

Dato
12. februar 2025

Sagsbehandler
Kim Jensen

E-mail
KIJEN@vd.dk

Telefon
+45 7244 2153

Sags ID
9095-VD-VEJ-NOTA-0022

Version

Kontrolleret af

Godkendt af

9095 3. Limfjordsforbindelse

Projektbeskrivelse af ændring af det sydlige udfletningsanlæg

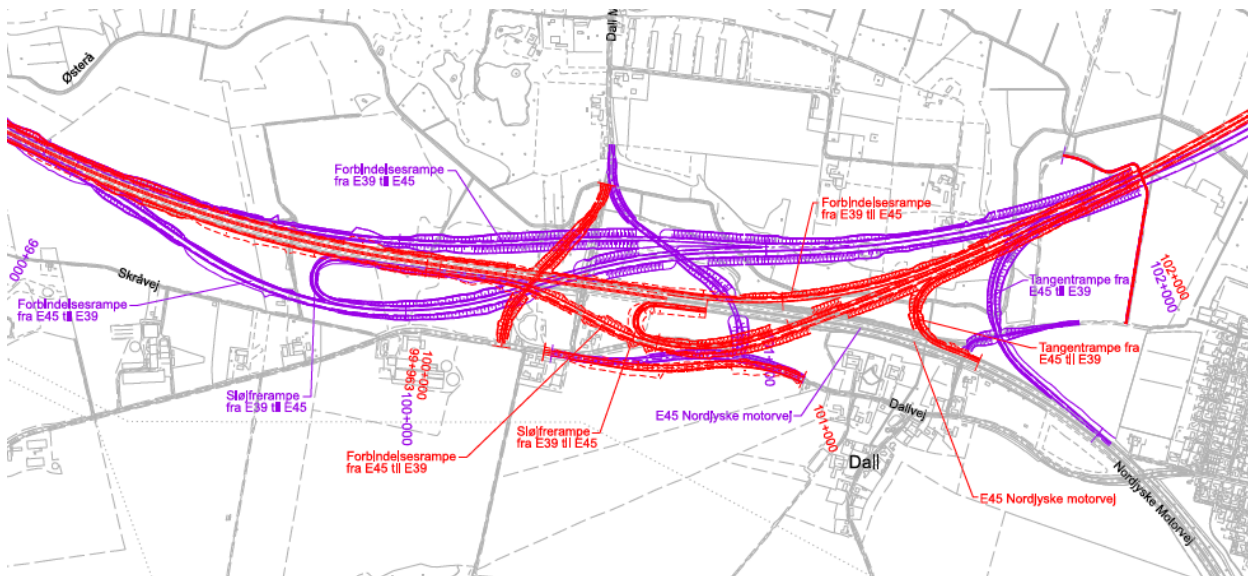
Anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse blev vedtaget d. 14. maj 2024. Den 3. Limfjordsforbindelse omfatter anlæg af en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Motorvejen føres vest om Aalborg via øen Egholm. Motorvejen føres under Limfjordens sydlige løb i en tunnel og over Limfjordens nordlige løb, Nørredyb, på en lavbro.

Denne projektbeskrivelse omhandler forslag til en ændring af den sydlige udfletning fra E45 fra st. 102.000 syd for dalbroen i Østerådalen og til st. 98.000 nord for tilslutningsanlæg 29 Svenstrup.

Den ændrede udformning er foranlediget af ønsket om at forbedre den fremtidige trafikale kapacitet i og omkring udfletningen ved E45, forbedre afvandingsforholdene for dalbroen over Østerå, undgå berøring med et eksisterende asbest-deponi samt mindske påvirkningen på eksisterende beskyttede natur.

Vejdirektoratet har optimeret den samlede løsning for lokationen, således at den trafikale kapacitet i udfletning er forøget, og det samlede anlæg dermed er bedre fremtidssikret. Længdefaldet på dalbroen er øget, så afvanding af bygværket er forbedret og fremtidige drift- og vedligeholdelsesomkostninger mindsket. Linjeføringen er flyttet, så påvirkningen af naturområder er mindsket, så mere eksisterende beskyttet natur kan bevares og dertil undgås berøring med et eksisterende asbest-deponi.

Dette notat beskriver den ændrede udformning samt den ændrede påvirkning fra projektet på natur- og miljøforhold.

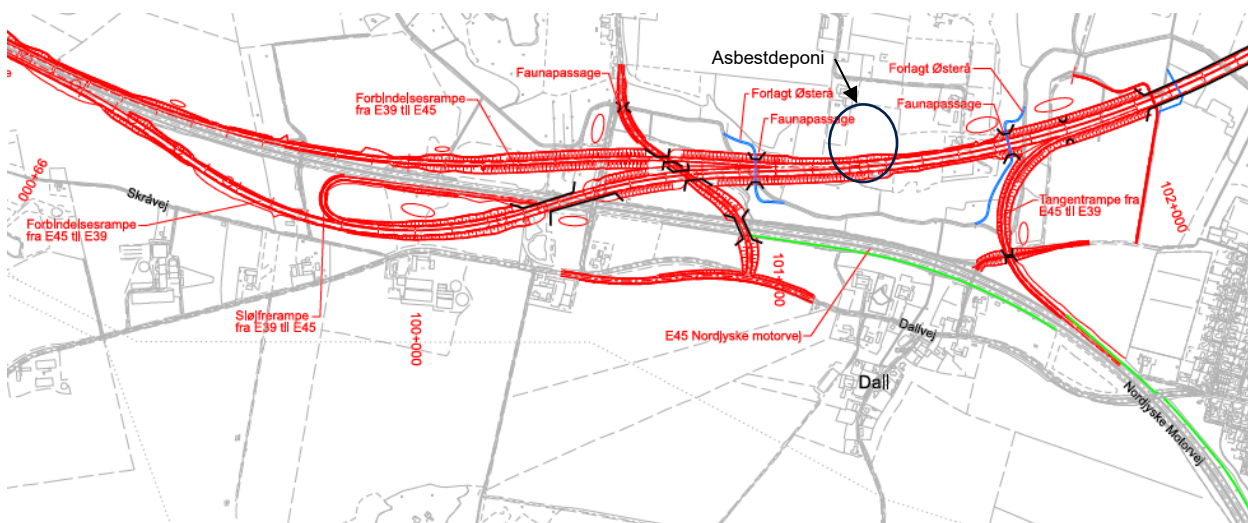


Figur 1 Projekt fra MKV samt ændringsforslag, se tegning 9095-1014 i Bilag 4. Den lilla farve er MKV forslaget. Den røde farve er ændringsforslaget.

Projekt fra miljøkonsekvensvurderingen (fase 2)

Projekt fra fase 2 indeholder:

- Forbindelsesrampe fra E39 mod E45 (fra nord mod syd) etableres i 1 spor med 110 km/t.
- Forbindelsesrampe fra E45 mod E39 (fra syd mod nord) etableres i 2 spor med 110 km/t.
- Forbindelsesrampe fra E45øst mod E39 etableres som tangentrampe i 1 spor med 70 km/t
- Forbindelsesrampe fra E39 mod E45øst etableres som sløjferampe i 1 spor med 45 km/t.
- Dall Møllevej føres under forbindelsesramperne mellem E39 og E45
- Dall Møllevej føres over den eksisterende motorvej E45.
- Mosevangen (lokalvej) føres over forbindelsesrampen fra E45 øst til E39 og Mosevangen ændres fra at være lokalvej til at være en stiforbindelse.
- Overføring fra Skråvej til arealer i Østerådalen vest for motorvejen E45 nedlægges.



Figur 2 Projekt fra MKV, se tegning 9095-1012 i Bilag 4.

Beskrivelse af ændringsforslag fra fase 3

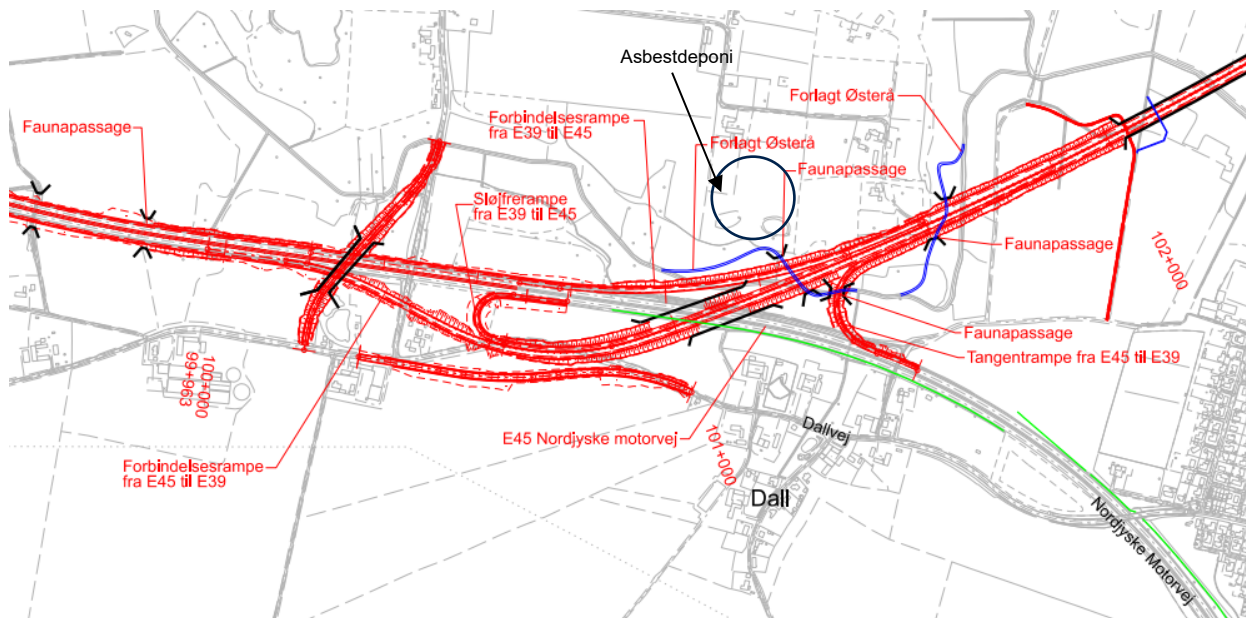
Vejdirektoratet har med nedenstående forslag optimeret den samlede løsning for lokationen.

Den trafikale kapacitet i udfletningen er forøget ved at forbindelsesrampen fra E39 mod E45 tilføres et ekstra spor, hvorved det samlede anlæg er bedre fremtidssikret. For at sikre plads og kapacitet til indfletningen af endnu et spor fra rampen ind på E45, er det nødvendigt at rykke selve krydsningen med E45 længere mod nord.

Ved at flytte linjeføringerne i selve udfletningen mod nord berøres asbest-deponiet ikke, og længdefaldet på Dalbroen øges. Dette sikrer en bedre afvanding af bygværket og mindsker fremtidige drift- og vedligeholdelsesomkostninger. Med den flyttede linjeføring, mindskes påvirkningen af beskyttede naturområder i Østerådal. Forbindelsesramperne i udfletningsanlægget flyttes med den ændrede linjeføring for motorvejen og giver mulighed for at opretholde Mosevangen i dens nuværende funktion.

Ændringer fra projekt fra miljøkonsekvensen til ændringsforslaget i fase 3:

- Forbindelsesrampe fra E39 mod E45 (fra nord mod syd) tilføres et ekstra spor (i alt 2 spor) og hastigheden ændres til 90 km/t.
- Forbindelsesrampe fra E45 mod E39 (fra syd mod nord) etableres i 2 spor og hastigheden ændres til 90 km/t.
- Forbindelsesrampe fra E45øst mod E39 etableres som tangentrampe i 1 spor tilpasses, så indfletningen på E39 afvikles før udfletningen af frakørselsrampen ved Hobrovej. Hastigheden på rampen bliver 50 km/t.
- Dall Møllevej føres ikke under forbindelsesramperne mellem E39 og E45
- Dall Møllevej føres over den eksisterende motorvej E45 længere mod syd, hvilket medfører, at underføringerne af Dall Møllevej under forbindelsesramperne mellem E39 og E45 er overflødige.
- Mosevangen (lokalvej) kan fastholdes i sin nuværende funktion som lokalvej.



Figur 3 Ændringsforslag fra fase 3 Se tegning 9095-1013 i Bilag 4.



Konsekvenser ved ændringsforslag (fase 3) i forhold til miljøkonsekvensvurderingen (fase 2)

Fordele

Trafikafvikling / anlægs logistik:

- Anlægget er mere fremtidssikkert idet kapaciteten på forbindelsesrampen fra E39 mod E45 er forbedret.
- Asbest-deponi forventes ikke berørt, så omkostninger, arbejdsmiljømæssige og sundhedsmæssige risici i forbindelse med asbest minimeres på denne lokation.

Trafiksikkerhed:

- Afstanden mellem rampetilslutninger ved Svenstrup og udfletningsanlægget bliver større, hvilket giver en mere trafiksikker løsning.
- Afstanden mellem rampetilslutninger ved Hobrovej og udfletningsanlægget bliver større, hvilket giver en mere trafiksikker løsning.
- Hastigheden på 90 km/t på forbindelsesramperne forbedrer trafiksikkerheden i udfletningsanlægget, hvor der vil være et forøget antal vognbaneskift på grund af ind- og udfletning.

Kapaciteten:

- Anlægget er mere fremtidssikkert idet kapaciteten på forbindelsesrampen fra E39 mod E45 er forbedret.

Resurseforbrug:

- Der er en samlet besparelse, da ændringerne medfører et mindre behov for bygværker (udvidelse af bygværket over jernbanen mellem Århus og Aalborg, 2 vej-underføring af Dall Møllevej under forbindelsesramperne, en stibro over tangentrampen og en faunapassage, da eksisterende faunapassage kan bibeholdes på E45).
- Afvandingsforhold på dalbroen forbedres, så kørselskomfort forbedres og fremtidige omkostninger til drift- og vedligehold mindskes.
- Med ændringsforslag er længdeprofilen for den nye motorvej sænket over en strækning på en km. Dette medfører, at der skal bruges mindre materiale til at etablere dæmning.

Andre forhold:

- Lokalvej over E45 Mosevangen bibeholdes, og nedklassificeres ikke til cykelsti.
- Arealindgrebene bliver mindre hos de private grundejere.

Ulemper

Nærheden til Dall og Dall Kirke:

- Det nye anlæg er placeret tættere på Dall og Dall Kirke. Overføringen af den nye forbindelsesrampe vil dog være skjult bag ved en mindre skov syd for kirken, og det nye anlæg vil være tættere på terrænen end forslaget fra miljøkonsekvensvurderingen. Dertil kommer, at den besluttede støjskærm fra MKV vil dække for udsynet til motorvejsanlægget i øvrigt.

Aalborg Kommune:

Under udarbejdelsen af forslaget har forslaget været drøftet med Aalborg Kommune. Der har været enkelte kommentarer omkring private drikkevandsboringer, dette vil blive håndteret i detailprojekteringen af anlægget. Derudover ser Aalborg Kommune positivt på den forbedrede kapacitet og på, at indgrebet på eksisterende naturarealer mindskes.