

NOTAT OM 3. LIMFJORDSFORBINDELSE OG ØVRIGE VEJPROJEKTER I AALBORG-OMRÅDET

3. LIMFJORDSFORBINDELSE

Status for undersøgelserne frem til 1. januar 2007

På baggrund af flere års undersøgelser vedtog Nordjyllands Amtsråd i september 2003 et regionplantillæg for en 3. Limfjordsforbindelse - en motorvej vest om Aalborg i Egholmlinien, som vist på kortet. 5 klagere - herunder Danmarks Naturfredningsforening indklagede vedtægelsen til Naturklagenævnet.

Regionplantillægget og den tilhørende VVM-redegørelse for 3. Limfjordsforbindelse blev i februar 2006 underkendt af Naturklagenævnet. Baggrunden var den såkaldte "Hjertemuslingedom" ved EF domstolen (C-127/02), der blev afsagt den 7.9.2004. Efter Naturklagenævnets vurdering øgende denne kravene til undersøgelserne af mulige påvirkninger og til den videnskabelige kvalitet af undersøgelserne. Disse undersøgelseskrav var efter Naturklagenævnets vurdering ikke opfyldt i amtets VVM. Det drejede sig primært om vurderinger af Egholmlinien påvirkning af Natura 2000- og EF-fuglebeskyttelsesområdet beliggende vest for linjeføringen samt vurderinger af strømforholdene i fjorden.

Naturklagenævnets afgørelse betød, at arealreservationen til Egholmlinien ikke længere var gyldig. Derfor besluttede Nordjyllands Amt i marts 2006 at iværksætte en ny planlægningsproces i samarbejde med Kystdirektoratet, Vejdirektoratet og Aalborg Kommune.

I den nye VVM-redegørelse blev analyserne udbygget i henhold til skærpede krav til indholdet af miljøundersøgelserne, herunder konsekvensvurdering af påvirkning af habitatområder og deres udpegningsgrundlag.

Den supplerende VVM-redegørelse og et forslag til regionplantillæg blev lagt frem i offentlig i høring frem til den 15. november 2006, og i den forbindelse gjorde Skov- og Naturstyrelsen indsigelse mod tre følgende forhold i regionplantillægget:

- Påvirkning af habitatområder
- Påvirkning af fuglebeskyttelsesområder
- Opfyldelse af kravene i habitatdirektivets artikel 12 om beskyttede arter (bilag IV-arter)



Nordjyllands Amt udarbejdede efterfølgende en række præciseringer vedrørende de tre forhold til Skov- og Naturstyrelsen. På den baggrund vurderede styrelsen, at der ikke længere var grundlag for at opretholde indsigelsen mod de to første forhold, men ikke for at ophæve indsigelsen vedrørende det tredje forhold om kravene i habitatdirektivets artikel 12 om beskyttelse af arter.

På sit sidste møde d. 12. december 2006 var Amtsrådet således ikke i stand til at vedtage det udarbejdede regionplantillæg med arealreservationen for Egholmlinien og dermed VVM-redegørelsen. Amtsrådet opfordrede i den forbindelse staten og Aalborg kommune til at færdiggøre det udarbejdede forslag til VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse.

VVM-undersøgelse 2010-2011

I forbindelse med forhandlingerne om Transportaftalen "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev forligspartierne enige om at bevillige 10 mio. kr. til færdiggørelse af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse. VVM-undersøgelsen er igangsat og forventes afsluttet i foråret 2011. Det er det hensigten, at partierne bag trafikaftalen skal drøfte projektet i efteråret 2011 som led i den rullende planlægning.

VVM-undersøgelsen tager udgangspunkt i de tre forslag til en ny fjordkrydsning, som indgik i Nordjyllands Amts VVM-undersøgelse fra 2006. Det drejer sig om to motorvejsløsninger vest om Aalborg (Egholm- og Lindholmlinjen) mellem E45 i syd og E39 i nord og om en udbygning af E45 Nordjyske Motorvej til 6 spor gennem Aalborg inklusiv anlæg af en ny parallel-tunnel ved Limfjorden.

Derudover omfatter VVM-undersøgelsen et såkaldt 0+ (nulplus) alternativ, hvor der gennemføres en opgradering af kapaciteten på den eksisterende motorvej og et såkaldt K+ alternativ, hvor den kollektive trafik på tværs af Limfjorden udbygges. Ved alle alternativer vurderes forholdene for cykeltrafikken.

Færdiggørelsen af VVM redegørelsen indebærer både en udbygning og opdatering af det foreliggende materiale. Baggrunden herfor er:

- at det udarbejdede projektmateriale primært sigtede mod at muliggøre arealreservationen i region- og kommuneplan, hvorfor den tekniske detaljeringsgrad i bearbejdningen af projektforslagene er begrænset. Opdateringen skal bidrage til en højere grad af afklaring af de tekniske løsninger - herunder med henblik på bl.a. at sikre en korrekt vurdering af anlæggenes miljømæssige virkninger og de omkostninger, som er forbundet med løsningerne.
- at der sker en løbende metodeudvikling i forhold til kortlægning og beskrivelse af de miljømæssige virkninger (støjudbredelse, luftforurening, overfladevand, landskab mv.), og denne udvikling bidrager til forbedringer af vurderingsgrundlaget. Opdateringen skal sikre, at disse nyere metoder tages i anvendelse.
- at der – både nationalt og internationalt – er kommet betydelig større fokus på, hvordan kravene jf. både VVM- og Natura 2000 direktiverne skal udmøntes i undersøgel-



ser, dokumentation etc. Det betyder bl.a., at langt flere artsgrupper undersøges systematisk i dag, og at man ikke altid kan bruge forsigtighedsprincippet og indbygge afværgeforanstaltninger, uden at der er vished om, at arterne lever i området. Konkret er der eksempelvis behov for en systematisk eftersøgning af flagermus.

- at VVM-undersøgelsen fra 2006 delvist byggede på biologiske feltundersøgelser, der var indsamlet i tidligere faser af planlægningen fra 1996 og frem. Erfaringsmæssigt sker der hurtigt ændringer i bestandene af bilag IV-arter. Navnlig paddebestande påvirkes f.eks. positivt af nyetablerede vand-huller og negativt af andehold, gyllespredning osv.
- at anlægsfase og metode ikke blev beskrevet i VVM-undersøgelsen, herunder behov for midlertidige faciliteter til fremstilling af tunnelelementer tæt på anlægsstedet og håndtering af forurenede jord og fjordsediment
- at vejprojektet som følge af detaljeringsgraden manglede en detaljeret indarbejdelse af afværgeforanstaltninger (støjafskærmning, afvandingssystem, regnvandsbassiner, faunapassager mv.) såvel under anlæg som i driftsfasen, hvilket gjorde det vanskeligt at sandsynliggøre, at virkninger på natur kan afværges/mindskes.
- at det anvendte scenarieår for trafikberegningerne (år 2015) ikke længere afspejler en langsigtet vurdering af løsningernes trafikale konsekvenser. Opdateringen skal muliggøre vurderinger af de trafikale forhold i år 2020 og en mere præcis afspejling af trafikstrømmene i og udenfor myldretiden.
- at Vejdirektoratet i samarbejde med Aalborg Kommune har arbejdet videre med trafikledelse ved Aalborg siden VVM undersøgelsen i 2006 og at det vil være naturligt at medtage dette i løsningerne for den 3. Limfjordsforbindelse uanset om der bliver tale om en vestlig eller østlig linjeføring.

Vestforbindelse - Ny motorvej vest om Aalborg

Projektet omfatter en ny motorvej (forlængelse af E39) vest om Aalborg tilsluttet E45 ved Dall Kirke i syd og E39 ved Vestbjerg i nord. Omkring krydsningen af Limfjorden foreligger to alternative linjeføringer - en vestlig via Egholm og en østlig bynær via Lindholm. På delstrækningerne nord og syd for fjordkrydsningen følger de to alternativer samme linjeføring.

I overensstemmelse løsningen skitseret af Aalborg Kommune i VVM redegørelsen for "Nye Vejanlæg i Aalborg Syd" etableres et fuldt motorvejskryds ved tilslutningen til E45 inklusive nordvendte ramper. Ved Dall Kirke etableres en underføring under E45 for trafikken fra E45 syd mod nord ad Vestforbindelsen og trafikken fra E39 mod nord ad E45. Denne løsning er fremkommet efter drøftelser med Stiftsøvrigheden.

Vestforbindelsen føres hen over Østerådalen via en lang dalbro og ledes over jernbanen og Hobrovej, hvor der etableres tilslutningsanlæg syd for centerområdet City Syd. Vejen føres videre og passerer under Nibevej og Ny Nibevej, hvor der etableres tilslutningsanlæg.



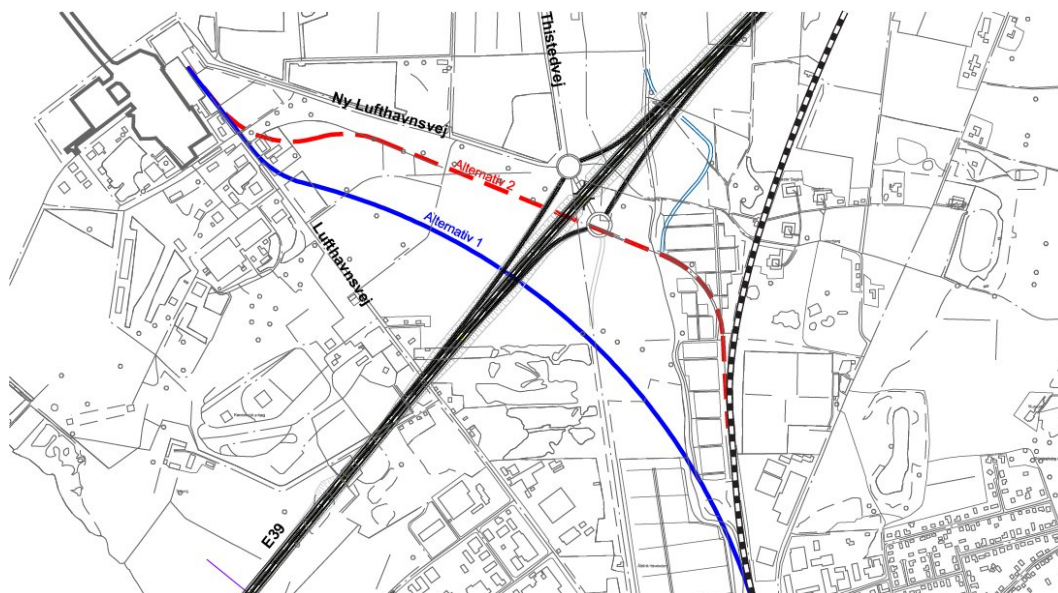
I forhold til det af Nordjyllands Amt vurderede projekt foretages en mindre justering af linjeføringen på delstrækningen fra Hobrovej til Ny Nibevej med henblik på at opnå bedre arealforhold og en bedre geometri for vejanlægget. Det betyder en mindre flytning af skæringen med Hobrovej ca. 30 m mod syd og en flytning af skæringen med Ny Nibevej ca. 110 m mod vest.

Frem mod Nørholmsvej, som ledes hen over motorvejen, deler de to linjeføringer sig.

Egholmlinjen fortsætter mod nord og ledes i en tunnel under sejlrenden syd for Egholm. Amtets projekt indebar opfyld på strandengsområder omkring sejlrenden, hvilket kan være i konflikt med hensynet til habitatområde og de beskyttede arter. Derfor ændres projektet med en forlængelse af tunnelen (på ca. 365 m).

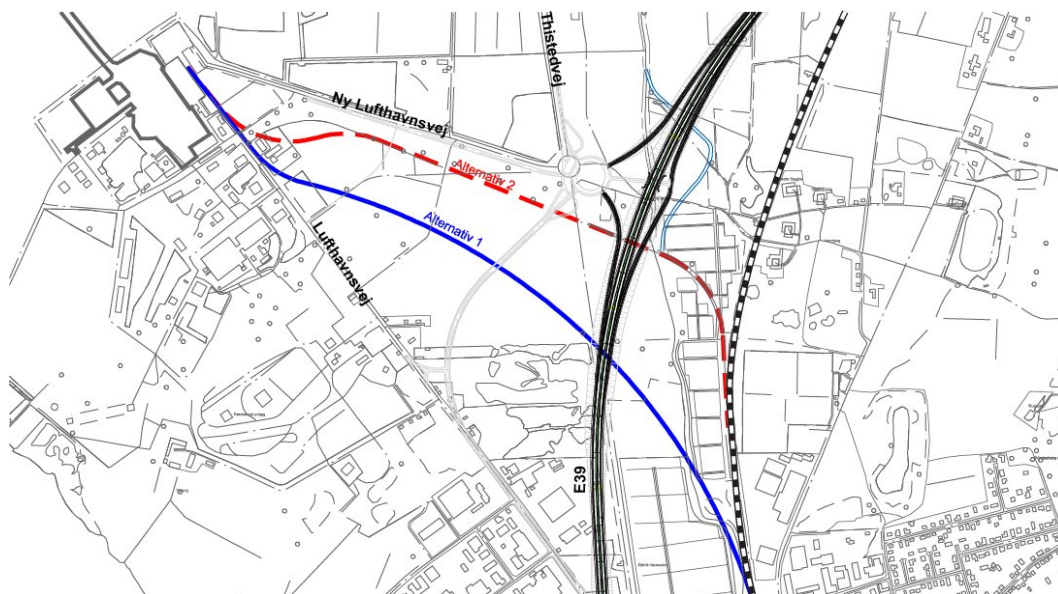
Nord for Egholm føres motorvejen over Nørredyb på en bro. Ved siden af motorvejsbroen etableres en bro for lokaltrafik. Amtets projekt indebar opfyld nord for Egholm mhp. at forlægge lokalvejen Egholm mod nord, hvor frihøjden under broen er større. Imidlertid kan også dette opfyld være i konflikt med hensynet til beskyttede arter, så derfor fastholdes kystlinjen uændret. I stedet nedgraves lokalvejen således tilstrækkelig frihøjde opnås.

Nord for Limfjorden føres motorvejen i Egholmlinjen over Lufthavnsvej og Thistedvej, hvor der etableres et tilslutningsanlæg. Ved Lufthavnsvej sikres tilstrækkelig frihøjde til etablering af en busvej under motorvejen. Dette skal samtidig muliggøre eventuel etablering af en ny banestrækning til lufthavnen, såfremt den igangsatte analyse viser, at dette vil være en hensigtsmæssig løsning. Anvendelse af et eksisterende sportracé (rød markering på nedenstående) vurderes ikke at være foreneligt med Egholmlinjen.



Lindholmlinjen drejer ved Nørholmsvej mod øst ind gennem Vestbyen i Aalborg. Der etableres en fordelerring som leder trafikken mod byen via Peder Skrams Gade og Annebergvej.

Projektet bearbejdes på strækningen mhp. at sikre oversigt i det snævre forløb og reducere gradienterne på ramperne frem mod fordeleringen, ligesom muligheder for at forlænge overdækningen af hensyn til naboområderne belyses.



Nord for Limfjorden føres motorvejen i Lindholmlinjen under Thistedvej, hvor det etableres tilslutningsanlæg. Thistedvej forlægges i løsningen ind via Lufthavnsvej. Frem mod Ny Lufthavnsvej føres vejen op på en dæmning. Denne dæmning sikres en tilstrækkelig frihøjde til, at det vil være muligt at etablere en ny banestrækning til lufthavnen, såfremt den igangsatte analyse viser, at dette vil være en hensigtsmæssig løsning. Anvendelse af et eksisterende sportracé (rød markering på ovenstående) vurderes heller ikke at være foreneligt med Lindholmlinjen.

Nord for Ny Lufthavnsvej løber Egholm og Lindholmlinjerne atter sammen i et fælles forløb frem til E39. Motorvejen føres på strækningen over jernbanen og Høvejen, hvor der etableres et tilslutningsanlæg. Nord for Høvejen føres Teglværksvej over motorvejen med henblik på at sikre vejbetjening af ejendomme i området.

For hele strækningen er der sket en justering af vejens tværprofil, således at dette følger de standarder, Vejdirektoratet i dag anvender. For tunnelerne sker der ligeledes en tilpasning af tunneltværsnittet i overensstemmelse med de gældende sikkerhedskrav. Det betyder, at dybdepunktet i tunnelerne kommer til at ligge lidt dybere end i de tidligere forslag. For at optimere indplaceringen af tunnelerne er der som led i arbejdet sket pejling af dybder i Limfjorden ved krydsningerne. Tunnelerne tænkes både i Egholmlinjen og Lindholmlinjen indrettet med 2 kørespor og nødspor.

I forbindelse med amtets VVM-undersøgelse blev der foretaget en indledende vurdering af en alternativ løsning på fjordkrydsningen med en kort boret tunnel fra Aalborg til Egholm og en lang boret tunnel fra Aalborg til Nørresundby i Egholmlinjen. De geotekniske forhold i Eg-

holmlinjen er imidlertid ikke egnede til borede tunneler. Derfor er det i stedet valgt at belyse en lang boret tunnel i Lindholmlinjen, hvor undergrunden er meget kalkholdig og dermed mere gunstige for etablering af en boret tunnel. Denne løsning vil som Egholmlinjen have tilslutningsanlæg syd for fjorden ved Nørholmsvej og nord for fjorden ved Ny Lufthavsvej.

Østforbindelse - Udbygning af E45 Nordjyske Motorvej inkl. paralleltunnel
Projektet omfatter en udbygning af E45 til 6 kørespor mellem Mariendals Mølle Indføringen og Limfjorden samt en ny tunnelforbindelse parallelt med og øst for den eksisterende Limfjordstunnel. Tilslutningen af Kridtsvinget umiddelbart syd for Limfjordstunnelen ændres, således at tilkørsel til E45 i nordlig retning fremover sker i højre vejside. Dette indebærer underføring af tilkørslen.

Da funderingsforholdene ved den eksisterende Limfjordstunnel ikke er gode er det ved opdateringen af projektet valgt at placere paralleltunnelen i større afstand af denne end hidtil forudsat for at minimere risikoen for sætningsproblemer. Behovet for øget afstand til den eksisterende Limfjordstunnel forstærkes af kravene til et større fritrumsprofil i den nye tunnel.

Sporkonfigurationen i tunnelerne vil med Østforbindelsen have en stor betydning for afviklingsforholdene på strækningen bl.a. som følge af de nærliggende tilslutningsanlæg og derfor er dette et særligt fokusområde ved opdateringen af trafikmodellen.

Udbygningen af E45 syd for Limfjorden er i denne løsning forudsat gennemført efter samme principper som den igangværende udbygning nord for Limfjorden. Der vil i den forbindelse være fokus på sikring af tilstrækkelige længder for ramper ligesom afviklingsforholdene i rampekrydsene, hvor der enkelte steder allerede i dag er problemer, vil være i fokus.

Projektets grænseflade til et nyt tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle indføringen, hvor Aalborg Kommune ønsker at skabe en ny sammenhængende forbindelse for den tværgående trafik syd om byen og en løsning for betjening af det regionale centerområde i City Syd, skal i denne sammenhæng afklares.

Hvis det beslutes at udbygge den eksisterende motorvej vil det være relevant at vurdere om ITS systemet, der p.t. er under udbygning på den eksisterende motorvej, kan anvendes under anlægsfasen, samt udnyttes i forbindelse med den efterfølgende driftsfase, herunder hvilke dele af systemet der kan genbruges, og i hvilket omfang systemet bør udvides.

Det vil blive undersøgt hvilke funktionsmæssige krav der vil være relevant for et nyt samlet system i driftsfasen, herunder muligheder for overledning mellem den eksisterende og evt. kommende tunnel, mulighed for reversible vognbaner i tunnelerne etc.

3. nordgående spor på E45 mellem Nørresundby og Bouet

I forbindelse med forhandlingerne om Transportaftalen "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev forligspartierne enige om at bevillige 70 mio. kr. til etablering af et 3. nordgående spor på E45 mellem Nørresundby og Bouet (ca. 1,8 km).



Udbygning af E45 mellem Nørresundby og Bouet umiddelbart nord for Limfjordstunnelen i nordgående retning vil begrænse de begyndende trængselsproblemer omkring Limfjordstunnelen, herunder for trafikken til og fra Aalborg Havn.

Anlægsarbejdet blev igangsat i september 2010.

Intelligent styring af den overordnede trafik i Aalborg-området
Projektet "Intelligent styring af den overordnede trafik i Aalborg-området ved Limfjordstunnelen" gennemføres som en konsekvens af "Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009.

ITS-projektet omfatter p.t. etablering af supplerende dataopsamlingsudstyr, opgradering og udvidelse af det eksisterende ITS system og visning af rejsetidsinformation på variable tavler m.m.

Endvidere etableres der i samarbejde med Aalborg Kommune et dataopsamlingsystem. Data genereret fra dette system benyttes bl.a. til udregning af rejsetider der kan præsenteres på et webbaseret kort til formidling af information om rejsetider/trafiktilstande i Aalborg-området, såvel som via selve ITS systemet.

ITS anlægget forventes at gå i prøvedrift april 2011.

Ny tilslutning til E45 ved Mariendals Mølle Motorvejen
Aalborg Kommune har afsluttet en VVM-undersøgelse vedrørende ombygning af Mariendals Mølle Motorvejen, Sønderbro Indføringen og tilslutning af Ny Dallvej og Egnspanvej til E45 Nordjyske Motorvej.

Kommunen har ønsket at tilvejebringe det planlægningsmæssige grundlag for etablering af nye vejanlæg i Aalborg Syd mellem Hadsund Landevej og E45 samt mellem E45 og City Syd.

Kommuneplantillægget omfatter følgende vejanlæg:

- Egnspanvej mellem Hadsund Landevej og E45
- Nyt tilslutningsanlæg til E45

samt to alternativer for forbindelsen mellem E45 og Hobrovej:

- Ny Dallvej
- Motorvejsindføring til City Syd

Aalborg Byråds endelige stillingtagen til vejplanerne i Aalborg Syd afventer færdiggørelsen af Vejdirektoratets VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse.



DEN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE

