

Infrastruktur i Aalborg Øst



Havneområdet

September 2010



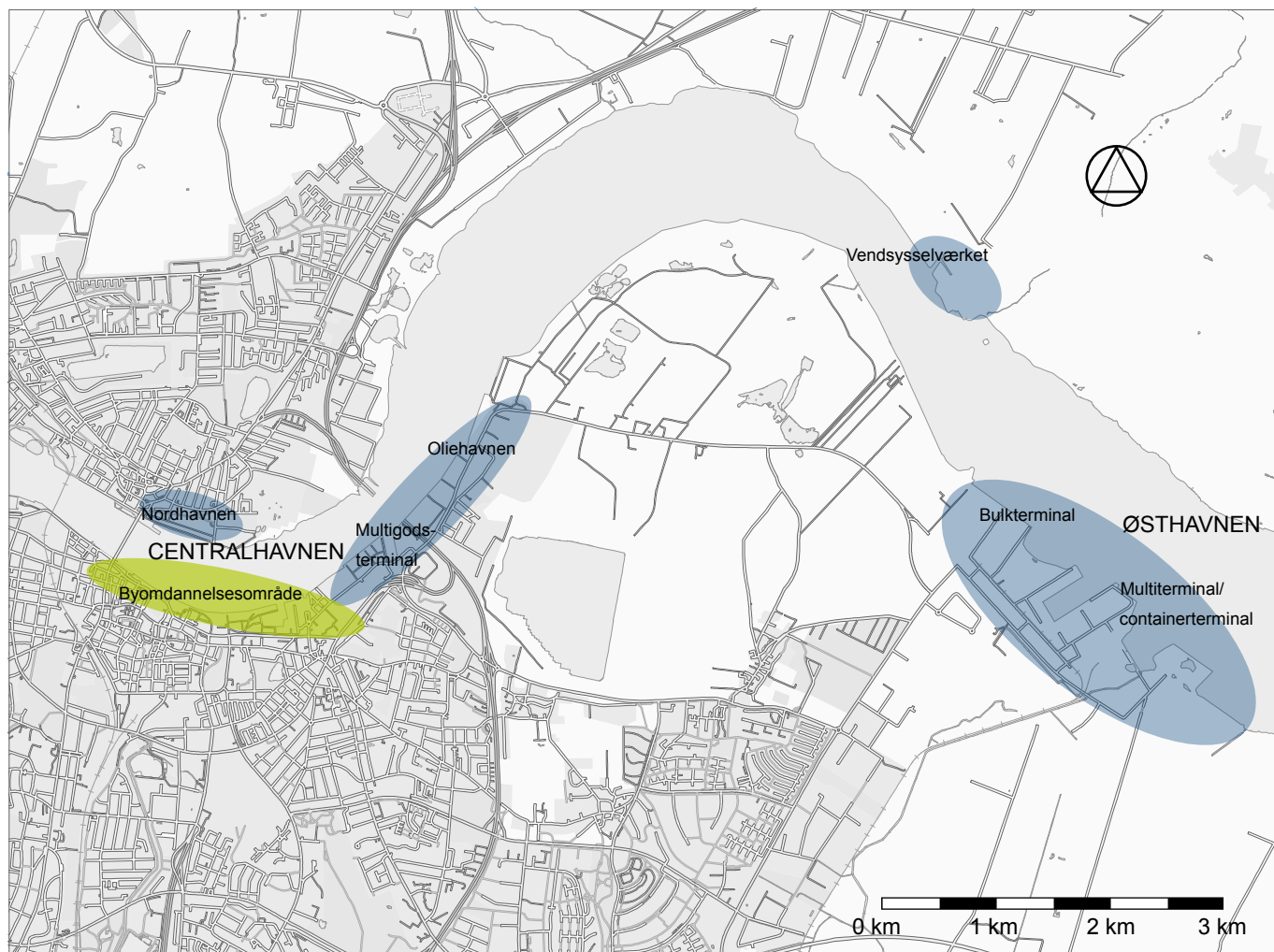
- Rapport:* *Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet*
- Projektorganisation:* *Kurt Markworth, Aalborg Kommune*
Claus Holstein, Aalborg Havn A/S
Jørgen Frandsen, Aalborg Havn A/S
Mette Schmidt, Aalborg Havn A/S
Erik Møller, Aalborg Kommune
Charlotte Krogh, Aalborg Kommune
Ole Jensen, COWI
- Redaktion:* *COWI A/S, Ole W. Jensen*
- Grundkort:* *KMS kort © Kort & Matrikelstyrelsen, reproduktionstilladelse G11-98*
Kort © Aalborg Kommune
- Ortofoto:* *DDO@land2008. Copyright COWI.*
- Copyright:* *Aalborg Kommune og Aalborg Havn A/S*
- Dato:* *September 2010*
- Kontaktperson:* *Charlotte Krogh, Aalborg Kommune*
- Kontaktadresse:* *Aalborg Kommune*
Teknik- & Miljøforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2000
trafik.veje@aalborg.dk



Indhold

Indledning	5
Oversigtskort	6
Planstatus	7
Status for vejnettet	8
Eksisterende vej- og trafikforhold	8
Status for Aalborg Havn	9
Havnen	9
Havnetrafikken 2010	10
Snittællingen	10
Stopinterviewundersøgelsen	11
Aktuelle planer	13
Havnens udbygningsplan	13
Havnens virksomheder	14
Vejnettet	14
Trafik i 2020 scenario	15
Fremtidige trafikforhold	15
Udfordringer	16
Vejombygninger og nyanlæg	16
Projekter	18
Udbygning af Tranholmvej	18
Ændring af kryds på Øster Uttrup Vej	19
Udbygning af Øster Uttrup Vej	19
Forlængelse af Korinthvej	20
Forlængelse af Nørkæret	20
Nye stier	21
Anlægstakten	22
Strategi	22
Gennemførelse	22
Oversigtskort og oversigt over projekter	fold ud side

Havneområderne ved Aalborg



Indledning

Infrastrukturen er en vigtig forudsætning for erhvervmæssig vækst. Det handler dels om at kunne imødekomme erhvervenes behov for tilgængelighed. Men det handler også om at sikre en hensigtsmæssig fordeling af transporterne på transportmidlerne og geografisk ud fra hensynet til de omkringliggende byområder. Forliget om en grøn transportpolitik slog fast at:

”Vejkapaciteten skal udbygges dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen.”

Med Vejudbygningsplanen fra 2005 og tillægget til denne fra 2009 har Aalborg Kommune sat fokus på udviklingen af infrastrukturen.

Et godt samspil mellem forskellige transportmidler udgør kernen i det såkaldte transeuropæiske net (TEN-T). Havnene

er tiltænkt en særlig rolle i løsningen af udfordringerne på transportområdet, idet søtransport kan være et af midlerne til at begrænse trængslen på vejene. I forliget om en Grøn Transportpolitik konstateres det at:

”...baglandsinfrastruktur ved havnene kan styrke grundlaget for en vækst i godstransport via sø (-transport).”

Da Aalborg Havn er en af de danske TEN-T havne, ønsker Aalborg Kommune og Aalborg Havn A/S i fællesskab at få udarbejdet et plangrundlag for den fremtidige infrastruktur i Aalborg Øst med fokus på betjeningen af Aalborg Havn.

En del af de centrale havnearealer er overgået til andre byformål og de blivende havnefunktioner i centralhavnen udnytter de øvrige tilgængelige arealer fuldt ud. Den fortsatte udvikling af Aalborg Havn i forhold til andre havne beror derfor især på de potentialer, som Østhavnen rummer. Infrastrukturen får derfor stigende betydning for Aalborg Havn.

Området ved Østhavnen er samtidig et af de 3 store erhvervsudviklingsområder i Aalborg Kommune. Med 158 hektar ledigt erhvervsareal tegner området sig for godt en trediedel af det samlede ledige areal til erhverv i kommuneplanen. Det betyder, at en stor del af den fremtidige erhvervsudvikling i Aalborg Kommune må påregnes at finde sted i dette område.

Samtidig planlægges nye trafikskabende funktioner nær havneområdet. Det gælder eksempelvis det nye sygehus i Aalborg Øst, der i sig selv vil medføre en stor mertrafik. Nye funktioner vil måske søge til området som følge af sygehuset og derved resultere i yderligere trafik. Denne trafik vil belaste nogle af de samme veje, som servicerer Østhavnen.

Det er på den baggrund, at Aalborg Kommune og Aalborg Havn A/S har udarbejdet denne plan for infrastrukturen i Aalborg Øst.

Østhavnen set fra nordøst. (2010)



Vejnet omkring Østhavnen



Planstatus

Gældende planlægning

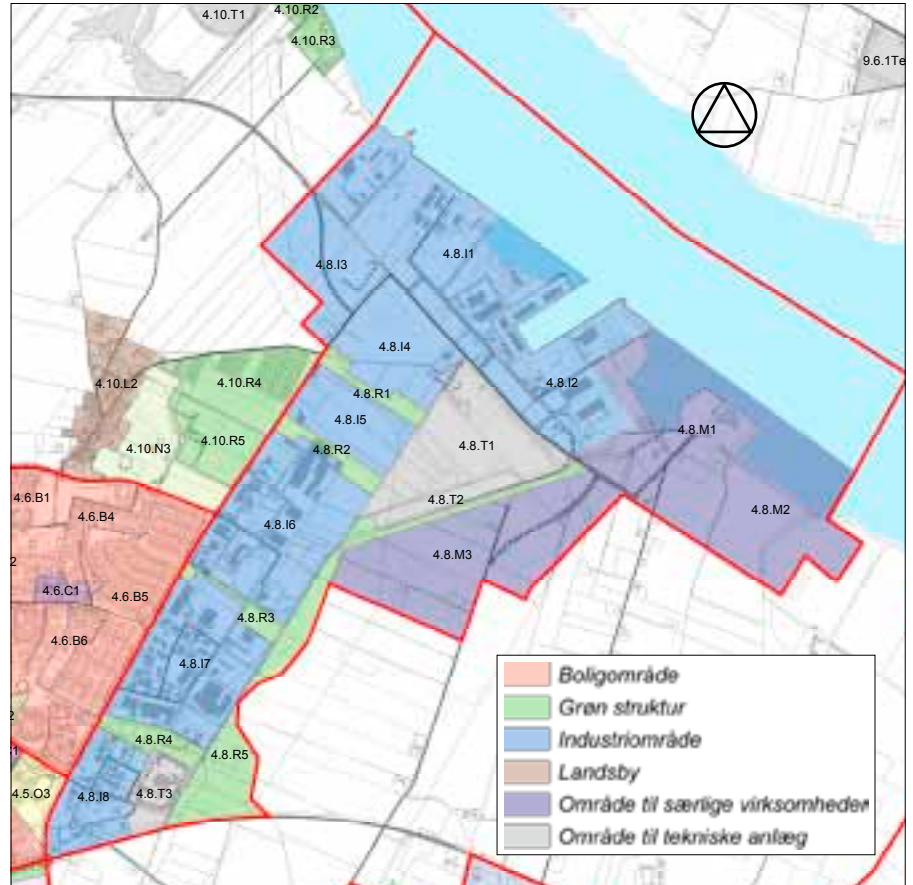
Østhavnen er en del af Erhvervsområde Øst, der ud over selve havneområdet strækker sig op langs Tranholmvejs øst-side.

Industriområdet langs Tranholmvej er forbeholdt større erhvervsvirksomheder, men erhvervsområde øst er som helhed tænkt til store og mellemstore erhverv, havnerelaterede erhverv samt erhverv med særlige beliggenhedskrav.

Området er inddelt i miljøklasser, som forebygger miljøkonflikter til naboområder. Laveste miljøklasse er nærmest Tranholmvej af hensyn til boligerne og de rekreative områder vest for denne. I den østligste del af erhvervsområdet findes områderne til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Langs Romdrup å, der løber øst for erhvervsområdet ved Tranholmvej, er der udlagt en grøn kile fra Egensevej til Rørdalsvej.

Nærmest Rørdalsvej er der mellem den grønne kile og erhvervsområdet langs Tranholmvej udlagt et område til tekniske anlæg. Området rummer i dag Renseanlæg Øst og tænkes endvidere at rumme en fremtidig ny godsbanegård samt den nødvendige vejforbindelse hertil.



Langs fjorden rummer planlægningen mulighed for en udbygning, som vil skabe en lang lige kajstrækning med Grønlandshavnen som det eneste bassin. Den lige kajstrækning vil sikre området en stor dybde, som kan tilgodese fremtidig udvikling indenfor de havnerelaterede erhverv.

I den vestlige del af havneområdet er der tidligere ved en forlægning af Rørdalsvej blevet tilvejebragt en ekstra dybde af de havnenære erhvervsarealer.

Rørdalsvejs forlægning ved Tranholmvej.



Status for vejnettet

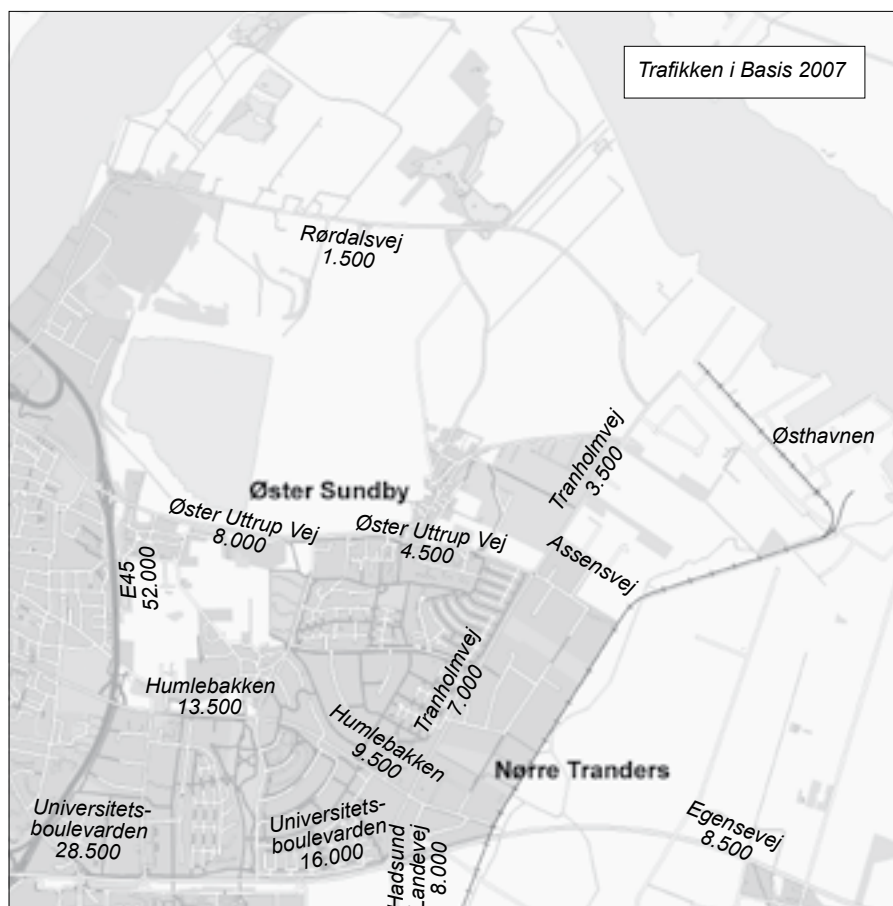
Eksisterende vej- og trafikforhold

Østhavnen og erhvervsområderne i tilknytning hertil betjenes via Tranholmvej. Tranholmvej giver forbindelse til det overordnede vejnet – i syd til Hadsund Landevej og mod vest via tværfordelserne Universitetsboulevarden, Humlebakken, Øster Uttrup Vej og Rørdalsvej til E45. Sidstnævnte er tvangsroute for modulvogn og fra havnen.

Tranholmvej er 4-sporet på strækningen fra Universitetsboulevarden til Humlebakken. Fra Humlebakken mod nord til Østhavnen er vejen udlagt til 4 spor, men der er kun realiseret 2 spor. Disse er etableret så de følger vestsiden af den 4-sporede strækning.

Der er rundkørsler på Tranholmvej ved Egensevej (2-sporet) og Øster Uttrup Vej (1-sporet). Krydset ved Humlebakken er signalreguleret mens de øvrige kryds på Tranholmvej er vigepligtsregulerede. Universitetsboulevarden og Humlebakken er også 4-sporede veje, mens Øster Uttrup Vej og Rørdalsvej begge er 2-sporede.

Da Tranholmvej er den eneste adgangsvej til Østhavnen er havnens virksomheder meget afhængige af trafikforholdene på denne. Kapacitetsmæssigt er der idag ikke problemer på Tranholmvej, men kombinationen af det 2-sporede forløb og afvikling af specialtransporter giver til tider gener.



Ved Assensvej er der lavet sideudvidelser i Tranholmvejs vestside af hensyn til specialtransporterne med møllevinger

I rampekrydsene ved E45 er der flere steder problemer. Dette har blandt andet afstedkommet ombygning af rampekryds ved Rørdalsvej, Humlebakken og Universitetsboulevarden.

På Universitetsboulevarden er der endvidere en begrænset restkapacitet i flere af rundkørslerne.

Stinettet i Aalborg Øst er et veludbygget net af stier i eget tracé. Imidlertid afsluttes stinettet vest for Tranholmvej, og der er i dag ikke stiforbindelse til virksomhederne i erhvervsområdet og Østhavnen.



Status for Aalborg Havn

Havnen

Virksomhederne på Aalborg Havn beskæftiger i dag ca. 1.000 ansatte. En analyse fra 2008 af "Aalborg Havns betydning for regionens erhvervsudvikling" viste imidlertid en afledt beskæftigelse på ca. 6.300 personer.

Aalborg Havn er målt i forhold til godsomsætningen i 2008 på ca. 3.2 mio. tons Danmarks 13. største havn. Trenden for vækst i godsomsætning for Aalborg Havn har i perioden 1997-2008 svaret til en årlig vækst på 2,3%. Gennemsnittet for Danske Havne har i samme periode været 2,1% p.a.

Væksten i perioden fra 1997-2008 er sket uden væsentlige ændringer i kajstrækningerne. En effektiv håndtering af godset, som begrænser skibenes liggetider, er en væsentlig konkurrenceparameter for havnene. Det betyder, at fokus i højere grad er på den interne logistik og indretningen af havnearealer end på udbygning af kajstrækninger. Derfor er det ikke overraskende, at Aalborg Havn har kunnet realisere en vækst, uden at de fysiske rammer ved fjorden er ændret synligt.

Godsmængderne i Aalborg Havn fordeles sig på Centralhavnen og Østhavnen. Fordelingen varierer fra år til år men det er i størrelsesordenen 28-35% af den samlede godsmængde, som i de senere år er håndteret i Østhavnen. Da der ikke i noget betydende omfang sker omladninger fra skib til skib i Aalborg Havn er der til godsomsætningen knyttet en landværts transport af samme omfang.

Konkurrenceforholdene på transportmarkedet betyder, at dette gods i dag transporteres med lastvogne. Østhavnen er dog sporbetjent, hvilket giver havnen en mulighed for at fastholde og videreudvikle sin position også hvis markedsforholdene ændrer sig til fordel for banetransport.



Godstog til havnen benytter det i alt 13,5 km lange stamspor til Aalborg Banegård, hvor tog mod syd skal vende. Aalborg Havn A/S har overtaget stamsporet fra Aalborg Kommune.

En væsentlig del af Østhavnens aktiviteter knytter sig til baglandsarealerne, som blandt andet huser transportrelaterede erhverv – herunder Danske Fragtmænds terminal i Aalborg. I dag har Aalborg Havn A/S 288 ha areal i Østhavnen, hvoraf 158 ha jf kommuneplanen er ledige.



Havnetrafikken 2010

Som led i undersøgelsen af den fremtidige infrastruktur er der i april 2010 gennemført en trafikanalyse ved Østhavnen. Analysen omfatter en snittælling og en stopinterviewanalyse.

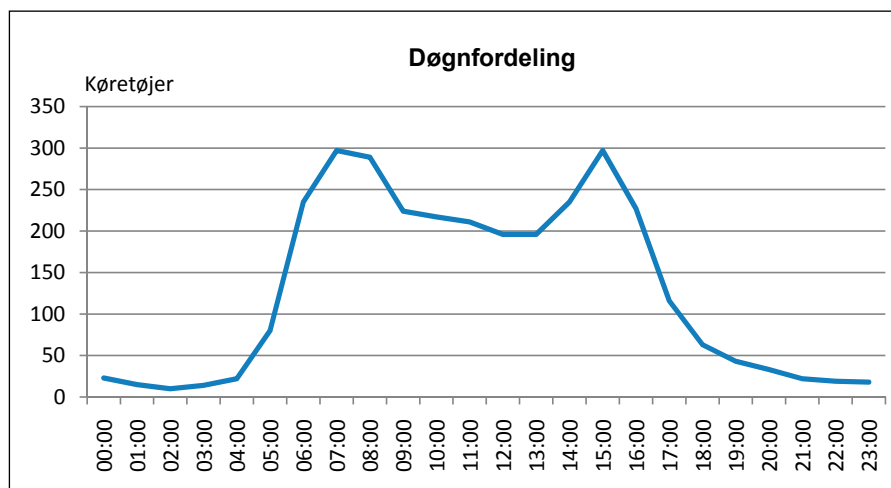
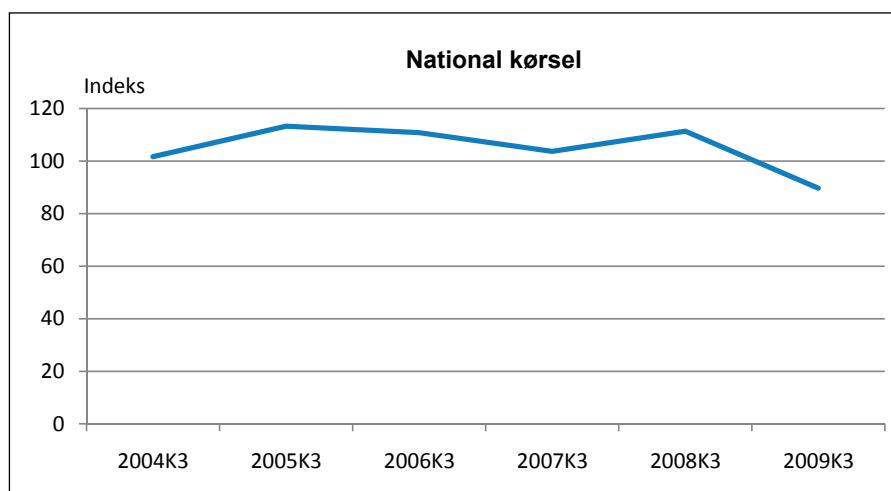
Snittællingen blev gennemført på Rørdalsvej mellem Tranholmvej og Sundet. Der blev talt gennem en hel uge fra onsdag d. 14/4 til tirsdag d. 20/4, hvor førstnævnte var sammenfaldende med tidspunktet for stopinterviewundersøgelsen.

Snittællingen

Snittællingen viser, at hverdagsdøgntrafikken på Rørdalsvej er ca. 3.000 køretøjer pr døgn. Sammenholdes den registrerede trafik med tællinger gennemført i forbindelse med VVM redegørelsen for udvidelsen af Østhavnen fremgår det, at der i perioden fra 2004-2010 ikke er sket en vækst i trafikken. Tællingen fra 2004 viste således en trafik på 3.500 køretøjer pr døgn.

Nu kan tællinger for et havneområde være behæftet med en del usikkerhed som følge af variationer i skibstrafikken. Umiddelbart burde de to registreringsperioder dog være nogenlunde sammenlignelige i denne sammenhæng.

Den væsentligste forklaring på faldet i trafikken er snarere en virkning af finanskrisen. Generelt er den nationale godskørsel faldet med godt 10% fra 2004 til 2009. I et havneområde, som domineres af transportrelaterede erhverv – vare- og lastbiler over 5,8 m udgør således 42% af trafikken på Rørdalsvej – må dette forventes af afspejle sig i trafikken.



Hvorvidt trafikken på "den anden side" af finanskrisen vil finde tilbage til sit tidligere niveau, vil blandt andet afhænge af om der i kølvandet på krisen sker strukturforandringer i transporterhvervene. Krisen kan være en anledning for virksomheder til at revurdere deres transporter og derfor vil der både kunne vindes og tabes markedsandele.

Den maksimale trafik til havnen i spidstimerne morgen og eftermiddag udgør ca. 10% af døgntrafikken. Dette svarer til niveauet på det øvrige vejnet i Aalborg. Spidstimen starter måske en smule tidligere end for det øvrige vejnet, men i praksis er betydningen heraf for trafikafviklingen nok minimal.

Havnetrafikken 2010

Stopinterviewundersøgelsen

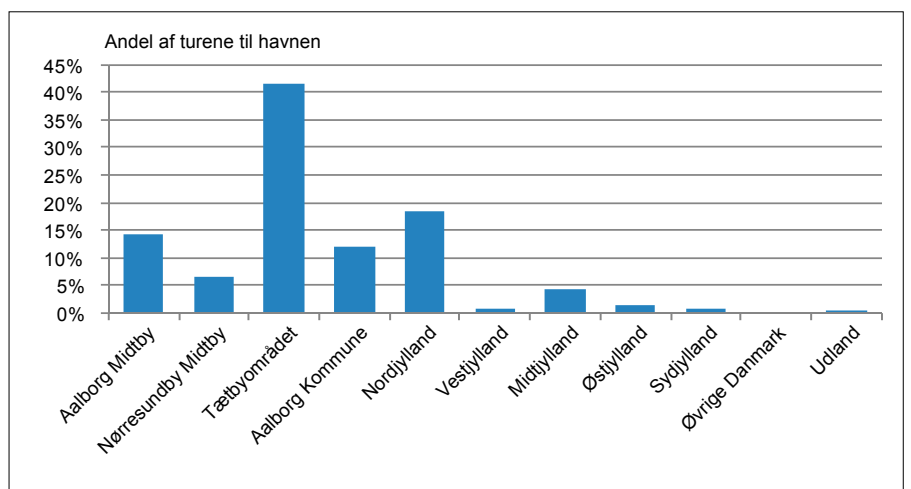
Onsdag d 14/4 blev der i tidsrummet kl 6-18 gennemført en stopinterviewundersøgelse. I henhold til snittællingen afvikles der i denne periode 88 % af døgnetrafikken.

Al trafik til havnen blev i analyseperioden ledt via Sundet, hvor interviewene fandt sted. I alt blev der gennemført 565 interviews. Dette svarer til 40 % af samtlige forbigående. Pladsforholdene og andelen af tunge køretøjer gjorde det nødvendigt i perioder at vinke køretøjer forbi tælleposterne.

Nogle chauffører bad endvidere om at blive vinket forbi efter at have gennemført flere interviews, og dette ønske blev i vid udstrækning efterkommet for at forebygge ulovlig passage omkring den etablerede afspærring på Rørdalsvej. Det må forventes, at der blandt disse chauffører er en overvægt af kørsler med korte ture med mål i Aalborg by. Dette kan betyde, at omfanget af disse ture undervurderes lidt.

Alligevel viser resultaterne af analysen, at det er den lokale trafik, som dominerer i Østhavnen. Omkring hver femte tur til havnen har sin oprindelse i det centrale Aalborg (midtbyområderne nord og syd for Limfjorden). Kun 8 % af de registrerede ture rækker ud over den nordjyske region.

Samlet udgjorde den tunge trafik 39% af samtlige registrerede ture i undersøgelsen. Placeringen af Danske Fragtmænds Terminal i Østhavnen betyder, at kørsel med stykgods udgør en meget stor del



af denne trafik. Der blev kun registreret få containertransporter ved undersøgelsen. På ugebasis udgør containertrafikken til

og fra havnen i alt ca. 150 ture i hver retning, hvor ca. 1/3 af disse bliver afviklet om mandagen.

Havnetrafikken 2010



De primære ruter for trafikken til havneområdet er Rørdalsvej og Øster Uttrup Vej, der tilsammen tegner sig for 72 % af samtlige ture. Den samlede havnetrafik er størst ad Rørdalsvej, men det er Øster Uttrup Vej, der bærer den største del af den tunge havnetrafik (>3,5t). I alt benyttes 49 % af den tunge trafik til havnen sig af Øster Uttrup Vej.

Det er måske lidt overraskende, at Universitetsboulevarden kun spiller en meget beskednen rolle for havnetrafikken (7 %). Målt i afstand og køretid burde rutevalget via Universitetsboulevarden være det mest attraktive for trafikken fra syd.

Rørdalsvej øst for Tranholmvej.



Aktuelle planer

Havnens udbygningsplan

Aalborg Havns udbygningsplan følger de rammer, der er udstukket i kommuneplanen, men tegner et videre perspektiv for udvikling mod øst, når behovet herfor opstår.

Der er i dag kun enkelte virksomheder lokaliseret i området til virksomheder med særlige beliggenhedskrav øst for Romdrup Å.

Grønlandstrafikken forventes på kortere sigt at flytte fra det eksisterende bassin til en ny kaj med større bagarealer umiddelbart øst for det nuværende bassin.

Området til flydende gods kan eventuelt komme i spil, såfremt den 3. Limfjordsforbindelse etableres som en Østforbindelse idet denne berører dele af den nuværende oliehavn.

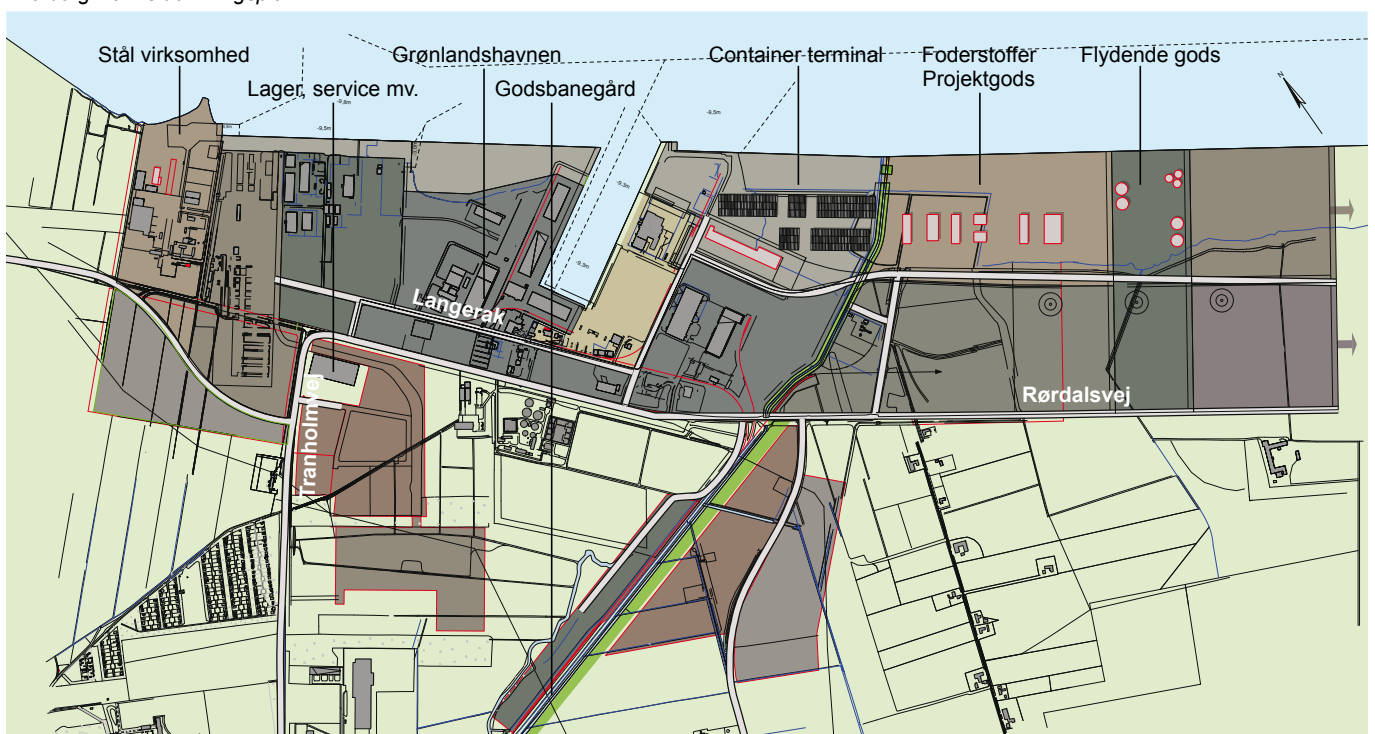
Møllevinger i ad hoc lager området.



Vej- og banebetjening af terminalområdet.



Aalborg Havns udviklingsplan.



Aktuelle planer

Havnens virksomheder

Nye lagerfunktioner tilføjes løbende til den portefølje af virksomheder, der er lokaliseret i Østhavnen. Gennem byudvikling ved Kertemindevej er der tilvejebragt areal til Nordisk Distributionscenter. Overfor Vejdybet etableres der en ny cross docking terminal for Carlsberg med direkte omladning fra modulvogntog til distributionslastvogne.

Rammerne for en af Østhavnens første virksomheder ændres også, idet der planlægges etableret et nyt logistikpakhuis for Grønlandstrafikken. Det frigiver eksisterende lagerkapacitet, som kan give plads for nye virksomheder ved Grønlandsbassin.

Vejnettet

Vejdirektoratet har i 2009 gennemført en analyse af rampekrydsene ved Øster Uttrup Vej idet der er rapporteret kapacitetsproblemer i krydset. På baggrund af undersøgelsen blev der udarbejdet et skitseprojekt for en ombygning af rampekrydsene fra rundkørsler til signalregulerede kryds, samt ændringer af de tilstødende strækninger på Øster Uttrup Vej.

Dette projektforslag indgår nu i Vejdirektoratets prioriteringer. Da der er betydelige afviklingsproblemer i rundkørslerne, som betyder kødannelser der støver tilbage til E45, må det forventes, at der indenfor få år vil ske en ombygning af rampekrydsene.

Aalborg Kommune har i 2009 afsluttet VVM undersøgelser for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd. Blandt disse anlæg er Egnspanvej – en ny vejforbindelse mellem Hadsund Landevej og E45. Egnspanvej skal medvirke til at aflaste Universitetsboulevarden bl.a. gennem at skabe en alternativ rute for trafik fra Aalborgs sydøstlige opland.

Ny lagervirksomhed ved Kertemindevej.



Aalborg Kommune forventer at projektet for Egnspanvej inklusiv et nyt tilslutningsanlæg til E45 bliver realiseret i de kommende år.

I forbindelse med etablering af det nye logistikpakhuis planlægger Aalborg Havn

A/S at etablere en ny vejforbindelse mellem Vejdybet og Savannevej nord for Danske Fragtmænds Terminal. Vejen bliver den nordlige fordelingsvej i denne del af det udbyggede havneområde i Østhavnen.

Trafik i 2020 scenario

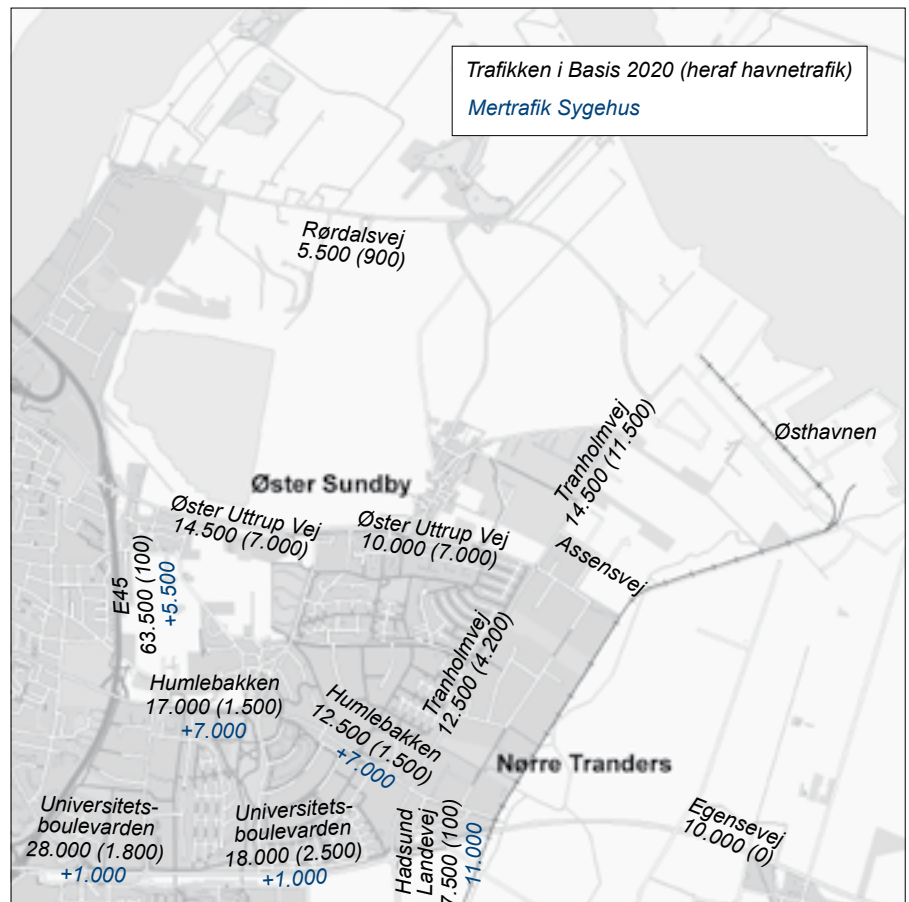
Fremtidige trafikforhold

Frem mod år 2020 vil der ske en stigning i trafikken. Denne stigning knytter sig dels til en generel vækst – vi kører mere og længere – og dels til byvæksten, hvor nye byfunktioner skaber ny trafik. Sidstnævnte forventes at komme til at spille en væsentlig rolle i forhold til Østhavnens fortsatte udvikling som et multimodalt erhvervsområde.

Ved vurderingen af de fremtidige trafikforhold er der taget udgangspunkt i, at der frem til 2020 sker en gradvis udnyttelse af de ledige arealer i og omkring Østhavnen. Med udgangspunkt i Trafikministeriets Turratprojeckt er det anslået, at omdannelsen vil resultere i 12.500 nye bilture til området.

Denne trafik vil især belaste Rørdalsvej og Øster Uttrup Vej. Sammenholdt med dagens trafik vil der også være en trafikstigning ad Humlebakken, men denne stigning har også sammenhæng med afviklingsforholdene på Universitetsboulevarden.

Etableringen af et nyt sygehus i Aalborg Øst vil ligeledes øge trafikken i området. Det er anslået, at sygehuset vil afstedkomme ca. 13.000 nye bilture pr døgn. Der lægges op til, at sygehusområdet primært vejbetjenes via Hadsund Landevej. Denne løsning for vejbetjeningen vil udover at øge trafikken ad Hadsund Landevej også medføre en kraftig stigning i trafikken ad Tranholmvej frem til Humlebakken samt ad Humlebakken.



Området vest for Hadsund Landevej og syd Universitetsboulevarden, hvor det nye sygehus placeres set fra nordøst.



Udfordringer

Vejombygninger og nyanlæg

Behovet for ændringer af vejnettet i Aalborg Øst vurderes på baggrund af trafikscenariet for år 2020.

I henhold til vejreglerne anbefales 4 sporede veje, når døgntrafikken overstiger 15.000 køretøjer pr døgn. Da der er tale om meget høje tungtrafik andele på Tranholmvej vil en udvidelse vejen til 4 spor være relevant med de beregnede trafikniveauer i 2020.

Det vil være nødvendigt at rundkørslen ved Øster Uttrup Vej udbygges eller ændres til et signalanlæg. Da der vil være tale om en meget stor venstresvingende trafik fra Øster Uttrup Vej mod nord vurderes en udbygning af rundkørslen til 2 spor at være den mest optimale.

Løsningen skal dog også ses i sammenhæng med, om det sikkerhedsmæssigt vil være forsvarligt at fastholde de eksisterende vigepligtsregulerede tilslutninger til Tranholmvej ved Svendborgvej, Smedegårdsvej, Assensvej, Middelfartvej, Overvejen, Kertemindevej og Rørdalsvej.

Hvis det ud fra sikkerhedsmæssige overvejelser vurderes at flere af disse bør signalreguleres, kan det være nødvendigt at samme løsning vælges ved Øster Uttrup Vej for at opnå den bedst mulige sammenhæng i trafikens flow.

Da Tranholmvej er den eneste vejforbindelse ind i havneområdet er Østhavnen sårbar ved hændelser på denne. Risikoen for hændelser vil øges efterhånden som trafikken stiger, og så kan en ekstra vejforbindelse til havnen blive aktuel. En ny forbindelse fra Egensevej ved Nørkæret kunne være en løsning. Løsningen kan eventuelt etapedeles med en forbindelse til Korinthvej som første etape.

Tranholmvej ved Assensvej.



Tranholmvej ved Øster Uttrup Vej.



Tranholmvej ved Humlebakken.



Udfordringer

Som det fremgår af analysen, er ruten ad Øster Uttrup Vej den foretrukne rute for en stor del af den tunge trafik til Østhavnen. Det hænger formentlig både sammen med afstande til motorvejen og det forhold, at Øster Uttrup Vej er den nærmest liggende tilslutning til E45, hvor der både er nord- og sydvendte ramper.

I praksis vil det næppe være muligt at ændre dette rutevalg. Derfor vil der med en stigende trafik til Østhavnen være behov for at tilvejebringe en mere sikker udformning af sidevejstilslutningerne på Øster Uttrup Vej.

Ændring af den nuværende forlægning af Rørdalsvej vil næppe i sig selv medføre en større tiltrækning af biler til denne rute. Muligheden for helt eller delvist at tilbageføre vejen bør dog fastholdes ud fra hensynet til tvangsrueten for modulvogntog og muligheden for enkelt at afvikle meget lange specialtransporter til og fra havnen.

Med de beregnede trafikniveauer vil det være nødvendigt at tilvejebringe sikre løsninger for cykeltrafikken til området gennem en udbygning af stinettet. I forhold til betjeningen af erhvervsområdet langs Tranholmvej vil det være mest hensigtsmæssigt at etablere nye stier øst for denne. Anlægs-mæssigt vil dette også have nogle fordele, idet udvidelsen af Tranholmvej til 4 spor også vil ske i vejens østside.

Øster Uttrup Vej ved Øster Sundby.



Øster Uttrup Vej ved Tranholmvej.



Rørdalsvej ved Sølystvej.



Projekter

Udbygning af Tranholmvej

Projektet omfatter en udbygning af den eksisterende to-sporede strækning på Tranholmvej nord for Humlebakken fra 2 til 4 spor. Udbygningen er forudsat gennemført ved etablering af midterhelle og 2 nye kørespor øst for den eksisterende Tranholmvej.

I forbindelse med ombygningen vil det være nødvendigt at ændre belyningsanlægget. Det forudsættes, at der etableres belysning i midterhellen af vejen, som det eksisterende belyningsanlæg på den sydlige del af Tranholmvej.



Som led i udbygningen er det forudsat, at krydset ved Øster Uttrup Vej udbygges fra en to-sporet til en 4-sporet rundkørsel.

Udbygningen af Tranholmvej kan eventuelt etapedeles i to etaper hhv. nord og syd for Øster Uttrup Vej. Udbygningen mod nord forudsættes afsluttet ved Sundet.

Som en del af udbygningen etableres der en dobbeltrettet sti i Tranholmvejs østside. Der forudsættes etableret en stitunnel under Tranholmvej ved Øster Uttrup Vej for at sammenbinde stinettet.

Der er udarbejdet et groft anlægsoverslag for udbygningen.

For den sydlige deletape – inklusive rundkørslen ved Øster Uttrup Vej vil anlægsudgiften være i størrelsesordenen 30-35 mio. kr inkl. arealerhvervelse, projektering og uforudseelige udgifter.

For den nordlige deletape vil anlægsudgiften udgøre ca. 20-25 mio. kr inkl. arealerhvervelse, projektering og uforudseelige udgifter.

Projekter

Ændring af kryds på Øster Uttrup Vej
I takt med den stigende trafik vil det være relevant at signalregulere eller sanere sidevejstilslutninger til denne. Det kræver en nærmere analyse at afdække hvilke kryds der eventuelt kan lukkes og hvilke, der bør signalreguleres.

Da der er etableret kanalisering i mange af krydsene vil dette medvirke til at reducere anlægsprisen. Anslås en gennemsnitlig anlægspris på 1,5-2 mio. kr pr kryds vil ændring af alle 8 kryds indebære en anlægsudgift i størrelsesordenen 12-16 mio. kr.

Ændringen af krydsene bør prioriteres efter uheldsbilledet i disse sammen med størrelsen på sidevejstrafikken.

Det forventes, at krydsombygningerne på Øster Uttrup Vej vil gøre denne tilstrækkelig robust til at afvikle trafikken i en lang årrække.



Udbygning af Øster Uttrup Vej

Fortsætter trafikudviklingen vil man på sigt nå trafikniveauer på Øster Uttrup Vej, som fordrer en udbygning af vejen fra 2 til 4 spor. Strækningen nærmest E45 vil være det sted, hvor behovet opstår først.

Udbygning af Øster Uttrup Vej fra 2 til 4 kørespor anslås at resultere i et tillæg til ovenstående anlægsudgift på i størrelsesordenen 22-25 mio. kr.



Projekter

Forlængelse af Korinthvej til Nørkæret.



Forlængelse af Korinthvej

Oprindeligt var Korinthvej forudsat udbygget frem til Rørdalsvej langs vestsiden af den planlagte godsterminal. Med det planlagte udbygningsområde ved Nørkæret vurderes en direkte forlængelse af Korinthvej frem til Nørkæret at være en mere hensigtsmæssig løsning. Vejen, der vil krydse Romdrup Å, kan komme til at følge den sydlige afgrænsning af erhvervsområdet og giver dermed mulighed for at betjene dette både fra nord og vest.

Anlægsudgiften ved forlængelse af Korinthvej og videre udbygning af den nordlige del af Nørkæret vurderes at udgøre i alt 20-22 mio. kr.

Forlængelse af Nørkæret

For at tilvejebringe en ekstra vejforbindelse til Østhavnen kan en forlængelse af Nørkæret til Egensevej være en løsning på langt sigt. Via Universitetsboulevarden og Egnspanvej kan denne give adgang til E45.

Som udgangspunkt vil denne delstrækning af Nørkæret forløbe i åbent land, idet der i planlægningen ikke indgår byvækst i dette område.

Ved vejens tilslutning til Egensevej vil der være behov for etablering af et kanaliseringsanlæg.

Anlægsudgifterne ved etablering af denne delstrækning anslås at udgøre i størrelsesordenen 15 mio. kr.

Forlængelse af Nørkæret til Egensevej.



Nye stier

For at sikre et sammenhængende stinet frem til Østhavnen bør der ske udbygning af stier langs Humlebakken og Tranholmvej.

Som beskrevet tidligere indgår der i projektet for en udbygning af Tranholmvej til 4 spor nord for Humlebakken etablering af en dobbeltrettet stiforbindelse langs vejens østside.

Langs Humlebakken forudsættes endvidere etableret cykelstier i begge vejsider fra Tranholmvej til Budumvej. Idet det antages, at der ved broanlæggene er tilstrækkelig plads hertil, anslås udgifterne til stianlæggene til ca. 8,5 mio. kr.

Langs Tranholmvej etableres der en sti langs vejens vestside mellem Egensevej og Humlebakken. Anlægsudgifterne hertil anslås til ca. 1,5 mio. kr.

Stianlæg langs Humlebakken og den sydlige del af Tranholmvej.



Aalborg Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby

www.aalborgkommune.dk
teknik.miljoe@aalborg.dk

Aalborg Havn A/S
Langerak 19
9220 Aalborg Ø

www.aalborghavn.dk
info@aalborghavn.dk

Oversigt over projekter

