

Vejudbygningsplan

for Aalborg 2009-16

Baggrundsrapport

Tillæg 2009



AALBORG
KOMMUNE

Tekst og Illustrationer: COWI A/S

Ortofoto: DDO®land2008. Copyright COWI

Luffoto: Allan Kartin
Aalborg Kommune

Copyright: Aalborg Kommune

Oplag: 100 stk.

Dato: December 2009

Nørresundby



Hasseris og Vestbyen



Aalborg C



Aalborg S og SV

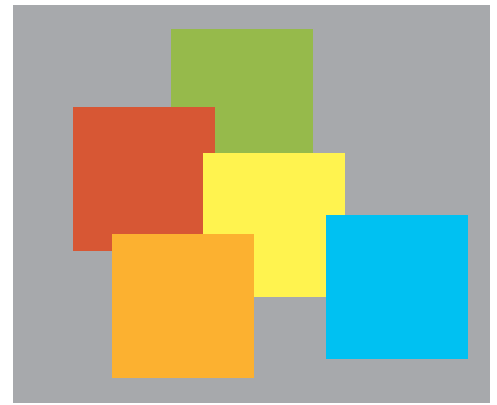


Indhold

Aalborg Ø og SØ



5	Indledning	21	Aalborg Ø og SØ
7	Aalborg C	21	Status
7	Status	21	Vejombygninger og nyanlæg
8	Vejombygninger og nyanlæg	22	Projekter i Aalborg Ø og SØ
9	Ændringer i vejstrukturen	25	Nørresundby
10	Projekter i Aalborg C	25	Status
15	Hasseris og Vestbyen	26	Vejombygninger og nyanlæg
15	Status	27	Projekter i Nørresundby
15	Vejombygninger og nyanlæg	29	Oplandsbyerne
17	Aalborg S og SV	29	Status
17	Status	29	Vejombygninger og nyanlæg
17	Vejombygninger og nyanlæg	30	Projekter i Oplandsbyerne
18	Projekter i Aalborg S og SV	33	Udførelse
		33	Politiske behandlede projekter
		35	Nye projekter



Indledning

Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt udarbejdede i 2005 "Vejudbygningsplan for Aalborg-området 2005-16". Med vej-udbygningsplanen blev der lagt en samlet plan for udvikling af vejnettet frem til og efter realiseringen af den 3. Limfjordsforbindelse.

Siden Byrådets vedtagelse af Vejudbygningsplanen i juni 2005 er der sket meget.

Vejudbygningsplanen tog udgangspunkt i Infrastrukturplanen fra 2000 og beslutningen i Amsråd og Byråd fra 2003 på baggrund af en VVM undersøgelse om sikring af areal til en Vestforbindelse via Egholm.

Som følge af en kendelse i henhold til Habitatdirektivet ved EU domstolen i maj 2004 underkendte Naturklagenævnet i februar 2006 Regionplantillægget med tilhørende VVM-redegørelse. Der blev blandt andet henvist til, at behandlingen af Natura 2000 områderne ikke var tilstrækkelig.

I 2006 ønskede Nordjyllands Amt at færdiggøre analyserne forud for kommunalreformens ikrafttræden og iværksatte derfor gennemførelse af en Natura 2000 konsekvensvurdering samt supplerende analyser af flora og fauna i korridorerne for de undersøgte linieføringer.

VVM-redegørelsen blev opdateret med den nye information og gik sammen med regionplantillægget i offentlig høring.

I høringsfasen gjorde Skov- og Naturstyrelsen indsigelse mod materialet, idet man fandt at analyserne for så vidt angik Natura 2000 vurderingerne var fyldestgørende, men at der fortsat var mangler i undersøgelserne for bilag IV arter, som forekommer eller kunne tænkes at forekomme i korridoren for vej anlæggene.

Tidspunktet for Skov- og Naturstyrelsens indsigelse i december 2006 gjorde, at det ikke var muligt for Nordjyllands Amt at færdiggøre VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen. Denne opgave overtages nu af staten i henhold til den indgåede aftale om Grøn transportpolitik mellem alle Folketingets parter excl. Enhedslisten i januar 2009.

Med kommunalreformen er der også sket en ændring af vejbestyrelsesforholdene i Aalborg Kommune. Det kommunale vejnet er blevet større. Dels som følge af at Hals, Sejflod og Nibe Kommuner blev lagt sammen med Aalborg Kommune og dels som følge af nedlæggelsen af Nordjyllands Amt.

Samtidig er der centralt i Aalborg kommet en række tidligere industri og erhvervsområder

i spil som nye byomdannelsesområder, der giver helt nye udfordringer i forhold til byens vejnet.

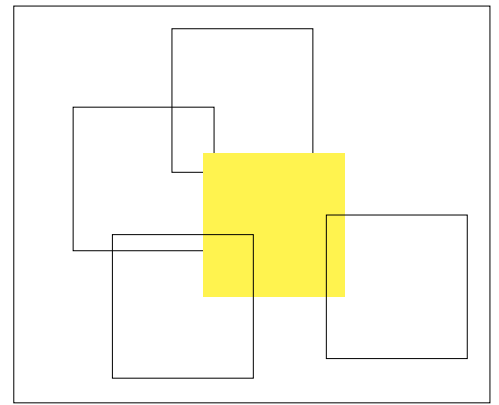
På den baggrund har Aalborg Kommune besluttet at udarbejde dette tillæg til vej-udbygningsplanen.

"Vejudbygningsplan – Tillæg 2009" giver således en status for vejudbygningen og beskriver nye projekter, som er kommet til siden 2005.

Der er udarbejdet en Miljøvurdering af Vejudbygningsplan – Tillæg 2009, der kan ses på Aalborg Kommunes hjemmeside. Miljøvurderingen skal ses i sammenhæng med Kommuneplan09, miljøvurderingen heraf samt Trafik- og Miljøhandlingsplan 09, der ligeledes kan ses af Aalborg Kommunes hjemmeside.

I sammenhæng hermed skal det bemærkes at for alle vejprojekter skal drikkevandsinteresser vurderes i forbindelse med den videre planlægning, og der skal tages hensyn til disse interesser i forbindelse med anlæg og drift af vej anlæggene.





Aalborg C

Status

Den etapevise ombygning af strækningen Strandvejen-Nyhavnsgade er afsluttet for den vestlige og østlige delstrækning. De sidste etaper ved Slotspladsen og den vestlige del af Nyhavnsgade bliver koordineret med færdiggørelsen af FRIS byggeriet og vil blive åbnet for trafik i sommeren 2010.

Forlægningen af trafikken fra Kjellerupsgade til Karolinelundsvej er gennemført. Forlægningen understøttes ved lukningen af den nordlige del af Kjellerupsgade mod Nyhavnsgade. Ombygningen af denne strækning til et torveområde er også igang. Den gennemføres som led i Nordkraftprojektet, og torveområdet kommer til at rumme hovedindgangen til Nordkraft, hvor 1. etape tages i brug i juni 2009.

Cykelstierne langs den østlige del af Østre Alle er ligeledes etableret. Dermed er hele projektkataloget for Aalborg C fra Vejudbygningsplanen realiseret eller under udførelse.



Ændringer i vejstrukturen

Vejstruktur sydlige midtby

Ved omdannelsen af Godsbanearialet og den nordlige del af Håndværkerkvarteret bliver en opgraderet Hjulmagervej og en ny vej i Håndværkerkvarterets forlængelse centrale for betjeningen af området. Bødkervej lukkes samtidig mod Østre Alle. Den nordligste del af Godsbanearialet betjenes via et nyt kryds på Dag Hammarskjölds Gade.

En ny vej fra Nålemagervej kan trafikbetjene kolonihaver og erhverv langs Sønderbro, hvis anvendelsen i området intensiveres. Herved kan der nedlægges en overkørsel til Østre Alle.

Eternitten betjenes via nye signalregulerede kryds på Sønderbro og Sohngårdsholmsvej samt det eksisterende kryds på Østre Alle. Indretningen af det interne vejnet i området skal hindre gennemkørende trafik.



Vejstruktur ved Østre Havn

Ved omdannelsen af Østre Havn og Østerbro Brygge etableres et nyt firebenet kryds på Nyhavnsgade, som skal betjene de to byudviklingsområder. Den vestlige del af Østre Havn området betjenes endvidere via en indkørsel til området fra Stuhrsvej.

Den østlige del af Østre Havn området – syd for Østre Havnebassin – betjenes fra Nyhavnsgade via Skibsbyggerivej-Værftsvej. Med denne struktur forebygges gennemkørende trafik i området og samtidig opnås en hensigtsmæssig fordeling af trafikken.

Østerbro Brygge vil – udover tilslutningen til Nyhavnsgade i det nye firebenede kryds – også være tilsluttet Østerbro.



Projekter i Aalborg C

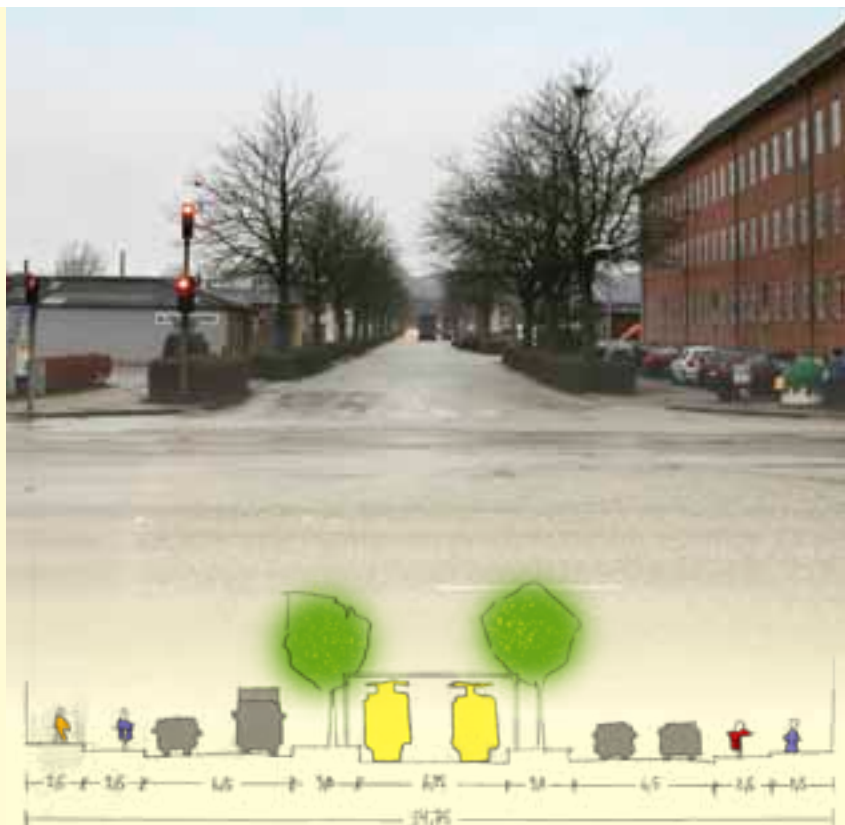


Håndværkervejs forlængelse

Projektet skal give en ny kapacitetsstærk vejadgang til hele den nordlige del af Håndværkerkvarteret og Godsbanearealet.

Østre Alle ombygges med svingspor mod den nye vejforbindelse i nord. Der sikres plads til, at venstresving eventuelt kan udføres som bundet venstresving.

Håndværkervej føres frem til Hjulmagervej i Nord, hvor den afsluttes i et T-kryds, der på sigt kan signalreguleres.



Opgradering Hjulmagervej

Hjulmagervej vil være den nye boulevard ind i byudviklingsområdet. Indretningen af vejen skal tage højde for muligheden for at føre et tracé for højklasset kollektiv trafik mellem Banegården og Universitetsområdet gennem denne.

Hjulmagervej forlænges derfor under Dag Hammarskjøldsgade, således at den kan indgå i betjeningen af Godsbanearealet vest for Dag Hammarskjølds Gade, og således at en fremtidig letbane eventuelt kan forbindes til spor 0 på Aalborg station.

Langs tracéet for den kollektive trafik etableres på hver side to spor for biltrafikken. Ydersporet kan være p-spor eller svingspor i krydsene.

Kryds Dag Hammarskjöldsgade

Der etableres et nyt signalreguleret T-kryds på Dag Hammarskjöldsgade ca. 100m syd for Jyllandsgade til betjening af den nordvestlige del af Godsbanearealet.

Afhængigt af, om det er muligt at skabe forbindelse fra den østlige del af Godsbanearealet til Hjulmagervej kan det eventuelt være nødvendigt at udføre krydset som et firebenet kryds.

Dette kan også have betydning for den endelig placering af krydset, som desuden skal tage højde for terrænforholdene – herunder at koten for Dag Hammarskjöldsgade bliver stadig højere over terræn jo længere krydset placeres mod syd.

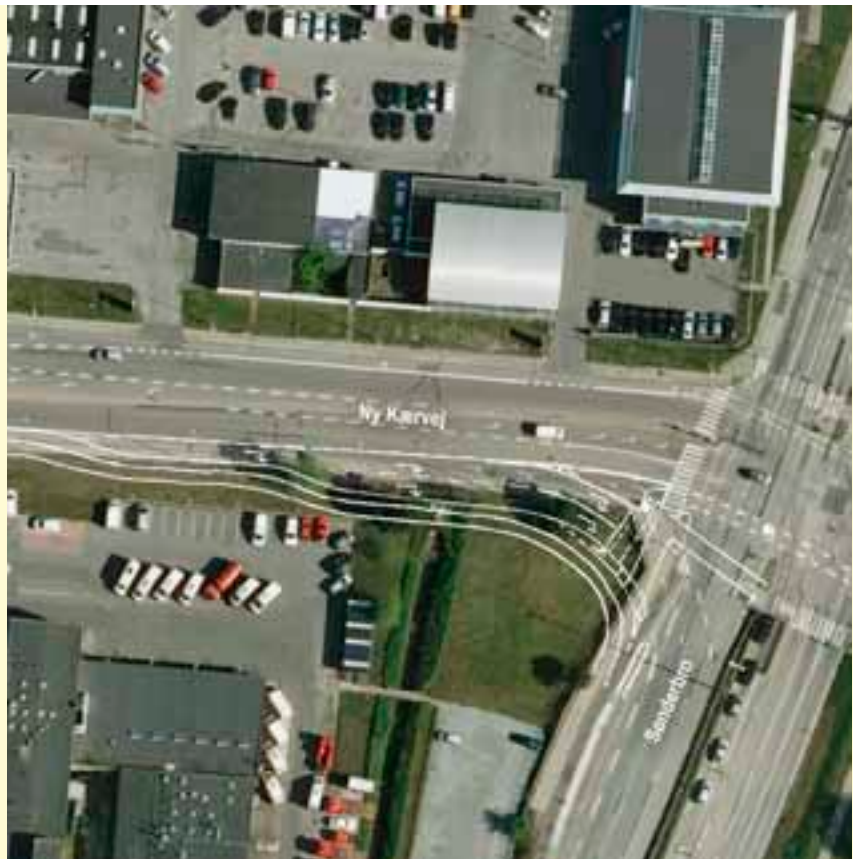


Ny Kærvej-Sønderbro

Afviklingen af den højresvingende trafik fra Ny Kærvej mod syd er idag problematisk. Med udvikling af Håndværkerkvarteret og Godsbanearealet må disse problemer forventes at blive forstærket.

For at forbedre trafikafviklingen udbygges krydset med et ekstra højresvingsspor. Denne løsning nødvendiggør, at cykel og fodgængerkrydsninger over Sønderbro deles i to etaper – først over højresvingssporene og dernæst over Sønderbro.

Løsningen er anvendt i krydset Sønderbro-Karolinelundsvej, hvor der også er meget cykeltrafik.



Projekter i Aalborg C



Ny adgangsvej fra Sønderbro

Den sydvestlige del af Dansk Eternits tidligere fabriksområde vil blive vejbetjent via et nyt signalreguleret T-kryds på Sønderbro umiddelbart nord for lagerhallerne.

Sønderbro udbygges med venstre- og højresvingsspor. Der fastholdes tre ligeudspor i begge retninger gennem krydset, og derfor etableres en separat højresvingsbane syd for dette.

I nordsiden af den nye adgangsvej vil en dobbeltrettet stiftforbindelse give adgang ind i det tidligere fabriksområde.

Vest for Sønderbro føres denne stiftforbindelse videre frem mod det rekreative stisystem langs Østerå.



Krydset Sønderbro-Østre Alle

Som led i ARCHIMEDES projektet planlægges en forbedret signalstyring langs Østre Alle ringen med henblik på at forbedre trafikafviklingen.

Imidlertid må det forventes, at den øgede trafik i krydset Sønderbro-Østre Alle, som følge af den generelle trafikvækst og byomdannelsen i naboområderne, vil nødvendiggøre en udvidelse af krydset.

For at opnå en sikker afvikling af den svingende trafik i krydset etableres bundet venstresving, dvs. at venstresvingende afvikles separat.

Kryds Sohngårdsholmsvej

Det tidligere fabriksområde ved Dansk Eternit vil samlet set generere så store trafikmængder, at det er nødvendigt at sikre en hensigtsmæssig fordeling af trafikken til det omgivende vejnet.

Den sydøstlige del af området vil således blive vejbetjent via et nyt signalreguleret kryds på Sohngårdsholmsvej ved Bernstorffgade.

Der vil blive tale om et firebenet kryds, hvor det vestlige ben vil give adgang til den nye bydel.

Ved arealreservationen til krydset er det sikret mulighed for at prioritere den kollektive trafik som en del af en samlet løsning for hele vejen. På længere sigt er der mulighed for at omdanne Sohngårdsholmsvej med et tracé for letbane centralt i gaderummet.



Krydset Østre Alle/Dansk Eternit

Det er nødvendigt at fastholde indkørslen til Dansk Eternits område fra Østre Alle for at få en hensigtsmæssig fordeling af trafikken til den nye bydel.

Det kræver særlig opmærksomhed at sikre en god trafikafvikling gennem de tætliggende kryds ved Sønderbro, indkørslen og Sohngårdsholmsvej.

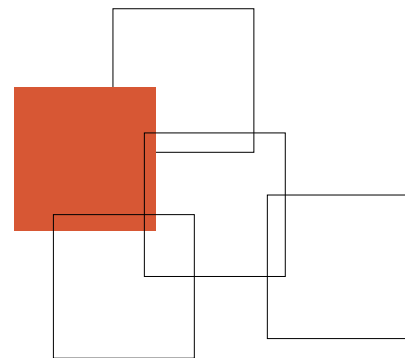
Krydset ved indkørslen flyttes lidt mod vest for at opnå bedre plads til den venstresvingende trafik fra Østre Alle mod projektområdet. Der etableres et særskilt højresvingsspor mod projektområde udenpå det spor, der leder frem til højresvingssporet ved Sohngårdsholmsvej.





Hasseris

og Vestbyen



Status

Mange af de projekter, som er beskrevet i Vejudbygningsplanen fra 2005 for Vestbyen og Hasseris er tæt knyttet til de ændringer af trafikstrømmene som opstår, hvis en Vestforbindelse besluttes og realiseres.

Derfor er flertallet af disse projekter først forudset realiseret hen imod slutning af Vejudbygningsplanens tidshorisont.

Eneste undtagelse herfra er det planlagte cykelstiprojekt for den østlige del af Annebergvej.

Af budgetmæssige årsager har Byrådet imidlertid besluttet at udskyde dette projekt.

Bortset fra ombygningen af Hasserisvej ved Hasseris Bymidte og etableringen af cykelstier langs Østre Alle, som begge var under udførelse, da Vejudbygningsplanen blev udarbejdet, er der derfor ikke gennemført nye større vejændringer i området.

Vejombygninger og nyanlæg

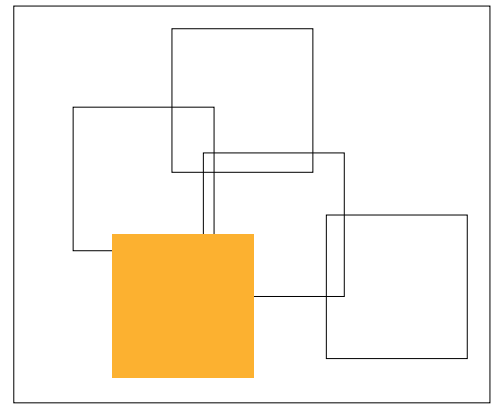
Den bymæssige og trafikale udvikling i Vestbyen har ikke afstedkommet et behov for nye projekter sammenholdt med Vejudbygningsplan 2005. Projektkataloget fra Vejudbygningsplanen fastholdes derfor uændret for så vidt angår Vestbyen og Hasseris.

Projektet for cykelstier langs Annebergvej er nu budgetsat til realisering i år 2010-11.

Når der er sket en endelig politisk vedtagelse af planlægningsgrundlaget for den 3. Limfjordsforbindelse, vil usikkerheden for projekter i Vestbyen og Hasseris være fjernet.

Det er fortsat hensigten at sikre, at der er også i fremtiden er god overensstemmelse mellem vej- og stistrukturen og trafikstrømmene i området.





Aalborg S og SV

Status

Vejudbygningsplanens projekter for forbedring af kapaciteten og trafikikkerheden på Skalborg Bakke er nu udført. Der er ligeledes i forbindelse med ændringer i arealanvendelsen ved Indkildevej sket en optimering af trafikafviklingen ved en ombygning af krydset ved Otto Mønstedtsvej.

Dermed har Aalborg Kommune nu udnyttet de muligheder der er for at optimere betjeningen af City Syd området med den eksisterende vejstruktur.

I efteråret 2008 har Aalborg Kommune igangsat miljøundersøgelser (VVM og MV) for "Nye Vejanlæg i Aalborg Syd". Disse undersøgelser omfatter også en ny vejforbindelse fra E45 til City Syd – en vejforbindelse, der har til hensigt at sikre en langsigtet løsning på vejbetjeningen af City Syd.

VVM og MV undersøgelserne gennemføres i et samarbejde med Vejdirektoratet, som er vejbestyrelse for E45.

Det forventes, at resultaterne af VVM undersøgelserne kan offentliggøres i sommeren 2009 med henblik på en politisk beslutning om valg af løsning inden udgangen af 2009.

Vejombygninger og nyanlæg

Udviklingen siden 2005 med flere nye funktioner i City Syd området har forstærket behovet for nye vejanlæg i Aalborg Syd. De viste projekter vil derfor være et meget vigtigt element i udviklingen af vejnettet i Aalborg i de kommende år.

Internt i City Syd området vil der ske omdannelse af vejnettet i forbindelse med udviklingen af centerområdet. Som led heri vil bl.a. krydset Krebsen-Hobrovej blive ombygget for bedre at kunne afvikle trafikken.

Projektet for ombygning af krydset Hobrovej-Over Kæret, som i henhold til Vejudbygningsplanen var sat til gennemførelse i 2008, vil blive koordineret med projektet for en ny vejforbindelse til City Syd området.

Tidspunktet for projektets realisering vil således kunne variere afhængigt af, hvilken løsning der vælges for betjeningen af City Syd for at minimere generne i anlægsfasen.

Projekter i Aalborg S og SV



Ny Dallvej

Der skal etableres en ny vejforbindelse mellem E45 og City Syd for at opnå en hensigtsmæssig afvikling af trafikken til det regionale centerområde. En mulig rundkørsel ved Dallvejs tilslutning til Hobrovej er byggeliniesikret.

Der pågår i øjeblikket en VVM undersøgelse af vejanlægget, hvorunder også de alternativer som er fremkommet i debatten vurderes. Der er endvidere foreslået at vurdere en motorvejsindføring i Vestforbindelsens tracé, som et muligt alternativ.

Det forventes, at Byrådet med udgangen af 2009 vil træffe beslutning om valg af løsning for betjeningen af City Syd. Projekterings- og anlægsarbejdet forventes at tage omkring 5 år, hvilket betyder, at vejforbindelsen tidligst vil kunne tages i brug omkring 2014.



Kapacitetsforbedring ved Hobrovej-Krebsen

Som følge af etableringen af et nyt IKEA varehus syd for Krebsen vil trafikken i krydset Hobrovej-Krebsen stige.

Den eksisterende et-sporede rundkørsel i krydset vil ikke have den fornødne kapacitet til at afvikle de forventede trafikmængder, og derfor skal krydset ombygges.

Blandt andet som følge af det nærliggende kryds ved Stenbukken og for at have mulighed for at prioritere de overordnede trafikstrømme er det besluttet at ombygge rundkørslen til et signalreguleret T-kryds. Ved byudvikling øst for Hobrovej kan krydset eventuelt udbygges til et firebenet kryds.

Busprioritering langs Hobrovej

En stor del af de forsinkelser, der påvirker regulariteten af bustrafikken i Hobrovejskorridoren kan henføres til de store kryds.

Der er i dag indbygget prioritering for busserne i signalanlæggene, når busserne er forsinkede, men med voksende kødannelser bliver det stadigvæk vanskeligere for busserne at nå frem til krydsene.

På Hobrovej er det især i krydsene ved Ny Nibevej, Over Kæret og Østre Alle, at biltrafikken skaber problemer for busserne. Busbaner op mod krydsene kan være medvirkende til at afhjælpe dette.



Forbedring af det interne vejnet i City Syd området

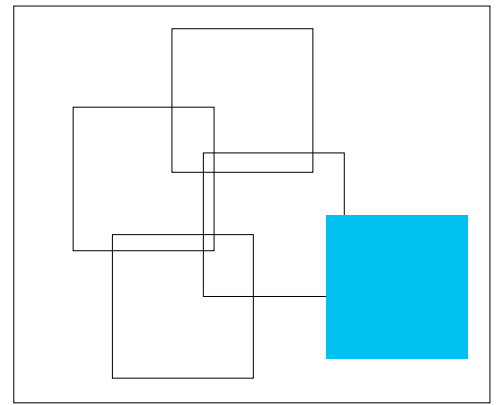
Den fortsatte udbygning i City Syd området har skabt et behov for at forbedre det interne vejnet i City Syd området.

Stenbukkens udmunding i Krebsen signalreguleres og der skabes en ny tværforbinding fra Stenbukken til Fiskene. Mod nord ændres krydset ved Vægten, således der fremover kun er mulighed for højre ind/højre ud ved Stenbukken. Trafik fra Hobrovej mod Stenbukken skal fremover enten benytte Krebsen eller køre via Vægten og vende i en ny rundkørsel ved Løvens udmunding i Vægten.

Yderligere udbygning omkring Shoppen og Aalborg Storcenter vil nødvendiggøre ombygning af krydsene på Vandmanden ved Tyren og Fiskene ved etablering af én firebenet rundkørsel fremfor de to T-kryds.







Aalborg Ø og SØ

Status

I det vigepligtsregulerede kryds ved ramperne fra Kridtsvinget til Rørdalsvej var der daglige køproblemer, som begyndte at række tilbage og forstyrre trafikafviklingen i Kridtsvinget.

For at afhjælpe tilbagestillingsproblemer til E45 har Vejdirektoratet nu realiseret projektet for signalregulering af rampekrydsene ved Rørdalsvej.

Byvæksten i AAU området og i den østlige del af Gug og Sønder Tranders har nødvendiggjort en række ændringer af vejnettet i området.

Dette har bl.a. resulteret i, at Selma Lagerlöfs Vej nu er tilsluttet Universitetsboulevarden i en rundkørsel. Som led i den nye vejstruktur er Budumvej nedlagt syd for Universitetsboulevarden og Niels Bohrs Vej er blevet lukket for gennemkørende trafik vest for Budumvej.

I den vestlige del af Universitetsparken er der etableret et nyt vejsystem, og i forbindelse med byggeomdning i den østlige del af Gug er Zeusvej blevet tilsluttet Sønder Tranders Vej.

Stigende trafik har betydet, at afviklingsforholdene i de to rundkørsler som

Vejombygninger og nyanlæg

afslutter ramperne fra E45 ved Øster Uttrupvej gradvist er blevet ringere.

I løbet af foråret 2009 vil Vejdirektoratet gennemføre en analyse af trafikforholdene omkring rampekrydsene ved Øster Uttrupvej med henblik på at afklare, om en tilsvarende signalløsning som ved Rørdalsvej med fordel kan anvendes her.

Byudviklingen i AAU området, Universitetsparken og Gug Øst har øget presset på Universitetsboulevarden. En eventuel udflytning af Aalborg Sygehus til Aalborg Øst vil yderligere forstærke dette pres.

Tidspunktet, hvor der vil være behov for Egnspanvej til aflastning af Universitetsboulevarden, er derfor rykket nærmere.

Dette er baggrunden for, at vejanlægget indgår i VVM redegørelsen for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd.

Disse løsninger vil samlet udgøre en ny tværfordbndelse i det sydlige Aalborg. Udførelsen af Egnspanvej kan ske etapevis fra E45 mod øst.

Når Egnspanvej er realiseret vil Zeusvej blive forlænget og tilsluttet denne. Tilsvarende vil der fra Universitetsparken blive

skabt en ny vejforbindelse til Egnspanvej vest for Sønder Tranders.

Udbygningen i Aalborg Øst forstærker også behovet for gode kollektive trafikforbindelser mod midtbyen. Prioritering af den kollektive trafik vil derfor også være et vigtigt element i vejudbygningen.

Projekter i Aalborg Ø og SØ



Ændringer af rampekryds på E45

Ved undersøgelsen af rampekrydsene ved Øster Uttrup Vej er det besluttet at se strækningen på Øster Uttrup Vej i sammenhæng fra rampekrydsene til det nye signalanlæg i rampekrydsene ved Rørdalsvej.

Det betyder, at også indkørslen til Tech college på Øster Uttrup Vej og det vigepligtsregulerede kryds ved Øster Sundbyvej vil være omfattet af undersøgelsen.

Omfanget af ombygningen vil således afhænge af resultatet af denne undersøgelse. Det er dog sandsynligt, at der som minimum vil ske en ombygning af en af rundkørslerne i rampekrydsene til et signalreguleret kryds.



Egnspanvej

Projektet for Egnspanvej er siden 2005 blevet byggeliniesikret og tracéet for vejen ligger dermed fast. Det ligger også fast, at der i projektet kommer til at indgå niveaufrie stikrydsninger (tunneler) for cykeltrafikken ved Vissevej, ved Kærholtstien samt ved Hadsundvej.

Nye undersøgelser af trafikafviklingen har vist, at rampekrydsene ved Egnspanvejs tilslutning til E45 skal være signalregulerede kryds for at have den fornødne kapacitet, og dette bliver indarbejdet i forbindelse med VVM undersøgelserne.

Udførelsestidsplanen kan eventuelt blive påvirket af en beslutning om at etablere et nyt sygehus i Aalborg Øst.

Aalborg Ø og SØ

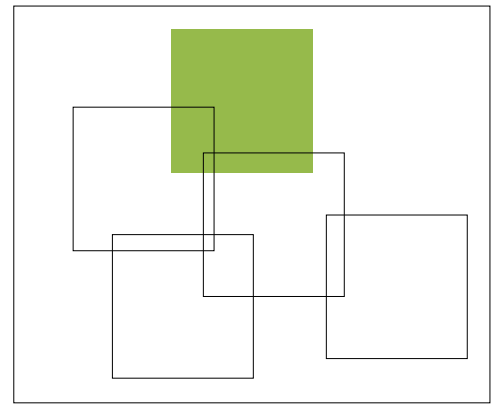
Kollektiv tracé til AAU området

Projektet for et højklasset tracé for den kollektive trafik på strækningen mellem Sohngårdsholmsvej og Bertil Ohlins Vej – busgaden i universitetsområdet – blev første gang introduceret i de uddybende undersøgelser, som var en opfølgning på Infrastrukturplanen for Aalborg-området fra 2001.

Siden er der i forbindelse med etableringen af Einsteins Boulevard taget højde for, at der kan skabes en vejforbindelse under denne og under motorvejen i en ny tunnel som vil lede frem til Scoresbysundvej. Mellem Scoresbysundvej og Sohngårdsholmsvej etableres et tracé for den kollektive trafik langs Th. Sauersvejs sydside.







Nørresundby

Status

I Vejudbygningsplanen fra 2005 var det antaget, at Vejdirektoratet i forbindelse med udskiftningen af broen ved Nørresundbygrenen ville etablere det 3. nordgående spor fra Limfjordstunnelen til Bouet.

Dette er ikke sket, men i aftalen om Grøn transportpolitik er det dog erkendt, at der er flaskehalsproblemer på strækningen. Planen peger på anlæg af det 3. nordgående spor og ITS som midler til at afhjælpe problemerne. Uanset brugen af ITS vil udbygningen være en vigtig forbedring af trafikafviklingen på strækningen.

Slagterigrunden i Nørresundby er under omdannelse til boliger, kontorer og butiksmål.

Som led i denne omdannelse er der tilvejebragt en ny trafikstruktur. Rundkørslen ved Kirkegade er blevet ændret til et signalreguleret T-kryds ved ændring af Slagterivej til et gangstrøg syd for Vesterbrogade.

Til betjening af den nye bydel er der etableret et signalreguleret kryds på Vesterbrogade ved den nye Slagterivej.

Aalborg Kommune har i de senere år fulgt uheldsudviklingen i krydset Hvorupgårdvej/Høvejen. De meget høje uheldstal, som sås tidligere, forekommer ikke mere, og på baggrund heraf vurderes en forlægning af Hvorupgårdvej ikke længere at være aktuel.



Vejombygninger og nyanlæg

Stigsborgkvarteret er under omdannelse og byudviklingen i området vil medføre en forøgelse af trafikken. Det må påregnes, at E45 kommer til at bære en stor del af trafikken til og fra området, og for at undgå, at denne trafik også belaster Østergade, er det forudsat, at der etableres en ny vejtilslutning til Nørresundbygrenen til betjening af området.

I kombination med projektet for ændring af krydset Hjørringvej/Østergade, som er indeholdt i Vejudbygningsplanen fra 2005, vil dette samtidig give mulighed for, at trafik fra Hjørringvej vil kunne benytte Nørresundbygrenen til E45 som et alternativ til Sundsholmen.



Stigsborgvejs tilslutning til Nørresundbygrenen

Ved omdannelsen af Stigsborgkvarteret etableres en ny adgang til Nørresundbygrenen. Niveauforskel mellem det østgående og vestgående spor på Nørresundbygrenen gør tilslutningen til en særlig udfordring. Forskellige løsninger for krydsudformning – niveaufri og med signalanlæg – har derfor været undersøgt.

Uanset hvilket løsning, der vælges, vil det som følge af oversigtsforholdene være nødvendigt at nedskilte hastigheden. Den endelige udformning af tilslutningerne fastlægges i samarbejde med Vejdirektoratet.

Da anlægsudgiften ved en niveaufri løsning er væsentlig højere end ved en signalløsning og da man med en hensigtsmæssig udformning af et signalanlæg

Projekter i Nørresundby



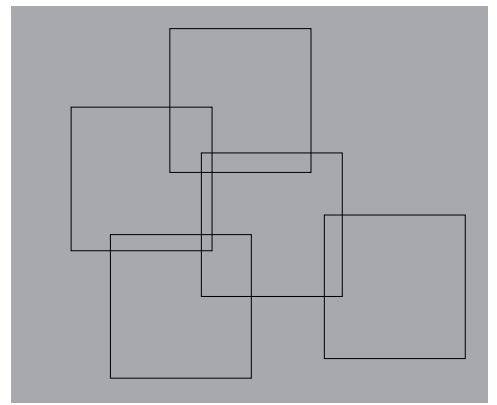
kan forebygge risikoen for tilbagestuvning til E45, er signalløsningen vurderet at være den mest optimale.

Der etableres et venstresvingsspor på Nørresundbygrenen, der samtidig er en rampe som leder trafikken ned i niveau med det vestgående spor og Stigsborgvej.

Ligeudkørende trafik mod vest ledes udenom signalet ved Stigsborgvej. Det betyder, at venstresvingende trafik fra Stigsborgvej mod vest ad Nørresundbygrenen svinger ind på et separat spor, og først vest for Stigsborgvej sammenfletter med trafikken ad Nørresundbygrenen fra Stigsborgvej mod vest.







Oplandsbyerne

Status

Med kommunelreformens ikrafttræden 1 januar 2007 blev de tidligere Nibe, Hals og Sejflod Kommuner lagt sammen med Aalborg Kommune. Dermed bestyrer Aalborg Kommune idag et væsentligt større vejnet end ved udarbejdelsen af Vejudbygningsplanen i 2005.

Generelt gælder det, at de nye veje, som nu indgår i kommunens vejnet ikke er karakteriseret ved store kapacitets- og trafikikkerhedsmæssige problemer, som nødvendiggør om- eller udbygninger.

En del af det overordnede vejnet, som Aalborg Kommune har overtaget, består af tidligere amtsveje. I Nordjyllands Amt var der stor fokus både på fremkommelighed og sikkerhed og derfor er det gode overordnede vejforbindelser som sammenbinder den udvidede Aalborg Kommune.

Den overordnede vejstruktur udenfor Aalborg by er således på plads.

Vejombygninger og nyanlæg

Som en konsekvens heraf vil projekterne udenfor Aalborg by – på lige fod med en række af de øvrige projekter, som er indeholdt i denne plan – være knyttet til den bymæssige vækst i oplandsbyerne.

Konkret vil der i Nibe være behov for at vurdere etablering af en ny vejforbindelse i forbindelse med byvækst i den østlige del af byområdet.

Tilsvarende kan der i Hals blive behov for en ny vejforbindelse uden om byen ved udvikling af et nyt boligområde mod nord.

Realiseringen af disse projekter vil være nært forbundet med efterspørgslen på bolig og erhvervsarealer i de kommende år. Tidspunktet for realisering kan derfor ikke umiddelbart lægges fast, og det kan eventuelt vise sig hensigtsmæssigt at etapele realiseringen af de nye veje.



Projekter i Oplandsbyerne



Ny fordelingsvej Nibe

Den planlagte fordelingsvej i Nibe forløber i forlængelse af Skalhuse og skaber dermed en forbindelse fra Aalborgvej til Hobrovej.

Vejen vil blive to-sporet og i forbindelse med en videre bearbejdning af den nye bydel vil det blive vurderet, om der er behov for en fællessti langs vejen.

Vejen åbner mulighed for at en bymæssig udvikling mod øst kan realiseres, uden at der sker en væsentlig forøgelse af den gennemkørende trafik i det eksisterende byområde.



Oplandsbyerne



Omfartsvej i Hals

I Helhedsplanen for Hals Nord er vejforbindelsen fra Aalborgvej til Strandvejen skitseret som en egentlig omfartsvej, der har til hensigt at aflaste byområdet.

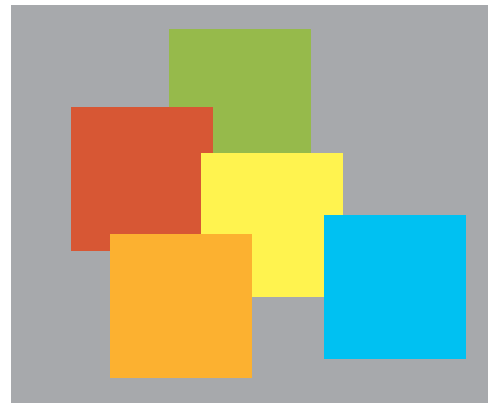
Omfanget af den gennemkørende trafik er dog ikke så stor, at den på kort sigt kan berettige en omfartsvej.

Vejanlægget kan også have en betydning for betjeningen af byudviklingsområder i den nordligste del af Hals.

Vejens udformning og antallet af sidevejstilslutninger kan variere afhængigt af om vejen skal fungere som omfartsvej eller som fordelingsvej til boligområder. Der er behov for en afklaring heraf i den videre planlægning af vejanlægget.







Udførelse

Politiske behandlede projekter

Realisering af det udbyggede vejnet, som dette tillæg til Vejudbygningsplanen beskriver, må ske over en længere årrække. En række af projekterne – som er vist i

nedenstående tabel – videreføres fra Vejudbygningsplanen og har derfor allerede været drøftet politisk. Et enkelt projekt er nyt i forhold til Vejudbygningsplanen. Det

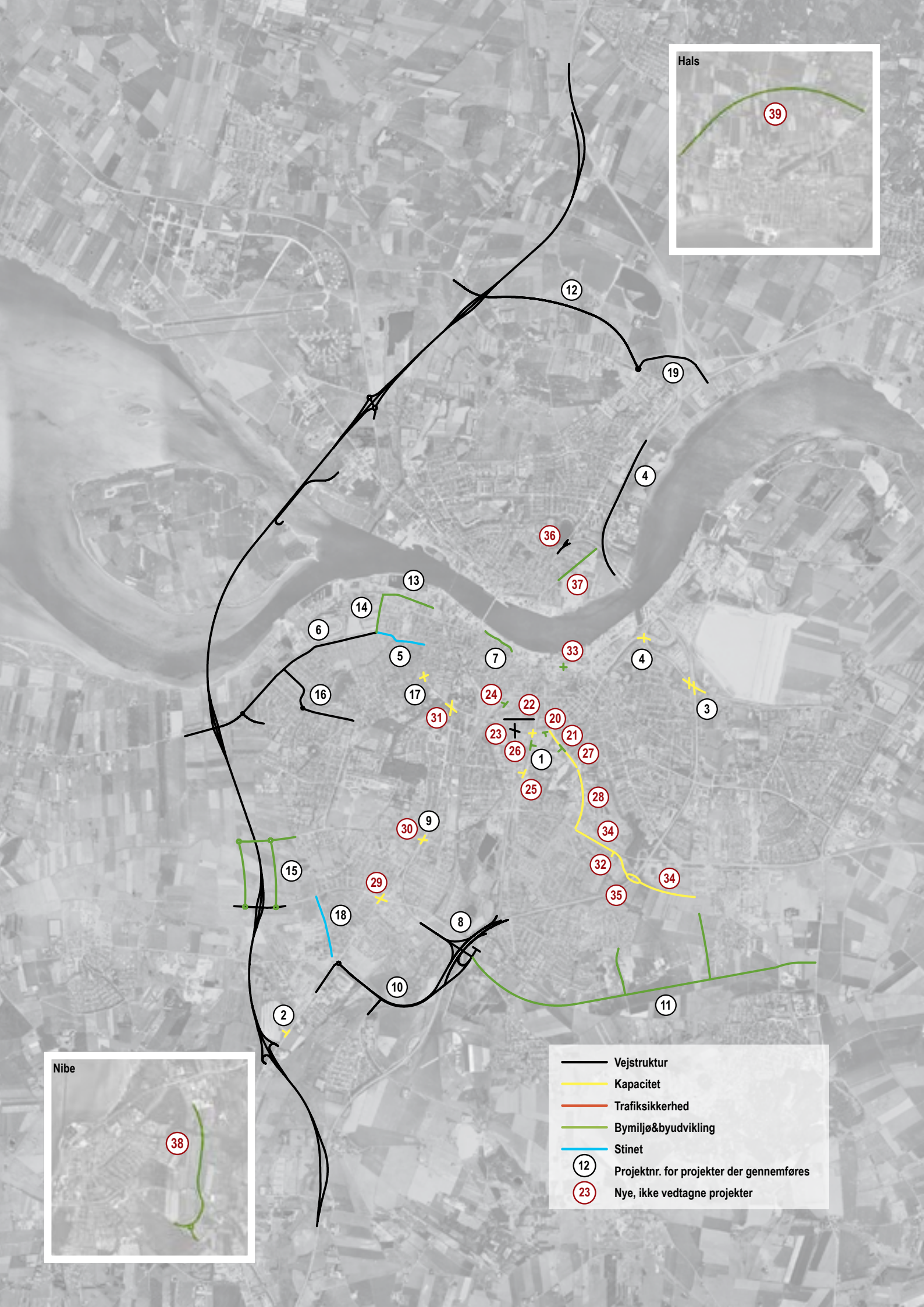
drejer sig om krydsombygningen ved Hobrovej-Krebsen, der indgår som en forudsætning for etableringen af IKEA.

Nr. Projekt	Anlægssum	Tidsplan												2019	2020	Vejstruktur	Kapacitet	Trafiksikkerhed	Bymiljø&byudvikling	Stinet
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018									
1 Adgang til Eternitten fra Sønderbro	3.1 mio. kr.	■														○	○	●	○	
2 Ombygning Hobrovej-Krebsen	20.5 mio. kr.		■													○	●	○	○	
3 Ændringer af rampekryds på E45	Ikke afklaret																●			
4 3. nordgående spor	17.7 mio. kr.		■													●	○	○	○	
5 Stier langs Annebergvej øst	6.6 mio. kr.		■													○		○	●	
6 Stier langs Annebergvej vest	9.5 mio. kr.		■													●	○	○	○	
7 Ombygning Slotspladsen	30.3 mio. kr.			■												○		●	○	
8 Tilslutningsanlæg ved Mariendals Mølle	113.0 mio. kr.															●	○	○	○	
9 Ombygning Hobrovej-Over Kæret	5.3 mio. kr.															●	○	○	○	
10 Ny Dallvej	68.0 mio. kr.															●	○	○	○	
11 Egnspanvej	83.5 mio. kr.															○	○	○	○	
12 Forlægning af Høvejen	46.1 mio. kr.															●	○	○	○	
13 Ombygning af Peder Skrams Gade	5.3 mio. kr.																	○	○	
14 Ombygning af Vestre Fjordvej	3.5 mio. kr.																	○	○	
15 Skelagersvej forlængelse	45.0 mio. kr.															○	○	○	○	
16 Ombygning af Svalegårdsvej	7.7 mio. kr.															●	○	○	○	
17 Krydsforbedring Hasserisvej	0.6 mio. kr.															●		○	○	
18 Ombygning Bygaden-Letvadvej	12.4 mio. kr.																	○	○	
19 Ombygning af Bøgildsmindevej	8.3 mio. kr.															●	○			
I alt	486.4 mio. kr.																			



- nærmest hyggelig...





- Vejstruktur
- Kapacitet
- Trafiksikkerhed
- Bymiljø&byudvikling
- Stinet
- 12 Projekt nr. for projekter der gennemføres
- 23 Nye, ikke vedtagne projekter