

# Vejinfrastruktur i Aalborg



## Modeller for indretning af vejnettet

December 2011



AALBORG  
KOMMUNE

*Rapport:* *Vejinfrastruktur i Aalborg*

*Projektorganisation:* *Kurt Markworth, Aalborg Kommune*  
*Martin Fischer, Aalborg Kommune*  
*Erik Møller, Aalborg Kommune*  
*Ole Kirk, Vejdirektoratet*  
*Kenn Mørk, Vejdirektoratet*  
*Ole Jensen, COWI*

*Redaktion:* *COWI A/S, Ole W. Jensen*

*Grundkort:* *KMS kort © Kort & Matrikelstyrelsen, reproduktionstilladelse G11-98*

*Ortofoto:* *DDO@land2008. Copyright COWI.*

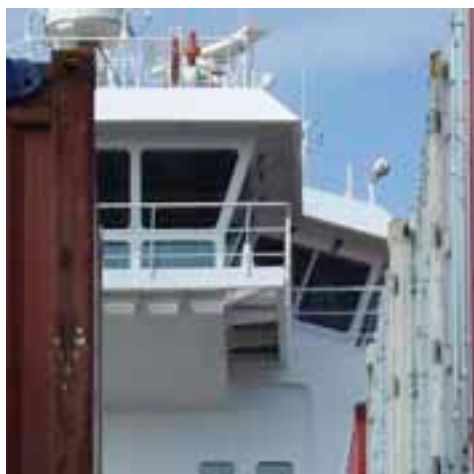
*Fotos:* *Aalborg Lufthavn*  
*Aalborg Havn A/S*  
*COWI A/S*

*Copyright:* *Aalborg Kommune*

*Dato:* *December 2011*

*Kontaktperson:* *Martin Fischer, Aalborg Kommune*

*Kontaktadresse:* *Aalborg Kommune*  
*Teknik- & Miljøforvaltningen*  
*Stigsborg Brygge 5*  
*9400 Nørresundby*  
*Tlf. 9931 2000*  
*trafik.veje@aalborg.dk*



# Indhold

<b>Baggrund</b>	<b>5</b>
<b>Byen og infrastrukturen</b>	<b>6</b>
Planstrategien	
Trafikale knudepunkter	
<b>Trafikudvikling og udfordringer</b>	<b>8</b>
Nuværende udfordringer	
Fremtidige udfordringer	
<b>Budgetter</b>	<b>10</b>
Ny budgettering	
<b>Elementer i en ny vejstruktur</b>	<b>11</b>
En 3. Limfjordsforbindelse	
Nyt tilslutningsanlæg til E45	
Egnsplanvej	
Hadsund Landevej	
Tranholmvej	
Ny Dallvej	
<b>Model 1 – Basis</b>	<b>14</b>
Vejnet	
Virkninger	
<b>Model 2 – Vest</b>	<b>15</b>
Vejnet	
Virkninger	
<b>Model 3 – Øst</b>	<b>16</b>
Vejnet	
Virkninger	
<b>Økonomi</b>	<b>17</b>
Investeringsomfang	
<b>Havnepakker</b>	<b>18</b>
Trafikaftalen	
Aktuelle projekter i Aalborg	
<b>Gennemførelse</b>	<b>19</b>
Takten for udførelse	
<b>Oversigtskort</b>	





55 11 THISTED LANDEVEJ

549

E39

190

180

583

E45

THISTEDVEJ

HØVEJEN

11

NY LUFTHAVNSVEJ

55

180

MOTORVEJSKRYDS VENDSYSSEL

FORBINDELSESVEN

SUNDSHOLMEN

NØRRESUNDBY  
GRELEN

E45

RØRDALSVEJ

180

KRIDTSVINGET

VESTERBRO

AALBORG

ØSTER UTTRUP VEJ

TRANHOLMVEJ

ØSTRE  
ALLE

HUMLEBAKKEN

OVER KÆRET

TH. SAUERS VEJ

UNIVERSITETSBOULEVARDEN

595

NY NIBEVEJ

187

MARIENDALSMØLLE  
INDFØRINGEN

SØNDERBRO  
INDFØRINGEN

HOBROVEJ

180

E45

HADSUND LANDEVEJ

507

# Baggrund

Vejinfrastrukturen er en vigtig forudsætning for en fortsat udvikling af Aalborg. Aalborgs geografiske placering ved krydsningen af Limfjorden og byens regionale betydning betyder, at problemstillinger vedrørende infrastrukturen ved Aalborg har konsekvenser, der rækker ud over byområdet og påvirker vækstmulighederne i hele regionen og forbindelserne til nabolandene i Skandinavien.

En række undersøgelser har i de senere år peget på behovet for at udvikle og udbygge vejinfrastrukturen i Nordjylland.

Vejdirektoratet har i 2010-11 gennemført en VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse for at sikre en kapacitet for den fjordkrydsende trafik, der lever op til de forventede fremtidige behov.

Region Nordjylland og KKR Nordjylland har i denne sammenhæng som indspil til den rullende planlægning udtrykt ønske om, at staten træffer en principbeslutning om en 3. Limfjordsforbindelse som en statslig finansieret vestlig linjeføring.

Aalborg Kommune har i 2008-09 gennemført en VVM-undersøgelse for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd med henblik på at kunne trafikbetjene byudviklingsområderne ved City Syd og i Universitetsområdet – herunder et nyt Universitetshospital.

I undersøgelsen belyses:

- Et nyt tilslutningsanlæg til E45 ved Mariendalsmølle Indføringen
- En ny vejforbindelse mellem Hadsund Landevej og E45
- En motorvejsindføring til centerområdet City Syd
- En landevejsindføring til centerområdet ved City Syd.

I samarbejde med Aalborg Havn har Aalborg Kommune i 2010 gennemført en undersøgelse af Infrastruktur i Aalborg Øst. I denne plan er der beskrevet forskellige projekter for udvikling af infrastrukturen internt i havneområdet og til havneområdet. Heri indgår også løsninger for Aalborg Havns kobling til det overordnede vejnet.

I den forbindelse har Aalborg Kommune peget på behovet for opgradering af Tranholmvej og Øster Uttrupvej inkl. en større krydsombygning. Disse projekter er medtaget i undersøgelsen..

En effektiv løsning af de infrastruktur-mæssige udfordringer kræver et godt samspil mellem den statslige og kommunale infrastruktur.

Dette er baggrunden for, at Transportministeren og Rådmanden for Teknik- og Miljøforvaltningen 11. februar 2011 har aftalt at nedsætte en arbejdsgruppe, som skal undersøge modeller for indretningen af vejinfrastrukturen ved Aalborg.

Undersøgelsen skal belyse sammenhænge og valgmuligheder i forhold til de tekniske løsninger og økonomien ved gennemførelse af disse. Dette skal medvirke til at afklare praktiske og tekniske forhold for tilslutningsanlæg og veje i relation til en mulig ny 3. Limfjordsforbindelse. Denne rapport indeholder resultatet af arbejdsgruppens undersøgelse.



# Byen og infrastrukturen

## Planstrategien

Aalborg Kommune lægger i Planstrategi 2010 "Norddanmarks vækstdynamo" vægt på at udvikle Aalborgs rolle som Norddanmarks hovedstad. Fokus for denne udvikling vil være et geografisk bånd fra Aalborg Lufthavn i nordvest gennem det centrale byområde og universitetsområdet til Aalborg Havn i Aalborg Øst.

Vækstaksen rummer i dag omkring  $\frac{1}{3}$  af arbejdspladserne i Aalborg Kommune. Denne andel vil stige i takt med omdannelsen af store rømmede industri- og erhvervsarealer i korridoren – herunder eksempelvis godsbanearalerne og eternitten. Fortætning i vækstaksen og udvikling af den kollektive infrastruktur indenfor akser vil bidrage til, at den afledte vækst i biltrafikken kan minimeres og dermed skubbe balancen mellem bil og øvrige transportformer i en mere bæredygtig retning.

Alligevel vil presset på infrastrukturen blive forøget. Udvikling af Aalborgs regionale rolle stiller krav om gode forbindelser ind og ud af byen. I fremtiden vil bilen fortsat udgøre det eneste realistiske transportalternativ ved mange regionale ture. Med vækstaksen som omdrejningspunktet for udviklingen er let adgang til vækstaksen derfor en vigtig del af planstrategien. Udbygning og afhjælpning af flaskehalse i opkoblingerne til motorvejsnettet er derfor vigtig.

For at løse denne opgave, peger planstrategien bl.a. på behovet for initiativer, der sikrer en bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur samt behovet for en 3. Limfjordsforbindelse for at løse den fjordkrydsende trafik.



## Trafikale knudepunkter

I og omkring vækstaksen findes der i Aalborg en række knudepunkter for trafikken med regional betydning. Disse har stor betydning for udvikling af infrastrukturen:

### Aalborg Havn

Havneområderne ved Aalborg har over en årrække været under forandring. Områder i Centralhavnen er overgået til andre byformål, og Østhavnen er nu havnens vækstområde. Aalborg Havn er en af de udpegede klasse A havne i det Europæiske TEN-T net.

Godsomsætningen i havnen toppede i 2008 3,2 mio. tons. Finanskrisen har medført et fald i omsætningen på 14% frem til 2010, hvilket er lidt mindre end det gennemsnitlige fald for de danske havne på 17 %.

Aalborg Havn tilbyder vej-, bane og søtransport, og den følger med sin geografiske placering udenfor byområdet og fokus på sammenhængende logistikløsninger EU's retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Største svaghed er i denne sammenhæng den enstrengede, to-sporede vejforbindelse ud af havnen, som udgør forbindelsen mellem havnen og til statsvejnettet, hvor uheld eller hændelser på vejnettet kan lukke for adgangen til havnen.

### Aalborg Lufthavn

Aalborg Lufthavn får en stadig stigende betydning. Ved udgangen af 2005 tegnede den sig for 17 % af alle rejser indenrigs i Danmark. Ved udgangen af 2010 var andelen 23 %, hvilket betød at lufthavnen i 2010 rundede 1 mio. indenrigspassagerer på ét år.

Udenrigstrafikken fra Aalborg Lufthavn er også i vækst. Dette har afstedkommet et behov for udbygning af både parkerings- og terminalfaciliteter. Parkeringskapaciteten er således blevet udvidet med ca. 1.000 p-pladser til knap 3.100 p-pladser, og forventes suppleret med yderligere 1.000 p-pladser, når terminaludvidelsen er gennemført.

Vejbetjeningen af lufthavnen fra det overordnede vejnet fra syd sker i dag gennem boligområder i Aalborg og Nørresundby, mens den fra nord sker via rute 11/55 (Thisted Landevej) eller rute 55 (Høvejen).

### Aalborg City

Aalborg er som hovedbyen i regionen centrum for handels-, service- og kulturtilbud, der rækker ud i hele regionen. Mange af disse funktioner er at finde i Aalborg City. Den samlede ramme for butiksareal i Aalborg City er knap 190.000 m<sup>2</sup>, hvoraf knap 85 % er udfyldt.

Rute 180 (Vesterbro) spiller en væsentlig rolle for trafikbetjeningen af Aalborg City idet en stor del af midtbyområdets parkering findes i tilknytning hertil. Hændelser i Limfjordstunnelen, som flytter trafik til rute 180, har derfor stor betydning for tilgængeligheden til Aalborg City. Ud over rute 180 spiller især Sønderbro Indføringen og Kridtsvinget vigtige roller for serviceringen af Aalborg City fra det overordnede vejnet.

### City Syd

Centerområdet i City Syd er i planlægningen udlagt som et regionalt aflastningscenter specielt for store udvalgswarebutikker, der ikke kan være i Aalborgs midtby. Den samlede ramme for butiksareal i området på 146.000 m<sup>2</sup> er med de seneste projekter i området meget tæt ved at være udfyldt.



Den samlede biltrafik til området var i 2008 ca. 25.000 biler pr. døgn, og det skønnes, at trafikken ved fuld udbygning af området vil være steget til ca. 35.000 biler pr. døgn. City Syd er i dag vejbetjent via rute 180 (Hobrovej) med forbindelse til E45 via Indkildevej og Mariendalsmølle Indføringen samt via Svenstrup mod syd. Krydset Indkildevej/Hobrovej udgør en kapacitetsmæssig flaskehals for trafikken ad rute 180.

### Et nyt Universitetshospital

Det er besluttet at samle sygehusfunktionerne i Aalborg ved et nyt Universitetshospital i Aalborg Øst. Sygehuset forventes at få en samlet kapacitet på 8-900 sengepladser med i alt 5-6.000 ansatte. Ibrugtagning vil formentlig kunne ske etapevis fra år 2017 og frem.

Geografisk bliver sygehuset placeret i tilknytning til Aalborg Universitet ved rute 507 (Hadsund Landevej) hvorfra der forventes etableret vejadgang. Forbindelserne til motorvejsnettet er via Universitetsboulevarden og Egnspanvej – den planlagte nye vejforbindelse mellem Hadsund Landevej og E45. Det fuldt udbyggede Universitetshospital forventes at skabe en døgntrafik på ca. 13.000 biler.



# Trafikudvikling og udfordringer

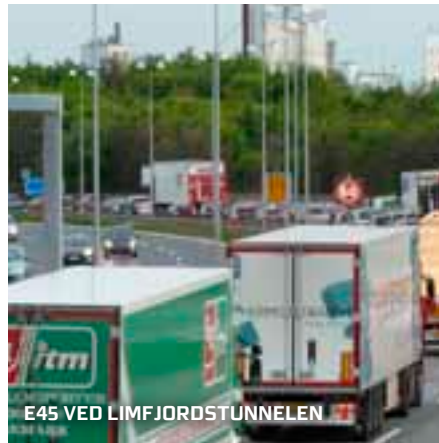
## Nuværende udfordringer

Vejnettet er opbygget med to nord-sydgående hovedakser bestående af E45 og rute 180, som begge krydser Limfjorden. Kapacitetsforholdene på rute 180 gennem byen er imidlertid sådan, at hændelser på E45, der i større omfang overflytter trafik til rute 180, fører til, at trafikken gennem byen står stille. Da rute 180 spiller en vigtig rolle for fordelingen af trafik til det centrale og vestlige Aalborg, er det store dele af vejnettet, som påvirkes.

Mariendalsmølle og Sønderbro indføringen spiller en afgørende rolle for betjeningen af Aalborg fra syd. Rute 180 lokale funktion medfører i denne sammenhæng, at der er væsentlige flaskehalse på vejnettet, hvor trafikken fra E45 møder lokaltrafikken. Det gælder især ved rute 187 Ny Nibevej og ved Over Kæret. I begge kryds er kapaciteten i spidstimen reelt opbrugt, hvilket resulterer i tilbagestuvning mod E45.

For at sammenbinde Aalborg midtby og fjorden er vejstrækningen langs fjorden blevet ombygget mhp. at flytte den gennemkørende trafik til Østre Allé ringen. Det har forstærket kravene til denne, hvilket bl.a. er søgt imødekommet ved en optimeret styring af signalanlæggene. Men de to kryds ved Hobrovej, rute 180, og ved Sønderbro er kapacitetsmæssigt hårdt belastede.

Trafikudviklingen på E45 har medført, at det er blevet nødvendigt at ombygge rampekryds for at undgå tilbagestuvning til motorvejen. Dette er sket ved Universitetsboulevarden og Humlebakken, men der er også behov for ændringer ved Øster Uttrup Vej og Sundsholmen. Den gennemførte opgradering af trafikledelses- og informationssystemerne på E45 vil medvirke til at opnå den bedst mulige trafikafvikling indenfor de givne fysiske rammer.



E45 VED LIMFJORDSTUNNELEN



HOBROVEJ VED NY NIBEVEJ, RUTE 187



TRANHOLMVEJ VED ØSTER UTTRUP VEJ



UNIVERSITETSBULEVARDEN VED E45

## Fremtidige udfordringer

Trafikken må påregnes fortsat at stige – dels som følge af den generelle trafikvækst og dels som følge af byudviklingen og udviklingen af Aalborgs regionale rolle.

Prognoserne for trafikens vækst fra VVM-undersøgelsen af en 3. Limfjordsforbindelse angiver for det rutenummererede vejnet ved Aalborg en gennemsnitlig årlig vækst varierende fra 1,3% p.a. ved en lav vækst til 2,7 % p.a. ved en høj vækst.

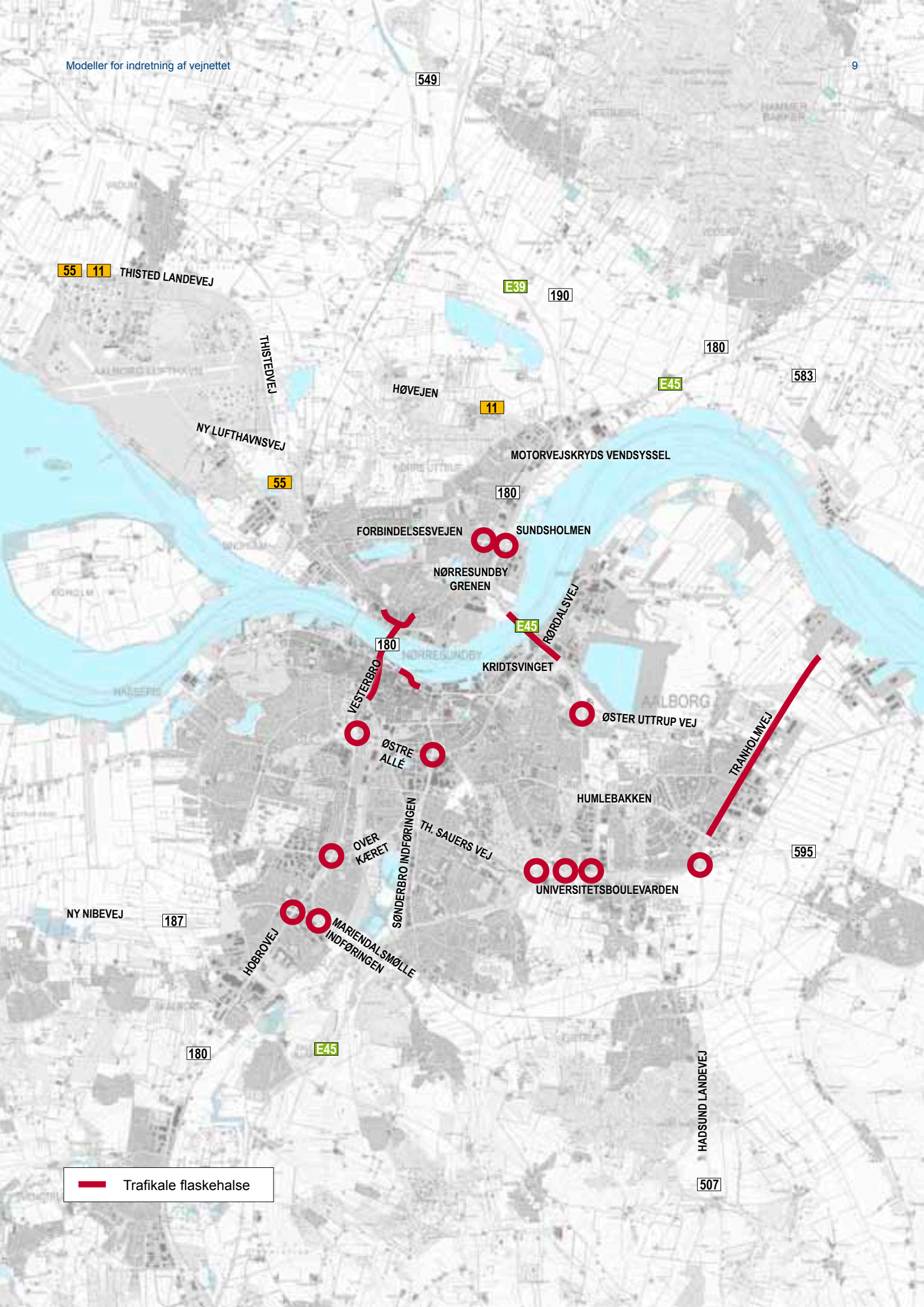
Lokalt i vækstaksen ved byomdannelse-områderne må der påregnes en større vækst, og dette vil have konsekvenser for trafikafviklingen. Det kommer blandt andet til udtryk ved Universitetsboulevarden,

hvor den fortsatte udvikling i universitetsområdet og det nye Universitetshospital vil afstedkomme afviklingsproblemer i krydsene.

Centralt i Aalborg vil udviklingen af godsbanearalerne og eternitten, som ligger i umiddelbart tilknytning til Østre Allé ringen, få indflydelse på trafikafviklingen i de centrale kryds ved Sønderbro og ved Hobrovej, rute 180.

Tilsvarende vil realisering af vækstpotentialet i området ved Aalborg Havn medføre en markant trafikvækst. En høj tungtrafik andel vil forstærke presset på forbindelsen til havnen og dermed øge behovet for udbygning af den to-sporede strækning.





— Trafikale flaskehalse

55 11 THISTED LANDEVEJ

549

E39

190

180

583

THISTEDVEJ

HØVEJEN

11

E45

NY LUFTHAVNSVEJ

55

MOTORVEJSKRYDS VENDSYSSEL

180

FORBINDELSESVENJEN

SUNDSHOLMEN

NØRRESUNDBY  
GRELEN

E45

RØRDALSVEJ

180

KRIDTSVINGET

VESTERBRO

ØSTER UTTRUP VEJ

ØSTRE  
ALLE

TRANHOLMVEJ

HUMLEBAKKEN

595

OVER  
KÆRET

TH. SAUERS VEJ

UNIVERSITETSBULEVARDEN

NY NIBEVEJ 187

HOBROVEJ

MARIENDALS  
INDFØRINGEN

SØNDERBRO  
INDFØRINGEN

180

E45

HADSUND  
LANDEVEJ

507

# Budgetter

## Ny budgettering

For statslige projekter opgøres anlægsoverslag i henhold til principperne om ny budgettering. Da modellerne for indretning af vejnettet omfatter projekter både på stats og kommunevejnettet er det besluttet at opgøre anlægsøkonomien for alle projekter efter samme principper.

Anlægsoverslag udarbejdes i henhold til principperne for ny budgettering på 4 niveauer:

- 1 Fysikoverslag
- 2 Basisoverslag
- 3 Ankerbudget (projektbevilling)
- 4 Samlet anlægsbudget.



For vejanlæggene, som indgår i den 3 Limfjordsforbindelse, er fysikoverslaget udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem på baggrund af teoretiske mængder beregnet ud fra skitseprojektet og enhedspriser beregnet ud fra gennemførte anlægsarbejder. For de store bygværker (broer og tunneler) er der udarbejdet særskilte fysikoverslag.

Fysikoverslaget for de øvrige vejanlæg er tilsvarende baseret på mængder og de enhedspriser, som rådgiverfirmaerne Rambøll og COWI råder over fra gennemførelsen af lignende anlægsprojekter.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter bl.a. til ekspropriationer og til jord-, bro-, tunnel- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd.

Projektets detaljerede linjeføring, udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konkunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig

betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret anlægsoverslag (basisoverslag) for de forskellige forslag.

I henhold til retningslinjerne for 'ny budgettering' vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, forudsat, at projektet vedtages som beskrevet.

For statslige projekter vil den samlede bevilling på finansloven i henhold til 'ny budgettering' være ankerbudgettet tillagt en reserve under Transportministeriets departement på 20 %. Ankerbudgettet tillagt reserven benævnes det samlede anlægsbudget.

Sædvanligvis baseres Aalborg Kommunes budgettering sig på fysikoverslaget. Af hensyn til sammenligningen af projekter er det i det følgende dog valgt at anvende det samlede anlægsbudget til beskrivelsen af projekternes økonomi.

# Elementer i en ny vejstruktur

## En 3. Limfjordsforbindelse

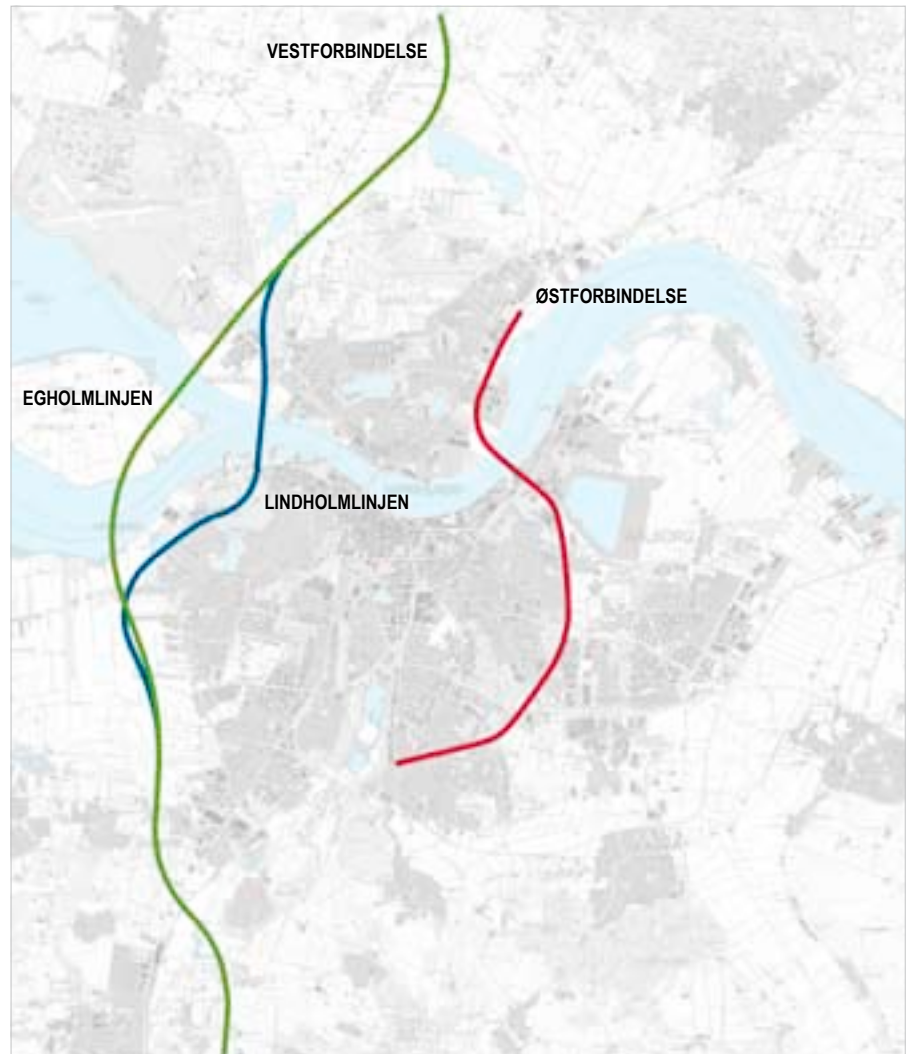
Der er i VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse belyst tre alternativer. Det drejer sig om to alternativer for en Vestforbindelse med fjordkrydsning hhv. i Egholmlinjen og Lindholmlinjen samt en Østforbindelse.

Vestforbindelserne er 4 sporede motorveje tilsluttet E45 syd for Dall og E39 syd for Vestbjerg og kan betragtes som en forlængelse af E39 vest om Aalborg. Begge alternativer har tilslutningsanlæg ved Hobrovej, Ny Nibevej, Nørholmsvej, Ny Lufthavnsvej og Høvejen. Lindholmlinjen har endvidere tilslutningsanlæg ved Annebergvej og Thistedvej.

Østforbindelsen omfatter en udbygning af E45 og etablering af en ny Paralleltunnel ved Limfjordstunnelen. E45 udbygges til 6 spor fra Sønderbro Indføringen til Limfjordstunnelen og til 8 spor fra Limfjordstunnelen til Motorvejskryds Vendsyssel.

Samlet budget for løsningsalternativerne:

- Egholmlinjen 6.197 mio. kr.
- Lindholmlinjen 7.002 mio. kr.
- Østforbindelsen 5.419 mio. kr.





### Nyt tilslutningsanlæg til E45

Der er i VVM-undersøgelsen for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd belyst en ombygning af det eksisterende tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle og Sønderbro Indføringen. Indføringernes til- og frakørsel samles på parallelramper.

Forbindelsen til Mariendalsmølle Indføringen sker via signalregulerede rampekryds. Motorvejsstatus ophæves på Mariendalsmølle Indføringen som forbindes til Egnspanvej.

Samlet anlægsbudget for løsningen:

- Nyt tilslutningsanlæg 239 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Nyt tilslutningsanlæg	162,3 mio. kr.	180,9 mio. kr.	199,0 mio. kr.	238,8 mio. kr.

### Egnspanvej

Egnspanvej er belyst i VVM-undersøgelsen for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd. Vejen er en 5,5 km lang to-sporet landevejsforbindelse fra Hadsund Landevej til E45 ved Mariendalsmølle Indføringen. De omkringliggende byområder er hægtet på Egnspanvej i 4 kryds.

Samlet anlægsbudget t for løsningen:

- Egnspanvej 162 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Egnspanvej	109,9 mio. kr.	122,6 mio. kr.	134,9 mio. kr.	161,9 mio. kr.

## Hadsund Landevej

Projektet omfatter en udbygning af Hadsund Landevej fra 2 til 4 spor på den 1,5 km lange strækning fra Egnspanvej til Universitetsboulevarden inkl. krydset ved denne. Udbygningen nødvendiggøres af, at der påregnes etableret en vejadgang til det nye Universitetshospital fra vejen.

Samlet anlægsbudget for løsningen:

- Hadsund Landevej 43 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Hadsund Landevej	28,5 mio. kr.	32,5 mio. kr.	35,8 mio. kr.	42,9 mio. kr.

## Tranholmvej

Udbygning af Tranholmvej er belyst i undersøgelsen af Infrastruktur i Aalborg Øst. Løsningen omfatter en udbygning af strækningen fra Humlebakken til Østhavnen fra 2 til 4 spor samt etablering af stianlæg. Projektet skal styrke havnens forbindelser til det overordnede vejnet.

Samlet anlægsbudget for løsningen:

- Tranholmvej 74 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Tranholmvej	49,0 mio. kr.	56,3 mio. kr.	61,9 mio. kr.	74,3 mio. kr.

## Ny Dallvej

Ny Dallvej er belyst i VVM-undersøgelsen for Nye Vejanlæg i Aalborg Syd. Vejen er en 2,5 km lang to-spolet landevejsforbindelse fra Hobrovej til E45 ved Mariendalsmølle indføringen. Dallvej er tilsluttet vejen i et T-kryds. Vejen skal forbedre betjeningen af City Syd fra E45.

Samlet anlægsbudget for løsningen:

- Ny Dallvej 126 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Ny Dallvej	81,7 mio. kr.	95,5 mio. kr.	105,1 mio. kr.	126,1 mio. kr.

# Model 1 – Basis

## Vejnet

Denne løsningsmodel tager udgangspunkt i vejnettet, som det ser ud i dag uden en 3. Limfjordsforbindelse.

Vejnettet udbygges med følgende anlæg:

- Nyt tilslutningsanlæg ved Mariendalsmølle Indføringen
- Ny Dallvej
- Egnspanvej

Endvidere foretages der som led i etableringen af et nyt Universitetshospital en udbygning af Hadsund Landevej mellem Egnspanvej og Universitetsboulevarden.

Vejbetjeningen af Aalborg Havn forbedres ved udbygning af Tranholmvej nord for Humlebakken.

## Virkninger

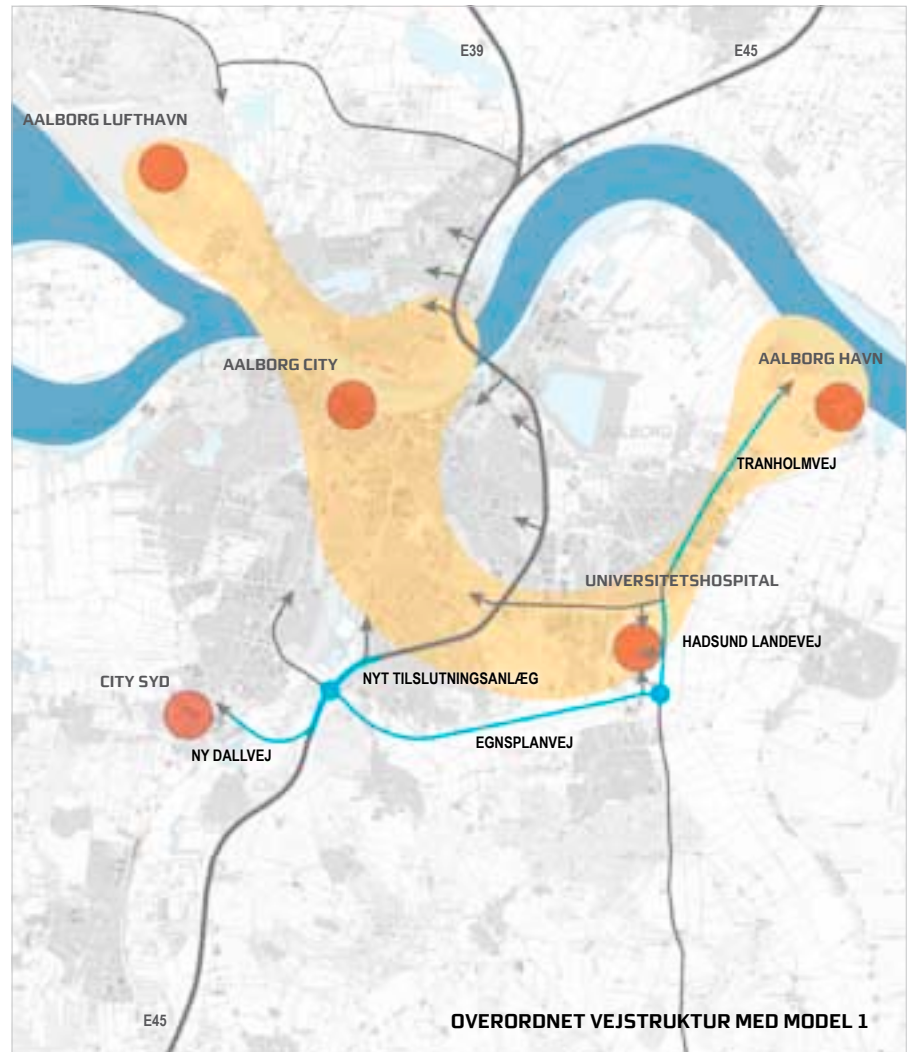
I denne model danner E45 fortsat ryggen i betjeningen af vækstaksen og de trafikale knudepunkter. Da kapaciteten på tværs af Limfjorden ikke øges, kan dette blive en barriere for udviklingen – især i Vendsyssel nord for Limfjorden.

Det har betydning for virksomheder som f.eks. Aalborg Lufthavn, der i særlig grad er følsom for regularitet i trafikforsyningen.

På grund af samspillet mellem Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen vil Aalborg City være påvirket af kapacitetsproblemerne på fjordkrydsningerne og effekter af hændelser på E45. Dette kan påvirke udviklingen i Aalborg City negativt.

Ombygningen af tilslutningsanlægget ved Mariendalsmølle Indføringen vil medvirke til at sikre, at flettemanøvrernes påvirkning af den regionale motorvejstrafik minimeres.

Trafikken mellem E45 og City Syd området overføres til Ny Dallvej, hvorved



Mariendalsmølle Indføringen og Hobrovej aflastes. Derigennem sikres tilgængeligheden til City Syd området.

Egnspanvej styrker betjeningen af den sydøstlige del af vækstaksen og medvirker til at aflaste Universitetsboulevarden. Derved medvirker vejen til at tilvejebringe den fornødne kapacitet som etableringen af Universitetshospitalet fordrer.

Udbygningen af Tranholmvej til 4 spor vil på kort sigt medføre en større robusthed i vejbetjeningen af Aalborg Havn,

idet risikoen for blokering af vejnettet ved hændelser bliver mindre. Dette har særlig betydning for logistikvirksomhederne. På længere sigt vil udbygningen være nødvendig for at imødekomme den trafikvækst, som realisering af det erhvervsmæssige potentiale i området vil afstedkomme.

Udbygningen af Hadsund Landevej skal medvirke til at sikre en høj tilgængelighed til Universitetshospitalet. Med udbygningen opnås en ensartet vejstandard ad det overordnede vejnet fra E45 til sygehuset.



# Model 2 – Vest

## Vejnet

I forhold til vejnettet i Basismodellen omfatter vejnettet i Model 2 – Vest følgende ændringer:

- en Vestforbindelse i Lindholmlinjen eller
- en Vestforbindelse i Egholmlinjen

Etableringen af Ny Dallvej kan udelades i denne model, da Vestforbindelsen kan varetage Ny Dallvejs funktion med betjening af City Syd området samt sikre den ønskede aflastning af rute 180, Hobrovej, gennem Skalborg og Svenstrup.

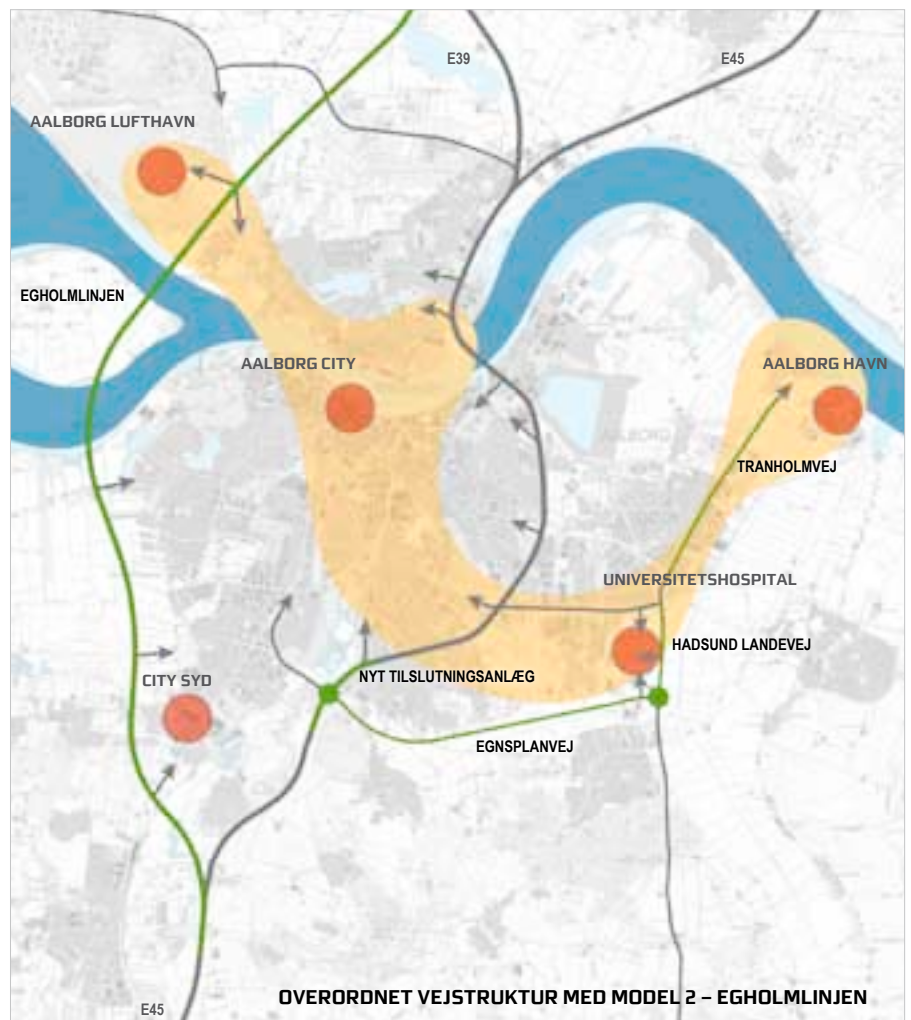
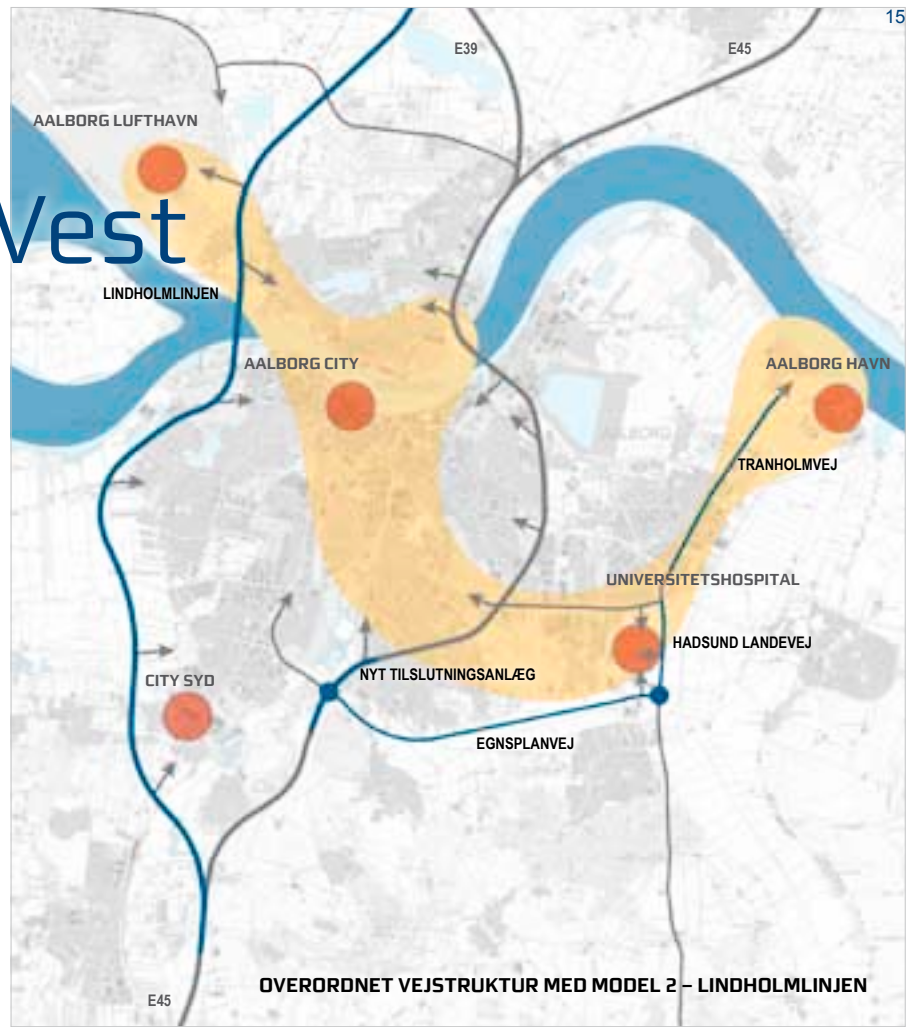
## Virkninger

Vestforbindelserne føjer en ny streng til vejnettet som medfører, at betjeningen af vækstaksen og knudepunkterne for trafikvæksten både kan ske fra øst og vest.

Dette har direkte betydning for City Syd området og for Aalborg Lufthavn og vækstområderne i tilknytning hertil. Endvidere kan dette afhjælpe flaskehalse i bygaderne.

Med Vestforbindelserne sker der en aflastning af E45 og Limfjordsbroen. Den samlede aflastning er i størrelsesordenen 28.000-34.000 biler pr døgn – størst ved valg af Lindholmlinjen. Dermed skabes der rum for en fortsat udvikling i de områder af vækstaksen, som ligger nær rute 180 og E45.

Vestforbindelserne ændrer ikke virkningerne af de øvrige vejnetsændringer i Aalborg Syd og Øst, som er indeholdt i Basismodellen, men Vestforbindelsen aflaster E45 og styrker dermed mulighederne for udvikling i den sydlige og østlige del af vækstaksen. Aflastningen udgør i størrelsesordenen 12-18.000 køretøjer pr døgn på strækningen gennem vækstaksen – størst ved Egholmlinjen.



# Model 3 – Øst

## Vejnet

I forhold til vejnettet i Basismodellen omfatter vejnettet i Model 3 – Øst følgende ændringer:

- Østforbindelse

Vejstrukturen er således grundlæggende den samme som i Basismodellen.

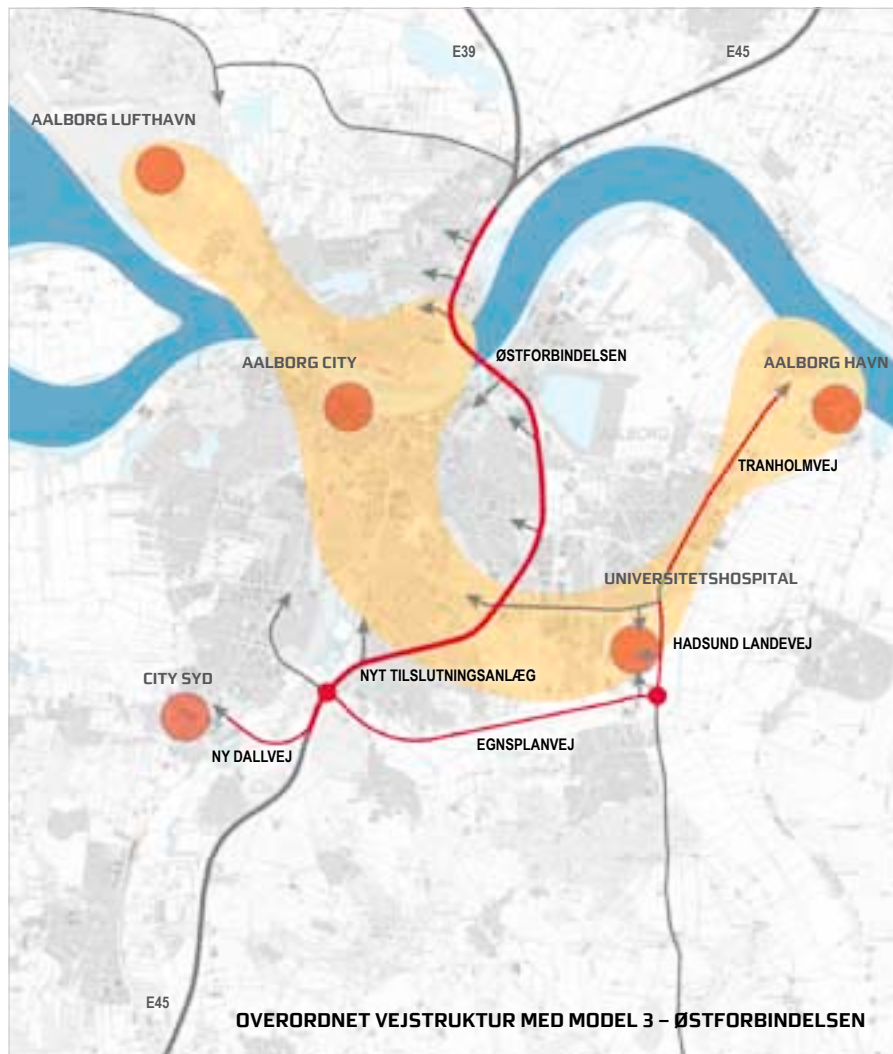
## Virkninger

I denne model danner E45 fortsat ryggen i betjeningen af vækstaksen og de trafikale knudepunkter.

Kapaciteten ved krydsningen af Limfjorden forøges gennem udbygningen af E45. Dermed afhjælpes problemerne i forhold til regulariteten for den fjordkrydsende trafik. Trafiksystemet vil fortsat være sårbart ved hændelser på E45.

Østforbindelsen ændrer ikke grundlæggende ved trafikanternes rutevalg. Der sker således ikke nogen nævneværdig aflastning af Limfjordsbroen og vejene, der leder frem til denne.

Flaskehalse på rute 180 bliver dermed fortsat af væsentlig betydning for betjeningen af vækstaksen. Generelt vil større aktivitet i de centrale dele af vækstaksen øge presset på forbindelserne fra E45 frem mod denne.





# Økonomi

## Investeringsomfang

Det samlede anlægsbudget for vejanlæggene i de 4 forskellige modeller for vejløsninger er:

- Model 1 Basis 673 mio. kr
- Model 2 Vest – Egholm 6.740 mio. kr
- Model 2 Vest – Lindholm 7.545 mio. kr
- Model 3 Øst 6.092 mio. kr

Forskellen mellem løsningerne knytter sig især til forskelle i det samlede anlægsbudget for en 3. Limfjordsforbindelse. Derudover er der ved valg af Model 2 en kommunal besparelse på 130 mio. kr. til Ny Dallvej, idet dennes funktion varetages af de vestlige løsninger for en 3. Limfjordsforbindelse. Det samlede anlægsbudget for denne etape af Vestforbindelsen – Motorvejsindføring til rute 180 Hobrovej – er 1.111 mio. kr.





# Havnepakker

## Trafikaftalen

Parterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik fra 2009 og september 2010, regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har i 2009 og 2010 indgået aftale om udmøntning af en række puljer samt det videre arbejde med en række større anlægsprojekter.

Blandt disse er en særlig indsats omfatter havnene. I Havnepakke I, der blev aftalt af forligskredsen med aftalen af 29. januar 2009, blev der afsat godt 1 mia. kr. til bedre forbindelser til havnene.

I november 2010 aftaltes en ny Havnepakke II med målrettede initiativer til at styrke havnene i udkantsområder med det formål at skabe bedre mulighed for vækst i områderne og styrke havnenes rolle i transportsystemet. Havnepakke II omfattede initiativer for 0,2 mia. kr.

## Aktuelle projekter i Aalborg

Aalborg Kommune har peget på behovet for en udbygning af forbindelsen til Aalborg Havn gennem ombygning af Øster Uttrupvej og Tranholmvej. Disse projekter er belyst i undersøgelsen "Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet".

Det samlede anlægsbudget for udbygningen af disse veje vil i henhold til ny budgettering udgøre hhv. 74,3 mio kr for Tranholmvej og 41,1 mio. kr for Øster Uttrup Vej.

Der ligger for Øster Uttrup Vej yderligere en investering til opgradering af større kryds på strækningen forud for udbygningen.

Det samlede anlægsbudget herfor anslås at være 23,2 mio. kr.



Vejanlæg	1. Fysisk overslag	2. Basisoverslag	3. Ankeroverslag	4. Samlet anlægsoverslag
Tranholmvej	49,0 mio. kr.	56,3 mio. kr.	61,9 mio. kr.	74,3 mio. kr.
Øster Uttrup Vej	27,3 mio. kr.	31,2 mio. kr.	34,3 mio. kr.	41,1 mio. kr.
Øster Uttrup Vej kryds	15,3 mio. kr.	17,5 mio. kr.	19,3 mio. kr.	23,2 mio. kr.

# Gennemførelse

## Takten for udførelse

Der er i oversigterne til højre skitseret en mulig tidsplan for gennemførelsen af projekterne i Aalborg. For så vidt angår den 3. Limfjordsforbindelse er tidsplanen under forudsætning af, at arbejdet med en 3. Limfjordsforbindelse påbegyndes i år 2013.

Da tilslutningsanlægget til E45 løser en aktuell problemstilling i forhold til lokal- og regionaltrafikken på E45 og samtidig både danner udgangspunktet for Østforbindelsen med udvidelse af E45 til 6 spor samt Ny Dallvej og Egnspanvej står dette anlæg forrest i tidsplanen.

Egnspanvej og udbygningen af Hadsund Landevej er knyttet til ønsket om at forebygge trafikproblemer i tilknytning til etableringen af Universitetshospitalet. Med en forventet etapevis udflytning af sygehusaktiviteterne til området fra år 2017 er der taget udgangspunkt i, at vejprojekterne er realiseret på dette tidspunkt.

Model 1 – Basis											
Projekt	Samlet budget	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nyt tilslutningsanlæg til E45	239 mio. kr		█	█							
Egnspanvej	162 mio. kr			█	█						
Ny Dallvej	126 mio. kr			█	█						
Tranholmvej	74 mio. kr						█	█			
Hadsund Landevej	43 mio. kr						█	█			

Model 2 – Vest Egholmlinjen											
Projekt	Samlet budget	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nyt tilslutningsanlæg til E45	239 mio. kr		█	█							
Egnspanvej	162 mio. kr			█	█						
Vestforbindelsen – Egholmlinjen	6.197 mio. kr			█	█	█	█	█	█	█	█
Tranholmvej	74 mio. kr						█	█			
Hadsund Landevej	43 mio. kr						█	█			

Model 2 – Vest Lindholmlinjen											
Projekt	Samlet budget	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nyt tilslutningsanlæg til E45	239 mio. kr		█	█							
Egnspanvej	162 mio. kr			█	█						
Vestforbindelsen – Lindholmlinjen	7.002 mio. kr			█	█	█	█	█	█	█	█
Tranholmvej	74 mio. kr						█	█			
Hadsund Landevej	43 mio. kr						█	█			

Model 3 – Øst											
Projekt	Samlet budget	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nyt tilslutningsanlæg til E45	239 mio. kr		█	█							
Egnspanvej	162 mio. kr			█	█						
Ny Dallvej	126 mio. kr			█	█						
Østforbindelsen	5.419 mio. kr			█	█	█	█	█	█	█	█
Tranholmvej	74 mio. kr						█	█			
Hadsund Landevej	43 mio. kr						█	█			

---

Aalborg Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby

[www.aalborgkommune.dk](http://www.aalborgkommune.dk)  
[teknik.miljoe@aalborg.dk](mailto:teknik.miljoe@aalborg.dk)





549

Mod Hirtshals

55

Mod Thisted

11

THISTED LANDEVEJ

THISTEDVEJ

E39

190

Mod Frederikshavn

180

E45

583

NY LUFTHAVNSVEJ

55

HØVEJEN

11

MOTORVEJSKRYDS VENDSYSSEL

180

FORBINDELSESVEN

SUNDSHOLMEN

NØRRESUNDBY GRENEN

E45

RØRDALSVEJ

180

KRIDTSVINGET

AALBORG

ØSTER UTTRUP VEJ

TRANHOLMVEJ

ØSTRE ALLE

HUMLEBAKKEN

595

OVER KØRET

TH. SAUERS VEJ

UNIVERSITETSBOULEVARDEN

NY NIBEVEJ

187

HOBROVEJ

MARIENDALSMØLLE  
INDFØRINGEN

SØNDERBRO  
INDFØRINGEN

180

E45

HADSUND LANDEVEJ

507

Mod Aarhus

Mod Hadsund