

Notat

23.05.2022

Projekt nr.: 1017908
+45 2880 6751
late@moe.dk

Projekt: Ny ved syd for Støvring

Emne: Alternativ syd for Porthusvej

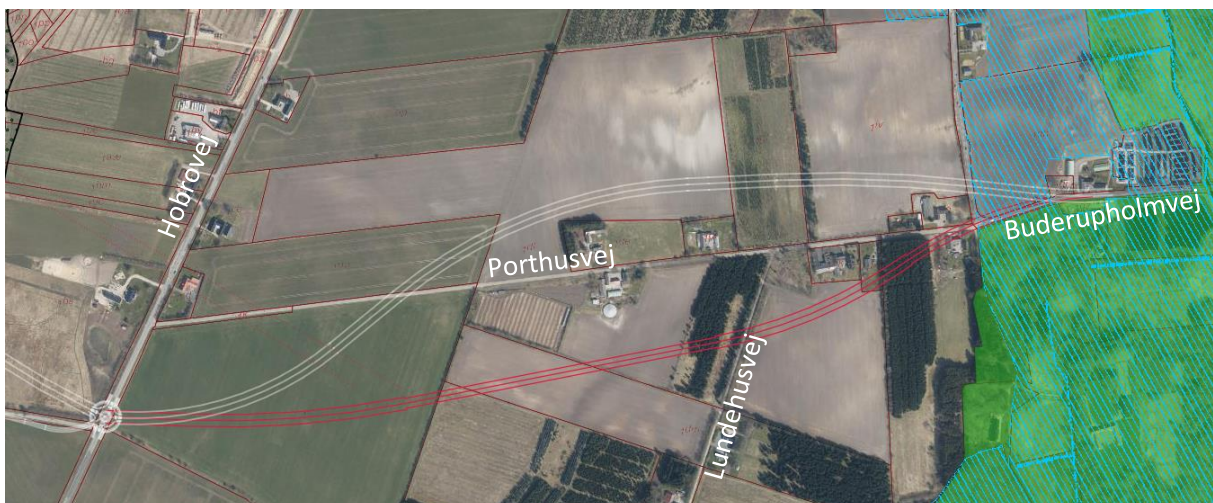
Rev.: A

Fordeling: Asger Rahbek Hansen Rebild Kommune

1 Vurdering af alternativ linjeføring syd om Porthusvej

I notatet "Linjeføringsanalyse for Ny Nibevej i Støvring" af 30. marts 2021 har MOE vurderet en række alternativer for placering af en ny vej syd for Støvring.

Der er efter den politiske beslutning om valg af hovedalternativ fremsat ønske om en supplerende vurdering af et alternativ for delstrækningen øst for Hobrovej. I alle tidligere undersøgte alternativer har vejen på denne strækning været placeret nord for Porthusvej, men der ønskes nu en vurdering af et alternativ, hvor vejen placeres syd for Porthusvej, som vist på Figur 1.



Figur 1 Forløb af ny vejforbindelse syd om Porthusvej med tilslutning til Hobrovej. (Den hvide linje viser forløbet nord om Porthusvej)

De grundlæggende forudsætninger for vejen herunder placering og udformning af tilslutningspunkter, vejtype mv. er de samme, som for de øvrige undersøgelser. For information om disse forhold henvises til det tidligere notat.

Der gives her en vurdering af de samme forhold, der er beskrevet for de enkelte linjeføringer i det tidligere notat.

Der er ikke gennemført trafikmodelberegninger i forbindelse med vurderingen, idet trafikken næsten udelukkende påvirkes af linjeføringens placering og udformning vest for Hobrovej. Øst for Hobrovej vil den nye vej blive eneste reelle alternativ, og forskellen mellem en løsning hhv. nord og syd for Porthusvej vil ikke påvirke trafikanternes overordnede rutevalg. Trafikmængden vil således være som for det valgte alternativ 3.

2 Vurdering af den alternative linjeføring

I linjeføringen syd om Porthusvej er udgangspunktet det sydligste tilslutningspunkt til Hobrovej, hvor der etableres en rundkørsel umiddelbart nord for Fløevej. Herfra føres vejen i en lang venstredrejet kurve mod øst syd om de eksisterende ejendomme langs med Porthusvej frem til en skæring af Lundehusvej. Ved Lundehusvej etableres der en ensporet smal tunnel, for at sikre adgang fra ejendommene syd for den nye vej til Porthusvej.

Som et alternativ til tunnelen ved Lundehusvej, kan der arbejdes med en løsning, hvor Lundehusvej tilkobles den nye vejforbindelse i et kanaliseret trebenet kryds. Denne løsning vil dog stadig kræve, at der etableres stiforbindelse fra Lundehusvej til Porthusvej, og dermed en tunnel.

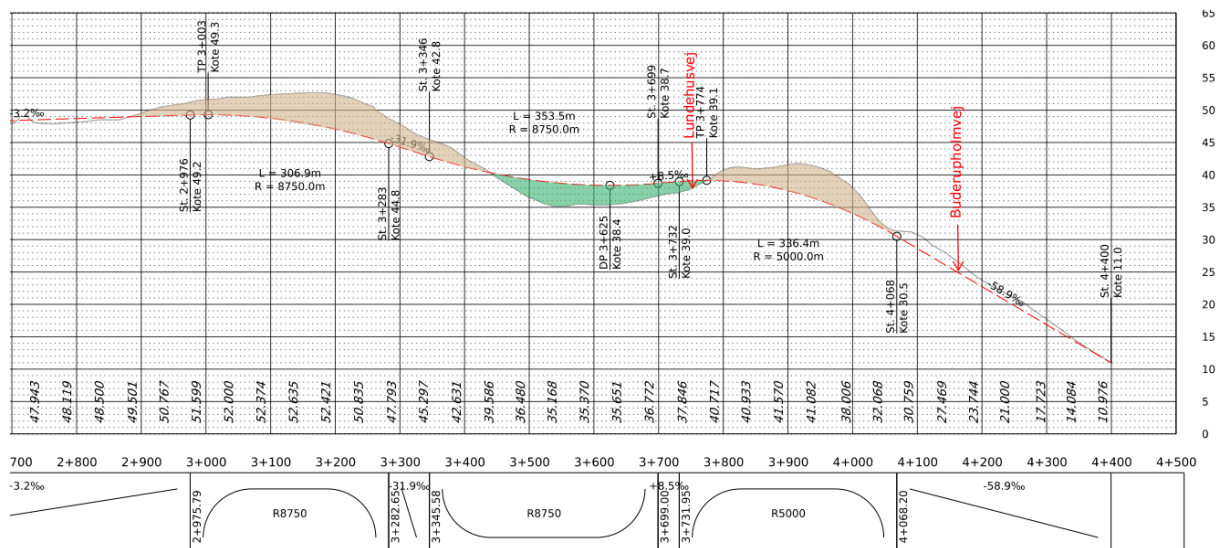
Fra Lundehusvej føres vejen videre mod øst og forløber i en S-kurve, som sikrer tilkobling til Buderupholmvej i samme tilkoblingspunkt som den nordlige linjeføring. Der er anvendt minimumsradius for stopsigt gennem S-kurven, for på bedst mulig vis at komme uden om habitatområdet. Der vil ikke være mødesigt gennem kurven.

Ud fra det nuværende vidensniveau vurderes det, at der med stor sandsynlighed må ske ekspropriation af ejendommene Porthusvej 12 og 16.

I løsningsforslaget opretholdes krydset Porthusvej/Hobrovej for at sikre adgang til de eksisterende ejendomme langs Porthusvej. Tilslutningen fra Porthusvej til Buderupholmvej nedlægges, og der ønskes samtidig etableret niveaufri stikrydsning for lette trafikanter der skal til og fra Buderupholmvej, på samme måde som for de øvrige undersøgte alternativer. Dette vil dog betyde, at anlægget vil komme ind i Natura 2000-området, da vejen er placeret meget tæt på områdets grænse.

Der skal også sikres adgang til ejendommene Buderupholmvej 40-44, der er tilsluttet Porthusvej via en mindre grusvej. Denne vej afskæres ved anlæg af den nye vej, og der vil skulle etableres en ny forbindelse enten via Buderupholmvej 48, eller som en ny vej tilsluttet Lundehusvej.

Figur 2 viser længdeprofil for det sydlige vejforløb, der viser at vejen skal igennem et kuperet landskab, hvor der skal etableres dybe skråningsafgravninger (+5 m) for at sikre den nødvendige vertikale oversigt. Alternativet har således en større indgriben i landskabet end løsningen nord for Porthusvej, hvor længdeprofil stort set kan holdes inden for 1-2 m i forhold til terrænet.



Figur 2 Længdeprofil for løsningsforslag syd om Porthusvej (Brun = afgravning og grøn = påfyldning)

2.1 Trafikale konsekvenser

Der er ikke gennemført nye trafikmodelberegninger for det sydlige alternativ, men det vurderes at idet de to linjeføringer stort set har samme længde, vil trafikmængderne på det sydlige alternativ være i samme størrelse, som forløbet nord om Porthusvej med det tilsvarende krydsningspunkt på Hobrovej.

2.2 Arealforhold

Arealforhold for delstrækningen syd om Porthusvej fremgår af Figur 3. Linjeføringen syd for Porthusvej berører i alt ca. 34.100 m², fordelt på 9 matrikler. Linjeføringens indvirkning på matriklerne vurderes at være følgende:

Vægt	Indvirkning	Antal matrikler	Samlet areal (m ²)
1	Vejareal	1	1.488
2	Ubetydelig indvirkning	1	704
3	Mark opdeles	3	14.371
4	Afskæring af gård fra mark	2	11.154
5	Ekspropriering af ejendom	3	6.383

Tre af disse matrikler vurderes at blive væsentligt påvirket, og det vurderes at to ejendomme formentlig må totaleksproprieres.

Det har ikke været muligt at anslå omkostningerne til ekspropriering mv. på dette stadie i projektet.

Det må dog forventes, at omkostningerne bliver væsentlig højere end hvis vejen placeres nord for Porthusvej, idet der i det nordlige alternativ ikke skal foretages ekspropriation af ejendomme. Dette er en væsentlig forskel for de to alternativer.



Figur 3 Arealforhold for linjeføringen syd om Porthusvej. Røde markeringer angiver ejendomme, der formentlig må totaleksproprieres.

2.3 Potentiale for boligudvikling

Linjeføringen for vejforbindelsen syd om Porthusvej placeres i periferien af et kommende udviklingsområde. Dermed opnås teoretisk bedre byudviklingsmuligheder, men i praksis vurderes udviklingspotentialet at bliver dårligere. Det skyldes bl.a. udnyttelsen af de tilbageværende ejendomme langs Porthusvej, der ikke indgår i byudviklingen, og mulighederne i området syd for Porthusvej, der i mindre grad vil være egnet til byudvikling, hvis vejen placeres her.

Det vurderes således, at byudvikling både nord og syd for Porthusvej forringes med etablering af det sydlige alternativ.

2.4 Støjpåvirkninger

Linjeføringen syd om Porthusvej kan medføre en lidt mindre støjpåvirkning af den kommende byudvikling, men effekten vurderes at være begrænset, idet byudviklingen vurderes at nå samme afstand til vejen, uanset hvor den placeres.

En kort strækning af vejen etableres på dæmning, hvilket vil medføre øget støjpåvirkning af omgivelserne, herunder både i naturområdet og i de omkringliggende boligområder.

De trafikale ændringer for den sydlige linjeføring svarer til det nordlig forslag, hvorfor de støjmæssige konsekvenser også er sammenlignelige. På den nye vejforbindelse øst for Hobrovej vil afstanden til 58-dB(A) kurven ifølge en overslagsberegning, som følger Nord2000 beregningsmetoden, være på 66 m i 2025 stigende til 70 m i 2035 pga. den generelle trafikvækst. På stækningen ligger to ejendomme inden for denne afstand.

Skal der sikres et tilfredsstillende støjniveau ved de kommende boliger i byudviklingsområderne, skal afværgeforanstaltninger i form af støjvolde eller -skærme indtænkes i den videre planlægning af områderne, hvor der planlægges for boliger tættere på den nye vejforbindelse end 80 meter.

Generelt vurderes støjpåvirkningen at være på niveau med løsningen nord for Porthusvej, når de områder der endnu er kommuneplanlagt, inddrages.

2.5 Landskabelige påvirkninger

Linjeføringen løber fra Hobrovej og fortsætter mod syd, hvorefter vejen slår en bue mod nord ved sammenkobling med Buderupholmvej ved svinget og dambruget. Vejen gennemskærer to større skovbevoksninger og flere læhegn men har sit øvrige forløb i det åbne land. Linjeføringen forløber igennem det fredede område "Gravlevdalen og Rebild Bakker". Indsigten til Natura 2000-området og Lindenborg Ådal vil flere steder blive påvirket af linjeføringen.



Figur 4 Landskab set fra Hobrovej med Porthusvej i centrum. I retning mod Buderupholmvej og Lindenborg Ådal (Øst)

I forhold til linjeføringen nord om Porthusvej, skærer den sydlige linjeføring igennem to skovområder og flere læhegn. Derudover vil alternativet medføre en større påvirkning af landskabet pga. relativt store skråningsanlæg. Figur 2 viser længdeprofilet, der illustrerer at linjeføringen løber igennem et kuperet landskab med store terrænforskelle. Vejen anlægges derfor delvist på dæmning og delvis ved dybe skråningsafgravninger (+5 m).

Det sydlige alternativ vurderes derfor at have en mærkbar større påvirkning af de landskabelige værdier end linjeføringen nord om Porthusvej. Alternativet har således en større indgriben i landskabet end løsningen nord for Porthusvej, hvor længdeprofilen stort set kan holdes inden for 1-2 m i forhold til terrænet.

2.6 Naturmæssige påvirkninger

Ved tilslutning til Buderupholmvej grænser vejforløbet op til Natura 2000-området samt et fredsskoveareal. Ved anlæggelse af vejen så tæt på udpegningerne kan en negativ påvirkning ikke afvises. Linjeføringen løber igennem det fredede område "Gravlevdalen og Rebild Bakker" og gennemskærer to skovbevoksede arealer i umiddelbar nærhed af beskyttelsen af Lindenberg Ådal som "Økologisk forbindelse". Det må formodes at disse skove har funktion som mosaiklandskab og at der foregår en grad af migration mellem skovarealerne og arealerne i ådalen udpeget som "Økologisk forbindelse". Anlægges en vej på tværs af disse områder, vil vejen agere spærring og dermed hindre vildt og øvrig fauna at migrere mellem de to områder og dermed potentielt begrænse deres udbredelse.

Den naturmæssige påvirkning vurderes derfor at være mærkbart større end for det nordlige alternativ.

2.7 Kulturarv

I kommuneplanen er Buderup ødekirke udpeget som særligt visuelt orienteringspunkt i den åbne del af dallandskabet for Lindenberg Ådal, med nærhedszone og fjernzone. Linjeføringen nord om Porthusvej vil have forløb igennem begge zoner. Linjeføringen syd om Porthusvej vil have forløb igennem fjernzonen.

Der er ikke identificeret en påvirkning af kulturarvsarealer samt beskyttede fortidsminder, for linjeføringen, uanset om den etableres nord eller syd for Porthusvej. Der er heller ingen fredede kulturarvsarealer i nærheden af de to linjeføringer.

2.8 Vandmiljø

Begge alternativer medfører potentiel udledning af regnvand til recipienten Lindenberg Å. Der vurderes ikke at være væsentlige forskelle på de to alternativer mht. påvirkningen af vandmiljø.

2.9 Påvirkning af rekreative områder

Linjeføringen syd om Porthusvej vil krydse flere grønne områder samt skovbevoksning i nærhed af beboelse. Disse arealer opleves af de omkringboende som rekreative, men er ikke med offentlig adgang. Vejen vil her skabe stor forstyrrelse af den rekreative oplevelse på deres grønne arealer ved gennemskæring af flere arealer. Samtidig vil den vanskeliggøre færdsel til fods i området.

Forslaget nord om Porthusvej krydser ingen rekreative områder, og beboerne har ikke oplyst at der skulle være særlige rekreative værdier her.

Det sydlige alternativ har således en identificeret negativ påvirkning af de rekreative værdier, som ikke findes ved det nordlige alternativ.

2.10 Anlægsoverslag

En sydlig linjeføring har samme længde som den nordlige, men der vil være mere jordarbejde forbundet med denne løsning. Derudover vil der skulle etableres en tunnel, hvor Lundehusvej passerer under den nye vejforbindelse.

Der er ikke regnet særskilt på anlægsomkostningerne for strækningerne øst for Hobrovej. Det samlede hovedforslag inkl. linjeføringen nord for Porthusvej er tidligere beregnet at koste ca. 59,5 mio. kr.

Vælges det sydlige alternativ vurderes de ekstra jordarbejder og en mindre tunnel ved Lundehusvej at medføre en merpris på 3-5 mio. kr. Dette skal dog kvalificeres, såfremt det ønskes at arbejde videre med denne løsning. Der er tale om en stigning på 5-8 % i forhold til den samlede pris for det valgte hovedalternativ.

3 Samlet vurdering

Der er gennemført en vurdering af en alternativ linjeføring syd om Porthusvej på strækningen øst for Hobrovej. Denne linjeføring vil trafikalt set ikke adskille sig væsentligt fra en linjeføring nord for Porthusvej. Det skyldes, at længden af de to løsninger er omtrent den samme, og at tilslutningspunkterne i hver ende, også vil være de samme.

Det sydlige alternativ har dog nogle ulemper, mens der ikke kan peges på nogle væsentlige fordele. De væsentligste ulemper er:

- Løsningen medfører formentlig behov for totalekspropriation af to ejendomme
- Lokale vejtilslutninger besværliggøres og fordyres ved anlæg af tunnel for Lundehusvej og ny tilslutning for Buderupholmvej 40-44
- Anlæg af niveaufri krydsning ved Buderupholmvej kan blive svært pga. Natura 2000-området
- Løsningen medfører mærkbar påvirkning af de:
 - Landskabelige værdier
 - Naturmæssige værdier
 - Rekreative værdier

Derudover vurderes byudviklingspotentialiet at blive lidt dårligere, ligesom vejen vil blive dyrere.

På baggrund af vurderingen anbefales det, at der ikke arbejdes videre med det sydlige alternativ, og at den allerede besluttede linjeføring nord om Porthusvej fastholdes.