken giver karakter til landskabet med de høje, kuplede former og skovbevoksningen, herfra er der udsyn til Aalborgs silhuet og det åbne land. Den fritliggende Finstrupbakke er et landskabeligt fokuspunkt.

Østerådalens indsnævres af Finstrupbakken og terrænet er opdelt, af motorvejsanlægget, indfarten til Aalborg og Indkildevej. Dalen opdeles yderligere i afgrænsede landskabsrum mellem kolonihaverne og erhvervsområderne ved Indkildevej og Hobrovej.

Området mellem kolonihaveområdet og bakken har landskabelig sammenhæng med det rekreative strøg langs Østeråen og opleves som et intimt landskabsrum, der er indrammet af beplantning. Kolonihaverne er omfattet af lokalplan 02-011, de ligger skjult bag hegnsplantning og der er ingen udsyn. Der er udlagt yderligere 7 grupper á 8 haver til fremtidig udvidelse. De er ikke realiseret pga. af det våde terræn. Området rummer å-beskyttelseslinier langs Østerå og skovbeskyttelseslinie fra Kongshøjbakken. Omkring jernbanen i vest præges landskabet af byens periferi af erhvervsbebyggelser og de gamle kolonihaver.

Eltracéerne præger landskabet med dominerende konstruktioner der står i kontrast til de beskedne landskabsrum..

Området er en del af ådalens rekreative naturstrøg..

Vurdering – 0-løsning

Landskabets skala er stort og robust, men dalbunden er domineret af infrastruktur i stor skala, der er i konflikt med de beskedne landskabsrum og forstyrrer oplevelsen af landskabet.

Kontrasten mellem skalaer i vejanlægget og kolonihaver og bebyggelser er dog nedtonet af gennemgående, skærmende beplantninger.

Vurdering – nyt anlæg

Anlæg af en ny vej over Østerådalens ved Mariendalsmølle vil udfylde engarealet syd for kolonihaverne, og forstærke områdets karakter som periferi. Vejtracéet løber tæt langs kolonihaveområdets grænse mod syd

og øst, men berører dem ikke.. Et nygenoprettet naturområde ved Finstrupkilden gennemskæres, vandløbet forlægges. Der er en 1,5 m høj faunapassage ved broen over Østeråen

Vejen vil udgøre en ny barriere for den frie færdsel i landskabskilen. Det sammenhængende stisystem i Østeråskilen bør sikres med forbindelse under Mariendalsmølle dæmningen. Det anbefales at den eksisterende beplantning ved motorvejsramperne suppleres så det bliver et karakterfuldt skovparti, og at engarealerne skærmes af beplantning og jordvolde, så trafikens påvirkning af naturoplevelsen fra stierne minimeres.

Trafikanterne på den nye vej vil opleve vejens kurvede forløb som et smukt forløb i kontrast til formen på den fritliggende bakke, og der er udsyn over engene. Den østgående rampe bliver en visuel barriere.

F. Motorvejsindføring til City Syd

Linjeføring

Der etableres en ny vejforbindelse som 4-sporet motorvej mellem E45 motorvejen og Hobrovej (ca. 2.850 m). Vejen er tilsluttet E45 med ramper, som er ført under motorvejen til og fra de nordgående spor.

Fra tilslutningen føres vejen på en dæmning ud i Østerådalen. Vejdæmningen er lav, hvor den passerer et hævet terræn syd for Dall Villaby. Herfra fortsættes vejen på en 800 m lang bro over engene, Østerå og jernbanen. Broens højde stiger mod vest af hensyn til passagen over jernbanen. Den nye vej tilsluttes Hobrovej i et reguleret kryds.

Den eksisterende Dallvej forlægges mod øst for at give plads til rampeanlægget, og stibroen nord for Dall fjernes. Der etableres en ny bro til Dall Møllevej - vejforbindelsen fra Dall til Svenstrup. Langs den sydgående rampe omlægges Østerå på en ca. 800 m lang strækning.

Bilag: Vignet – F. Motorvejsindføringen City Syd

Registrering

Topografi og landskab

Østerådalen er bred, dalbunden er dækket af flade engarealer, der afgrænses af høje, svagt skrånede bakkedrag. Dalbunden indsnævres på den nordlige del af en fritliggende og kuplede Finstrupbakke med en nyetableret skovplantning. Landskabet er åbent land, med dyrkningsarealer og græsning. Engene afvandes af Østeråen og dens tilløb, der snor sig gennem terrænet og der er store vådområder og vandhuller. Bevoksningen indrammer markerne med hegn langs vandløb og skel. Nærmest Svenstrup findes enkelte mindre nåletræsplantager.

Bebyggelse

Den oprindelige bebyggelse består af gårde og landsbyer. Landsbyen Dall er en randlandsby, der ligger i østsiden af dalen, langs engen på det højereliggende terræn med Dall kirke tæt på motorvej E45. I området er der flere fritliggende gårde.

Svenstrup i dalens vestside er oprindelig en landsby, der har udviklet sig som en forstad med erhverv og parcelhuse. Midt i dalen, nær Finstrupbakke ligger Dall Villaby, en lav parcelhusbebyggelse fra 60-erne, omkranset af høj beplantning. I det åbne land og langs vejen mellem Dall og Svenstrup ligger der enkelte spredte gårde og huse.

Infrastruktur

Motorvej E45 løber i østsiden af dalen. Den ligger lavt og følger terrænet i overgangen mellem eng og bakke. I vestsiden løber jernbanen, ligeledes i udkanten af engene, den krydses af gamle, spinkle broer med adgangsveje til engene. På det højere liggende terræn vest for banen ligger Hobrovej, omgivet af bebyggelse.

Dallvej er en lokalvej, der giver vejadgang fra Hobrovej til Dall Villaby og Dall, og der er en stiforbindelse, der via en bro over motorvejen, forbinder bebyggelserne. Dall har desuden vejforbindelse tværs over engene til Svenstrup ad Dall Møllevej.

Dalen gennemskæres på langs af 3 eltracéer, langs østsiden, i midten og langs vestsiden.

Karakter

Landskabet er åbent land med afgrænsede forstadsbebyggelser. U-dalens skala er stor og robust, og karakteren er relativt upåvirket, men udsynet fra Hobrovej er efterhånden lukket af bebyggelserne. Engarealerne fremstår blandet med marker og naturområder.

Den oprindelige bebyggelseskarakter med gårde og landsbyer liggende langs randen af engene er stort set bevaret med undtagelse af Dall Villaby.

Eltracéerne præger landskabet og forstyrrer landskabsoplevelsen visuelt. Dalen opleves fra højere liggende områder og fra jernbanen, men i dalbunden brydes udsynet af den spredte bevoksning.

Østerådal er den sydlige grønne kile i Aalborg Kommunes plan for grønne og naturrekreative områder med stier, naturområder og planer for naturgenopretning. Engarealerne er landbrugsområder og naturområder, Østerå og dens tilløb ved Dall er pålagt åbeskyttelseslinje. Omkring Dall kirke er der en 300 m kirkebeskyttelseslinje.

Vurdering – 0-løsning

Landskabet i Østerådal er præget af infrastrukturen og forstadsbebyggelsen langs Hobrovej, men oplevelsen af landskabets naturkarakter er dominerende. Eltracéerne, der bryder udsynet over dalen, udgør den væsentligste visuelt negative påvirkning. Bevaring af engene som en del af Østerådalens grønne kile vil være en sikring af landskabskarakteren og mulighederne for oplevelse af naturen i det åbne land fra stierne.

Vurdering – nyt anlæg

Anlæg af motorvej tværs over dalen påvirker det åbne land og er et brud med hidtidige principper, hvor infrastruktur er indpasset i terrænet langs dalen. Vejdæmningen bliver en barriere i engene øst for Østerå, men den lange bropassage sikrer fortsat sammenhæng i landskabskilen..

Fra stierne i dalen ses broen som et nyt teknisk anlæg, der påvirker oplevelsen af det åbne land. Passagen over dalen giver trafikanten en smuk oplevelse af landskabet med udsyn til siderne, fremhævet af broens kurvede forløb.

Ramperne øst for motorvejen udfylder terrænet mellem Dall og gårdene syd for landsbyen. Tilslutningsanlæggets store dimensioner er i stærk kontrast til landsbyens lille skala. Der foreslås etableret en skovplantning i kvadranten og omkring ramperne som et landmark, der nedtoner den visuelle konflikt og afskærmer trafikkanlægget.

Dall Villaby bliver ikke i samme grad påvirket, da den ligger indkapslet i den høje, tætte bevoksning, der lukker for udsyn over engen, men der må forventes trafikstøj. Nedtagelsen af stibroen afbryder Dalls stiforbindelse med engene og Dall Villaby. Ved Hobrovej vil den høje vejdæmning adskille gårdene i Lere.

Kilder:

Nye vejanlæg i Aalborg Syd, VVM og MV, folder fra Aalborg Kommune

Aalborg Kommuneatlas

Trap Danmark, Ålborg Amt

VVM redegørelse for d. 3. Limfjordsforbindelse

Arealinfo – portalen, Miljøministeriet

Kommuneplan, Aalborg Kommune

KMS: topografiske kort samt målebordsblade

Per Smeds kort over Nordjylland

Teknisk notat fra Park og Natur vedr. VVM for Egnspanvej, Ny Dall vej og Mariendalsmølle indføringen

Aalborg Kommune - Kortlægningsrapport – Ny Dallvej og Egnspanvej; Flora, fauna og kulturmiljø, oktober 2008

Aalborg kommune – Grøn/blå struktur – Overordnet landskabskarakterkortlægning, februar 2008

Luffotos og fotos