

# VVM-redegørelse & Miljøvurdering – Bilag

## Nye vejanlæg i Aalborg Syd



**Egnsplanvej,  
Nyt tilslutningsanlæg til E45  
samt Ny Dallvej eller  
Motorvejsindføring til City Syd**

**Juni 2009**

*Rapport:* VVM-redegørelse og miljøvurdering for nye vejanlæg i Aalborg Syd

*Projektorganisation:* Kurt Markworth, Aalborg Kommune  
Ole Kirk, Vejdirektoratet  
Kenn Mørk, Vejdirektoratet  
Jens Tang, Miljøcenter Århus (indtil marts 2009)  
Leni Pedersen, Miljøcenter Århus (fra april 2009)  
Erik Møller, Aalborg Kommune  
Martin Fischer, Aalborg Kommune  
Mette Skamris Holm, Aalborg Kommune  
Pernille Nymann Jensen, Aalborg Kommune  
Lone Pedersen, Aalborg Kommune  
Sven Erik Pedersen, Rambøll  
Annelise Lauritsen, Arkitektfirmaet C.F. Møller  
Ole Jensen, COWI

*Redaktion:* COWI A/S, Ole W. Jensen

*Ortofoto:* DDO®land2008. Copyright COWI

*Copyright:* Aalborg Kommune

*Dato:* 16. juni 2009

*Kontaktperson:* Erik Møller, Aalborg Kommune

*Kontaktadresse:* Aalborg Kommune  
Teknik- & Miljøforvaltningen  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
Tlf. 9931 2213  
Fax 9931 2205  
plan.byg@aalborg.dk

*Hjemmeside:* [www.aalborgkommune.dk/vejesyd](http://www.aalborgkommune.dk/vejesyd)

# Indledning

Denne bilagsrapport til Kommuneplantillæg nr H-012 med tilhørende VVM-redegørelse for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd indeholder projektplaner for de undersøgte vejanlæg vist på ortofotos.

Der er i VVM-undersøgelsen belyst to alternativer til 0-alternativet, som indebærer fastholdelse af det nuværende vejnet. Disse alternativer er:

- Egnspanvej, Nyt tilslutningsanlæg til E45 samt Ny Dallvej
- Egnspanvej, Nyt tilslutningsanlæg til E45 samt en motorvejsindføring til City Syd

Vejene er på planerne vis med tilhørende skråningsanlæg, hvor vejene ligger i afgravning eller på en vejdamning over terræn. Dermed kan planerne give et indtryk af, hvor meget areal vejanlæggene vil lægge beslag på. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ved detailprojekteringen af vejanlæggene, som først gennemføres, når der er truffet valg af en løsning, eventuelt kan ske mindre justeringer af disse, såfremt dette viser sig at være nødvendigt.

VVM-undersøgelsen indeholder forskellige varianter af dele af de samlede nye vejanlæg. Disse varianter er:

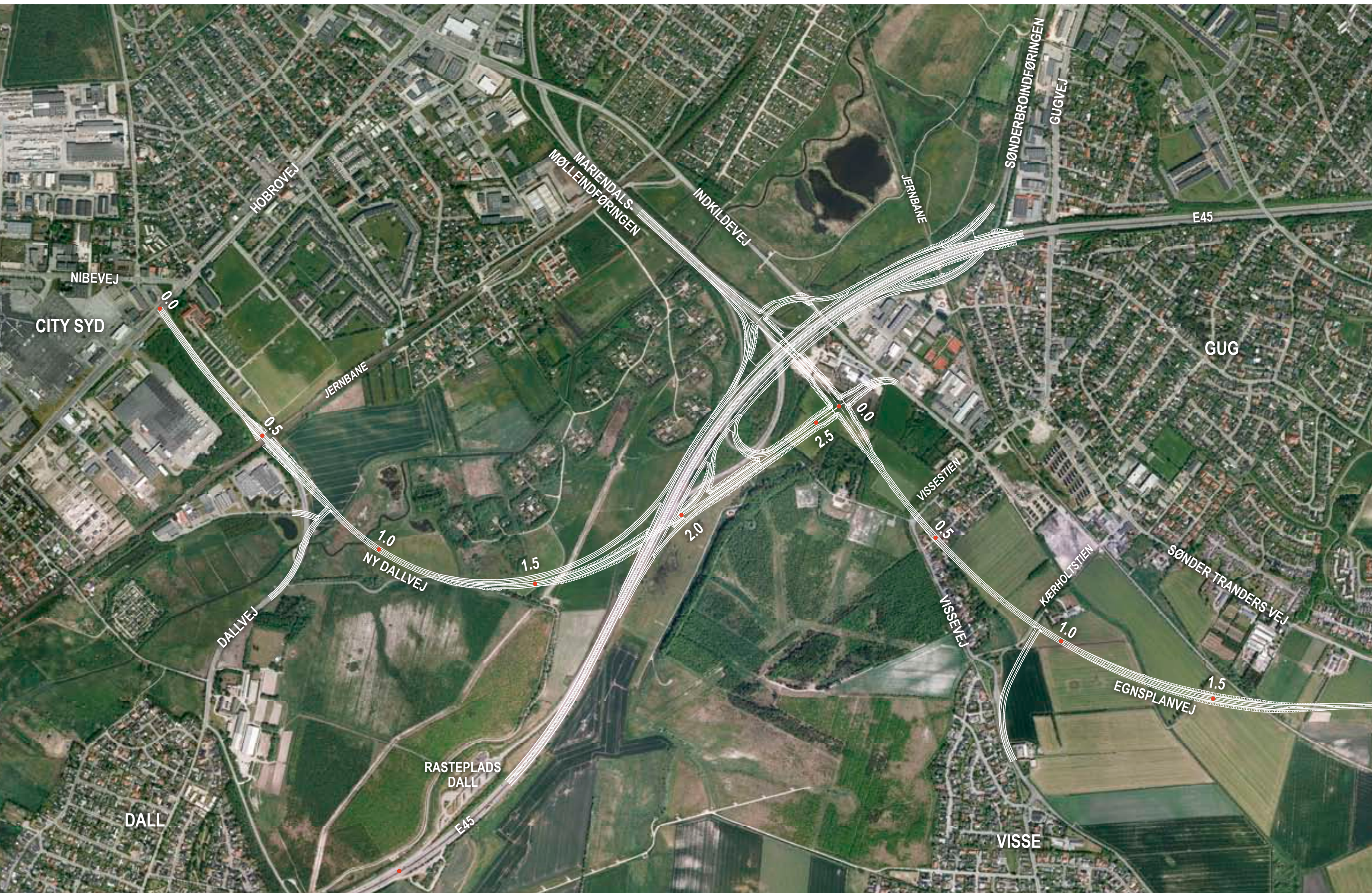
- Egnspanvejs skæring med jernbanen:
  - Niveaukryds
  - Overføring
- Vissevej:
  - Tilsluttet Egnspanvej i nyt kryds
  - Ført i tunnel under Egnspanvej
- Nyt tilslutningsanlæg til E45:
  - Med ekstra spor på E45
  - Med lokalvejssystem der samler til og frafarter

Varianterne kan indpasses i begge løsningsalternativer. Dog gælder det, at løsningen, hvor Ny Dallvej udgør forbindelsen mellem E45 og Hobrovej, bør indebære etablering af et lokalvejssystem som følge af de korte afstande mellem ind- og udfletninger,

Disse varianter er også illustreret bagest i denne rapport.

De ortofotos, som er vist under projektforslagene, er optaget i 2008. Der kan derfor eventuelt være ny bebyggelse mv., som ikke fremgår af planerne.

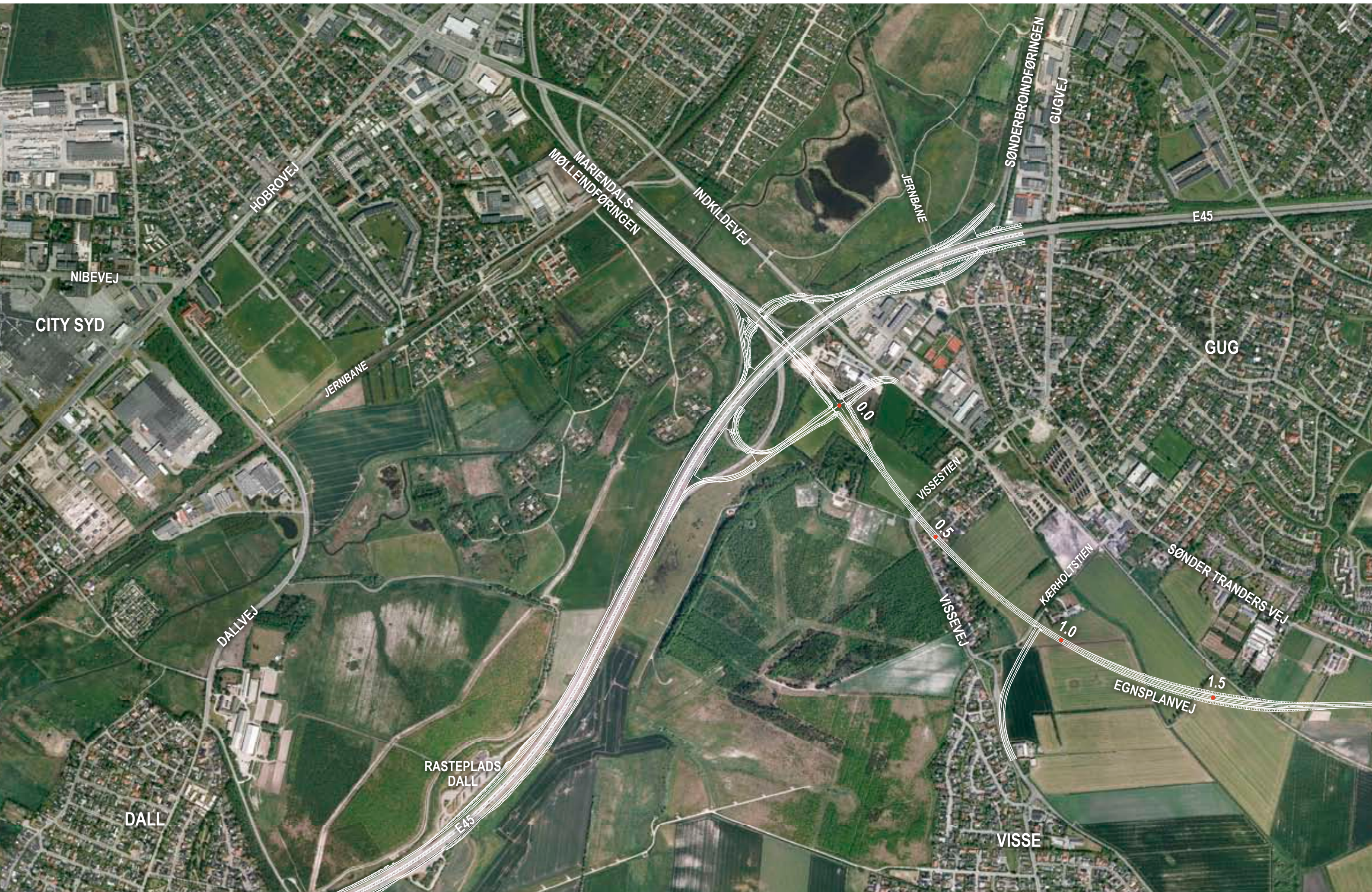












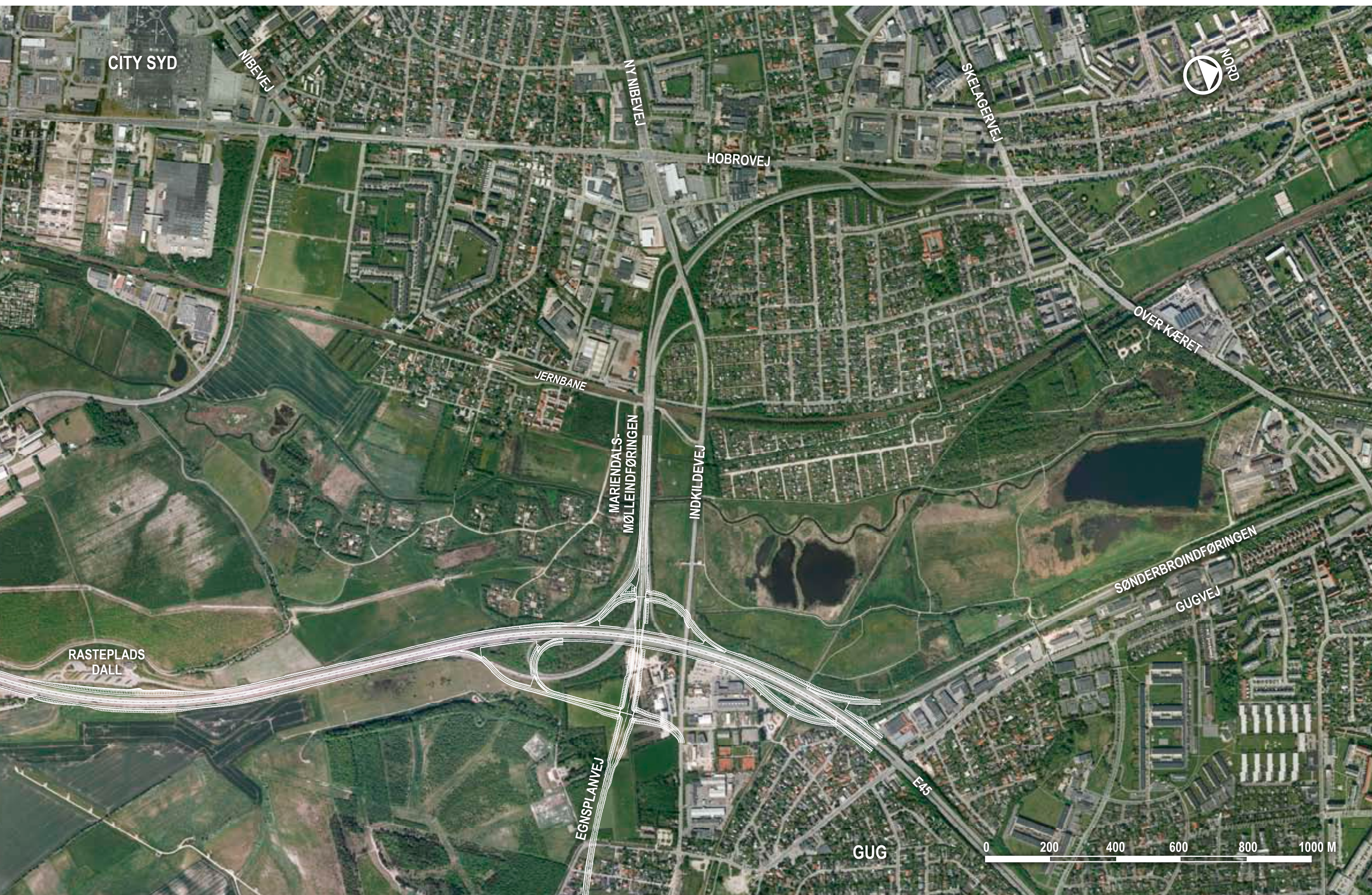
















### Egnspanvejs skæring med havnesporet

Ved Egnspanvejs skæring med havnesporet er der to mulige varianter for udformningen af vejanlægget. Enten krydses havnesporet i niveau eller alternativt etableres der en bro, som fører Egnspanvej over havnesporet. Havnesporet er vigtigt for Aalborg Havns status som en del af det Trans-Europæiske Net (TEN-T) - et europæisk transportnet af søhavne, vandveje, vejtransport og kombineret transport mv. mellem disse transportmidler.

En krydsning i niveau vil svare til den standard, der er for de øvrige krydsninger mellem havnesporet og vejene i området, mens en niveaufri krydsning vil være udtryk for en kapacitets- og sikkerhedsmæssig opgradering.

I forhold til miljøet er det især i forhold til den landskabelige påvirkning, at de to forslag har en forskellig virkning. Vejdæmningen op mod broen vil således være en væsentlig visuel barriere i dalen omkring Indkildestrømmen.

### Egnspanvej og Vissevej

For Vissevej forligger der to mulige varianter ved Egnspanvej. I den ene variant forlægges Vissevej og tilsluttes Egnspanvej øst for Vedbæk. Den eksisterende Vissevej afbrydes ved skæringen med Egnspanvej. Vejbetjeningen af boligerne ved Vissevej nord og syd for Egnspanvej sker således via to blinde vejstykker.

I den anden variant føres Vissevej under Egnspanvej uden tilslutninger til denne. For at undgå at løfte Egnspanvej på strækningen gennem Vedbæk skal Vissevej med denne løsning sænkes. Det nødvendiggør en mindre forlægning af vejen mod syd og vest som muliggør, at betjeningen af boligerne kan opretholdes.

Trafikalt er den væsentligste forskel mellem løsningerne om der opretholdes en direkte vejforbindelse mellem Vissevej og Gugvej.

Miljømæssigt er den væsentligste forskel mellem løsningerne, at der med underføringen fortsat er gennemkørende trafik ad Vissevej med de miljøgener, dette afstedkommer, samt at underføringen vil beslaglægge arealer mod syd og vest op mod Kongshøjskoven.





### Tilslutningsanlægget til E45 - fælles

For tilslutningsanlægget til E45 foreligger de to forskellige varianter af udformningen. Det samlede arealbehov ved de to varianter er ikke væsentligt forskelligt.

Fælles for de to varianter gælder det, at Egnspanvej føres over i Mariendalsmølle indføringen, og i begge varianter er der tale om signalregulerede rampekryds på dette vejforløb. I det vestlige rampekryds ledes den højresvingende trafik udenom signalet via shunter.

Indkildevej nedlægges som vej gennem Østerådalen. Der fastholdes en stiforbindelse i Indkildevejs forløb, som føres under E45 og rampeanlæggene hertil.

### Tilslutningsanlægget til E45 - variant med lokalveje

I denne variant løses ind- og udfletningerne omkring Mariendalsmølle og Sønderbro indføringerne via et lokalvejssystem uden på selve motorvejen. Løsningen er blandt andet anvendt ved tilslutningen af Silkeborgmotorvejen til E45 ved Århus.

Løsningen indebærer, at der parallelt med den eksisterende motorvej i begge vejsider etableres lokalveje på en strækning der løber fra syd for tilslutningsanlægget ved Mariendalsmølle indføringen til nord for tilslutningsanlægget ved Sønderbro indføringen. Med løsningen reduceres antallet af tilslutninger til E45 og flettemanøvrer ved udvekslingen af lokal trafik adskilles fra den gennemkørende motorvejstrafik ad E45.

### Tilslutningsanlægget til E45 - variant med ekstra spor på E45

I denne variant sker den en udbygning af E45 på strækningen fra syd for tilslutningsanlægget ved Mariendalsmølle indføringen til nord for tilslutningsanlægget ved Sønderbro indføringen med ekstra kørspej på selve motorvejsstrækningen.

Dette indebærer, at flettemanøvrer i forbindelse med ind- og udfletning vil have direkte indflydelse på den gennemkørende trafik ad E45. Derfor vil der i de tættest trafikerede tidsrum kunne forekomme lavere hastigheder på motorvejen på denne strækning.

Varianten vurderes ikke at være egnet i sammenhæng med Ny Dallvej løsningen for forbindelse mellem E45 og Hobrovej, idet der i denne forekommer flere meget tætliggende ind- og udfletninger.



