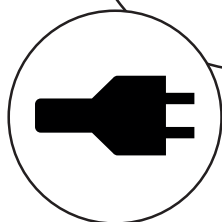
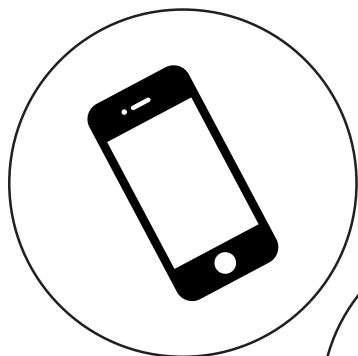
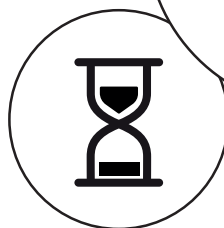
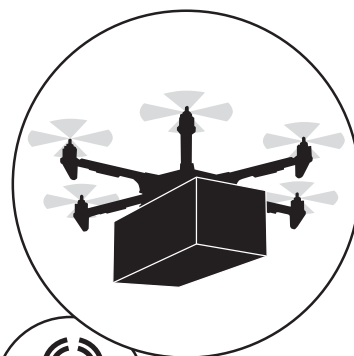


# MOBILITET 2040



# Indhold

<b>FORORD</b>	<b>03</b>	<b>HANDLINGSKATALOG 2019</b>	<b>37</b>
Indledning	04	Fra vision til handling	38
<b>HVAD ER MOBILITET?</b>	<b>06</b>	Planlægning og prioritering	39
<b>VISIONEN</b>	<b>08</b>	Overblik 2019	40
En fælles ledestjerne	09	Overblik 2020-25	41
De overordnede mål	10	Overblik 2026-40	42
En stærk position for fremtiden	11	<b>NORDDANMARK</b>	<b>43</b>
Mål før virkemidler	12	Handlinger	44
Planlægning og prioritering	13	<b>AALBORG BY</b>	<b>45</b>
<b>UDGANGSPUNKTET 2018</b>	<b>14</b>	Handlinger	46
Lokale tendenser	16	<b>OPLANDSBYER</b>	<b>48</b>
Mobilitetens kontekster	18	Handlinger	49
Mobilitet indadtil og udadtil	20	<b>LANDSBYER OG</b>	<b>50</b>
<b>FOKUSOMRÅDER</b>	<b>21</b>	<b>ÅBENT LAND</b>	<b>51</b>
<b>NORDDANMARK</b>	<b>22</b>	Handlinger	51
En stærk byregion med gode forbindelser	23	<b>HANDLINGSBESKRIVELSER</b>	<b>52</b>
Målsætninger for Norddanmark	24		
<b>AALBORG BY</b>	<b>26</b>		
Byliv og bevægelse	27		
Målsætninger for Aalborg by	28		
<b>OPLANDSBYER</b>	<b>30</b>		
Lokale centre for hverdagslivet	31		
Målsætninger for oplandsbyer	32		
<b>LANDSBYER OG</b>	<b>34</b>		
<b>ÅBENT LAND</b>			
Fleksibel mobilitet i landdistrikterne	35		
Målsætninger for landsbyer og åben land	36		

# FORORD

## **Mobilitet handler om mennesker**

Mobilitet er en af grundforudsætningerne for, at vi mennesker kan få det gode liv. Derfor skal vi skabe grundlaget og rammerne for en god og bæredygtig mobilitet, der gør det muligt for mennesker og varer, at bevæge sig rundt, både på landet og i byen. Vi skal skabe rammerne for det smarte og bæredygtige valg af transportmidler.

Vi er alle mobilister - vi bevæger os som aldrig før, og vi bryder os ikke om at blive begrænset i vores muligheder for at bevæge os. Både for transport af mennesker og varer er der en øget efterspørgsel efter at skræddersy rejserne ud fra vores egne prioriteringer. Men det giver nogle dilemmaer. Der er rigtig stort pres på anvendelsen af vores arealer, og pres på den eksisterende infrastruktur, og med de transportformer der eksisterer i dag, har vi fortsat nogle miljø-mæssige og sundhedsmæssige udfordringer.

Men mobilitetsbehovet samt brugen af mobilitet ændrer sig løbende, og den teknologiske udvikling går rigtig stærk. Hvordan ser vores mobilitet ud i 2040? Svært at svare på, men alligevel noget som vi er nødt til at tage højde for i vores planlægning. Brændslerne bliver renere. De selvkørende køretøjer er på vej. Dronerne flyver allerede nu rundt i verden med mennesker og varer. Og delekoncepter skyder op rundt omkring. Nogle siger, at den næste generation ikke får brug for et kørekort, og at det at køre i sin egen bil vil foregå på lukkede anlæg. Så hvilke nye potentialer og udfordringer giver dette os i de kommende år?

Det er vigtigt, at vi i planlægningen af vores byer og af kommunen formår at favne denne udvikling, og at vi er i stand til at pejle os ind på de tendenser og megatrends, vi ser for os. Vi skal være åbne og foretage aktive valg sammen med vores samarbejdspartnere, borgere, de forskellige myndigheder, transportaktører, investorerne og forskerne, så vi sikrer en kommune i balance, og sammen finder de smarte mobilitetsløsninger.

Bæredygtig mobilitet er et fælles ansvar. Det stiller krav til os alle. Vi skal sikre, at alle har adgang til mobilitet, og det er vigtigt, at vi er bevidste om vores roller og ansvar både i kommunerne som offentlige myndigheder, og i det private med nye forretningsmodeller, der skyder frem. Vi skal positivt udnytte hinandens viden, og vi skal væk fra at tænke i stumper, men sikre de hele og integrerede løsninger. Sammen skal vi være en del af løsningerne, og ikke hver især være en del af problemerne.

Den største variation i mobilitetsformerne vil fortsat være i de større byer, men det er vigtigt, at vi arbejder hen mod FN's verdensmål, blandt andet målet om at skabe bæredygtige byer og lokalsamfund. Verdensmålene siger bl.a., at vi skal sikre, 'at der inden 2030 skabes adgang for alle til bæredygtige, sikre og tilgængelige transportsystemer til en overkommelig pris, trafikikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre'.

Her kan den teknologiske udvikling med autonome køretøjer og fartøjer muligvis bidrage til en forbedret mobilitet, og hermed også større social inklusion for en stor gruppe mennesker, hvis vi formår at få teknologien integreret hensigtsmæssigt.

Med denne plan fremstilles målsætninger og handlinger frem mod 2040, men er mere præcis i opsætning af virkemidlerne frem mod 2025. Planen er skabt på tværs af forvaltningerne i Aalborg Kommune, hvor de store hovedaktører har været Sundheds- og Kulturforvaltningen, Miljø- og Energiforvaltningen samt By- og Landskabsforvaltningen. Yderligere skylder vi en stor tak til vores samarbejdspartnere - de store mobilitetsaktører i Region Nordjylland - for at give deres tanker med på vejen.

Med denne Handlingsplan for Mobilitet 2040 vedtager Aalborg Byråd en samlet plan for udviklingen af fremtidens mobilitet – en mobilitet som skal være med til at understøtte by- og erhvervsudviklingen, og det gode liv i Aalborg Kommune.

## **Hans Henrik Henriksen**

Rådmand By- og Landskabsforvaltningen

# Indledning

## Opfølgning på Mobilitetsstrategien

Med Mobilitetsstrategien, der blev vedtaget i 2013, fik vi fælles politisk fodslag for visionen og målsætningerne for mobiliteten i Aalborg.

Mobilitet 2040 skal bruges til at udbygge den politiske fællesforståelse med en række retninger og handlinger. Dermed er formålet med planen ligeledes at kommunikere Aalborg Kommunes visioner, overordnede mål, målsætninger og handlinger på mobilitetsområdet til kommunens borgere, erhvervsliv og regionale og nationale samarbejdspartnere.

Mobilitet 2040 erstatter de tidligere vejbygningsplaner, der i værktøjskassen udelukkende fokuserede på nyanlæg og forbedringer af den eksisterende infrastruktur. Mobilitet 2040 udfoldes til også at indeholde indsatser, der kan sikre en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, samt at forsøge, at påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel.

## Det langsigtede perspektiv

Formålet med "Mobilitet 2040" er at følge op på de langsigtede perspektiver for byudviklingen i Aalborg Kommune. Dette gøres ved at tegne de langsigtede perspektiver for mobilitetsudvikling og dermed de udfordringer, muligheder, reguleringstiltag og investeringer, som knytter sig hertil.

Investeringer i infrastrukturen rækker mange år frem i tiden. For at kunne beskrive de langsigtede trafikale konsekvenser af anlæggelse af en mulig 3. limfjordsforbindelse, en BRT samt nye byudviklings- og byomdannelsesområder, rækker planen frem til 2040.

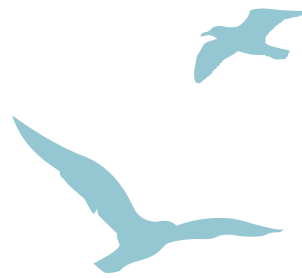
Planens langsigtede perspektiv skal således tilgodese et ønske om at belyse de trafikale og infrastruktur-mæssige følger af udviklingen. Herunder eksempelvis byudviklingen eller befolkningens aldersmæssige profil, der har en langsom gennemslagskraft i forhold til deres virkning på mobiliteten.

Dernæst skal planen tilgodese et ønske om at udvikle et langsigtet beredskab for Aalborgs mobilitetsudvikling, som tager højde for klimaudfordringerne.

Mobilitet 2040 vil fremlægge løsninger på hvorledes infrastrukturen kan klare klimaudfordringerne, og hvorledes transportsektoren kan bidrage til, at løse de stigende vandstands- og nedbørsproblemer. Ligeledes vil planen medvirke til, at Aalborg bliver en CO<sub>2</sub> neutral kommune i 2050. Samtidigt er fundamentet for alle de handlinger der iværksættes, at trafikikkerhed er i højsædet.

Herudover forholder planen sig til tendenser som eksempelvis urbanisering, nye forretningsmodeller og teknologiske nybrud, der vil påvirke vores samfund i fremtiden. Vi kan ikke forudse denne udvikling, men vi skal tage højde for den, når vi planlægger for morgendagens og fremtidens mobilitet.





### **Mål før middel**

Formålet med Mobilitet 2040 er desuden at understøtte et fokus på mål før virkemidler. Derfor udbygges og opdateres visionerne og målsætningerne fra Mobilitetsstrategien i denne plan og danner således de fremtidige rammer på mobilitetsområdet for bosætning og erhverv. Herefter prioriteres løbende de handlinger, der skal til for at nå i mål med disse. Mobilitet 2040 er en platform, hvor vi fastholder fokus på målet og tilrettelægger vores handlinger herudfra.

Planen er et dynamisk redskab. Visions- og målsætningsdelen revideres ca. hvert 4. år på baggrund af kommuneplanrevisionen og følger dermed den rullende planlægning. Herved kan de nyeste udviklingstendenser og strategier adopteres deri. Handlingskataloget vil blive opdateret hvert år i sammenhæng med de kommunale budgetforhandlinger.



# HVAD ER MOBILITET?

Mobilitet handler om bevægelse. Det handler om, at mennesker, varer og gods kan bevæge sig rundt, lokalt, regionalt og globalt. For den enkelte er god mobilitet, at man i det daglige nemt kan komme rundt til hverdagens aktiviteter, og tid er en afgørende faktor.

Derfor er det et irritationsmoment, at sidde i kø på Vesterbro i Aalborg midt i myldretiden, og det er irriterende, når bussen kun afgår hver anden time, når du bor på landet. Det gør det besværligt at deltage i de daglige aktiviteter, uden at det koster dyrebar tid.

Men god mobilitet handler også om, at se ud over eget behov for at komme rundt. Det handler om, at se mobilitet i et bredere perspektiv. Vores vaner kan nemlig til tider blive en udfordring i forhold til at sikre en god mobilitet for alle.

Hvis vi ikke tager stilling til hvilken transportform, der er smart, når vi skal fra A-B, skaber det problemer for os alle. Hvis alle kører alene i deres egen bil til midtbyen i myldretiden, skaber det trængsel, og det har negative konsekvenser for vores miljø.

God og bæredygtig mobilitet favner derfor mange flere hensyn end det individuelle behov for at komme fra A-B.

## Favne fremtiden

Vores mobilitet bliver også påvirket af den teknologiske fremtid, der er lige om hjørnet, og har vi fantasi til at forestille os, hvad der sker i 2040?

Robotterne kommer - også i transportsektoren. Det kan være i fysisk form som droner, selvkørende biler og busser men også i form af smarte logistiksystemer til at håndtere godstransport og forskellige digitale platforme og applikationer til at booke og betale vores rejser.

I fremtiden sker der ting, vi ikke har fantasi til at forestille os. Vi skal ikke afvente fremtiden, men favne den og prioritere i forhold til de muligheder, der opstår for at skabe god og bæredygtig mobilitet.

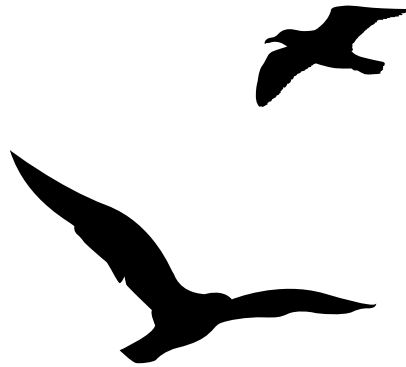
## God balance

Mobilitet handler om hensyn til menneskers trivsel og hverdagsliv, håndtering af gods, gode rammer for erhverv, attraktive byrum, muligheden for at færdes trygt og sikkert, bykvalitet, livskvalitet, oplevelsen af rejsen fra A-B, miljø og bæredygtighed, vækst og vores alles trivsel og fremtid. Der skal være en balance mellem de mange hensyn.

Afhængigt af om man bor i midtbyen eller i det åbne land, har vi forskellige udfordringer og behov i forhold til mobilitet.

Derfor skal vi skabe grundlaget og rammerne for en god og bæredygtig mobilitet, der gør det muligt for mennesker og varer, at bevæge sig rundt - både på landet og i byen. Vi skal skabe rammerne for det smarte og bæredygtige transportmiddelvalg.





# VISIONEN

Vi skal turde at **favne fremtiden** og sikre en **god balance** mellem vores individuelle behov, og de fælles fremtidige muligheder og udfordringer for at skabe en **bæredygtig mobilitet**



# En fælles ledestjerne

## Bæredygtig mobilitet

Mobilitet er en forudsætning for de overordnede dagsordener for en bæredygtig udvikling i Aalborg kommune, som det er beskrevet i Bæredygtighedsstrategien.

Det brede bæredygtighedsbegreb favner både miljømæssig, økonomisk og social bæredygtighed. Bæredygtig mobilitet handler om at tænke alle tre faktorer ind og balancere disse i forhold til den geografiske kontekst.

For at skabe en bæredygtig mobilitet er det derfor vigtigt at tage stilling til det samlede bæredygtighedsbillede.

Mobilitet er en forudsætning for trivsel. Det er

afgørende for at kunne deltage, opleve og bidrage. Hvordan vi bevæger os har betydning for både den fysiske og mentale sundhed.

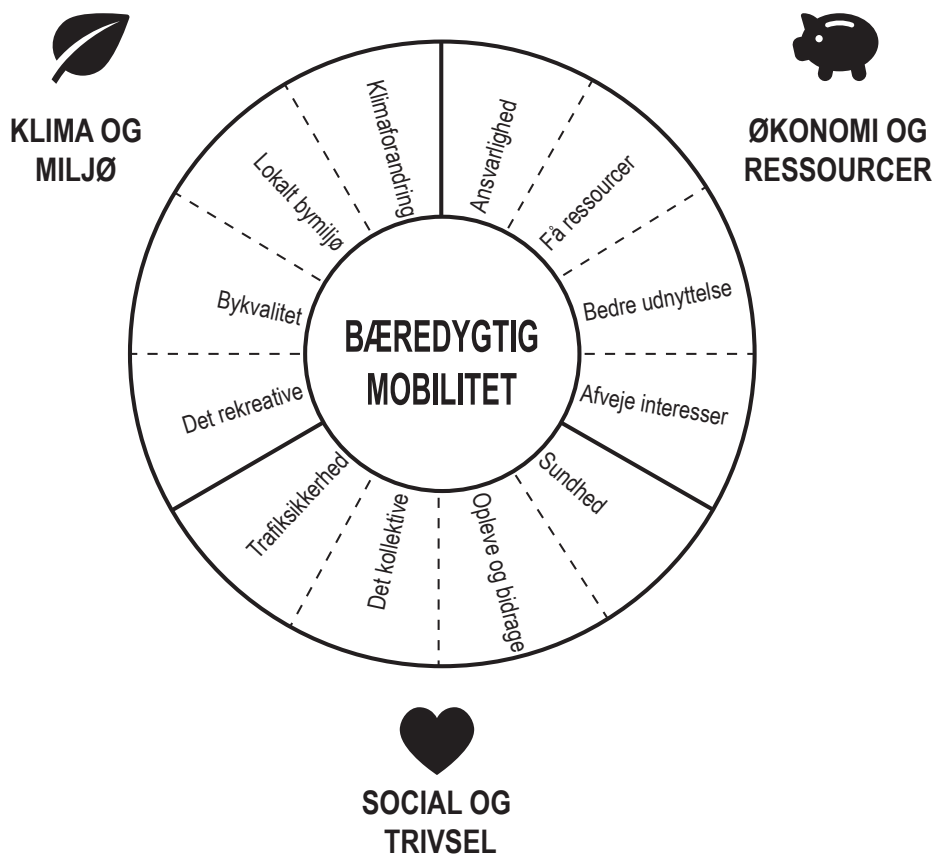
Vores transportvaner har en betydning for klimaet og miljøet. Transportsektoren er stadig en udfordring for at opfylde forpligtelserne i forhold til klimadagsordenen. Helt lokalt spiller vores transportadfærd også ind på bymiljø og bykvalitet.

Mobilitet handler også om økonomisk ansvarlighed og at udnytte de knappe ressourcer på bedste vis. Ud over de personlige omkostninger, er de samfundsmæssige omkostninger som følge af trafikulykker, også store. Derfor er der øget fokus på at skabe

sikre og trygge mobilitetsløsninger.

Infrastrukturinvesteringer er omkostnings-tunge. Derfor bør der være et øget fokus på at udnytte eksisterende infrastrukturer bedre og samtidigt påvirke transportadfærd i en økonomisk bæredygtig retning. Det er samtidig vigtigt, at vi sikrer kapitalbevarelse, ved at vedligeholde de eksisterende infrastrukturer.

For at holde os selv og hinanden op på denne fælles ledestjerne har vi opstillet en række overordnede mål. Disse fungerer som pejlemærker for al indhold i den resterende del af planen, så både målsætninger under de forskellige geografier samt alle handlinger er underlagt de overordnede mål.



# De overordnede mål

## **0 dræbte og 50% færre alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025 samt 0 alvorligt tilskadekomne i 2040**

Målet er, at der i 2025 er 0 dræbte i trafikken på de kommunale veje i Aalborg Kommune, og at de alvorligt tilskadekomne i trafikken er faldet med minimum 50 % fra basisåret 2010, mens at det i 2040 er reduceret yderligere til 0 alvorligt tilskadekomne i trafikken på de kommunale veje.

## **43% af ture i 2025 samt 50% af ture i 2040 foretages på cykel eller ved gang**

Målet er, at i 2025 foretages 43% af alle ture i kommunen på cykel eller ved gang, samt at i 2040 foretages 50% af alle ture i kommunen på cykel eller ved gang.

## **Max 20% af ture i 2025 og max 15% af ture i 2040 foretages alene i bil**

Målet er, at i 2025 foretages maksimalt 20% af alle ture alene i bil, og at i 2040 foretages maksimalt 15% af ture alene i bil.

## **10% færre støjbelastede boliger i 2025 og 50% færre støjbelastede boliger i 2040**

Målet er, at der i 2025 er 10% færre støjbelastede boliger og 10% færre stærkt støjbelastede boliger langs de kommunale veje end i 2017, og at der i 2040 er 50% færre støjbelastede boliger og 50% færre stærkt støjbelastede boliger langs de kommunale veje end i 2017.

## **100% fossilfri kollektiv trafik i 2025 og i 2040 100 % emissionsfri**

Målet er, at den kollektive trafik i 2025 kører 100% fossilfri og i 2040 100% emissionsfri.

## **100% fossilfrie kommunale køretøjer i 2025 og i 2040 100% emissionsfri**

Målet er, at alle kommunale køretøjer i 2025 kører 100% fossilfri og i 2040 100% emissionsfri.

## **Mobilitet for alle**

Målet er, at alle kommunens borgere skal mene, at de er mobile og dermed har adgang til at deltage i jobs, aktiviteter, sociale relationer mv.

## **Mere værdi for ressourcerne**

Målet er, at når der investeres i mobilitet, får vi mere eller bedre mobilitet for investeringen, eller vi får opfyldt flere formål med samme investering.



# En stærk position for fremtiden

For at favne bæredygtige mobilitetsløsninger udmøntes målene for Mobilitet 2040 igennem tværgående målsætninger og handlinger, der er bredt forankret i kommunens forvaltninger.

Behovet for samarbejde stopper ikke her. Eksterne samarbejder med private og offentlige aktører bliver nøglen til at lykkes med at skabe gode rammer for en bæredygtig mobilitet i fremtiden.

Der er ydre rammer og forhold, som vi i Aalborg Kommune ikke alene kan ændre. Vi ser tendenser i dag, som vil få betydning for vores måder at transportere os på i fremtiden: urbanisering, klimaforandringer, demografiske forandringer, nye forretningsmodeller, sundhedsudfordringer, en rivende teknologisk udvikling og digitalisering for blot at nævne nogle.

Disse tendenser har stor påvirkning på Aalborg Kommunes tilgang til transportområdet og det tankesæt, der fremadrettet skal danne grundlaget for at skabe rammerne for en bæredygtig mobilitet i kommunen for personer og gods.

For at imødekomme og sikre bæredygtig mobilitet i fremtiden vil Aalborg Kommune indtage en aktiv position gennem:



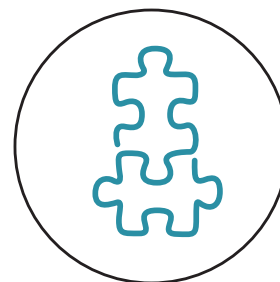
## ROLLER OG SAMSKABELSE

Sikre samskabelse og videndeling med borgere og andre centrale aktører. Aalborg Kommune vil kunne fungere som ejer af mange handlinger, mens vi agerer som deltager i andre. Der er også ydre rammer, vi som kommune kan forsøge at påvirke.



## TEKNOLOGISK UDVIKLING

Gå forrest i forhold til at favne de nye muligheder som den teknologiske udvikling giver for fremtidens mobilitet



## INTEGREREDE LØSNINGER

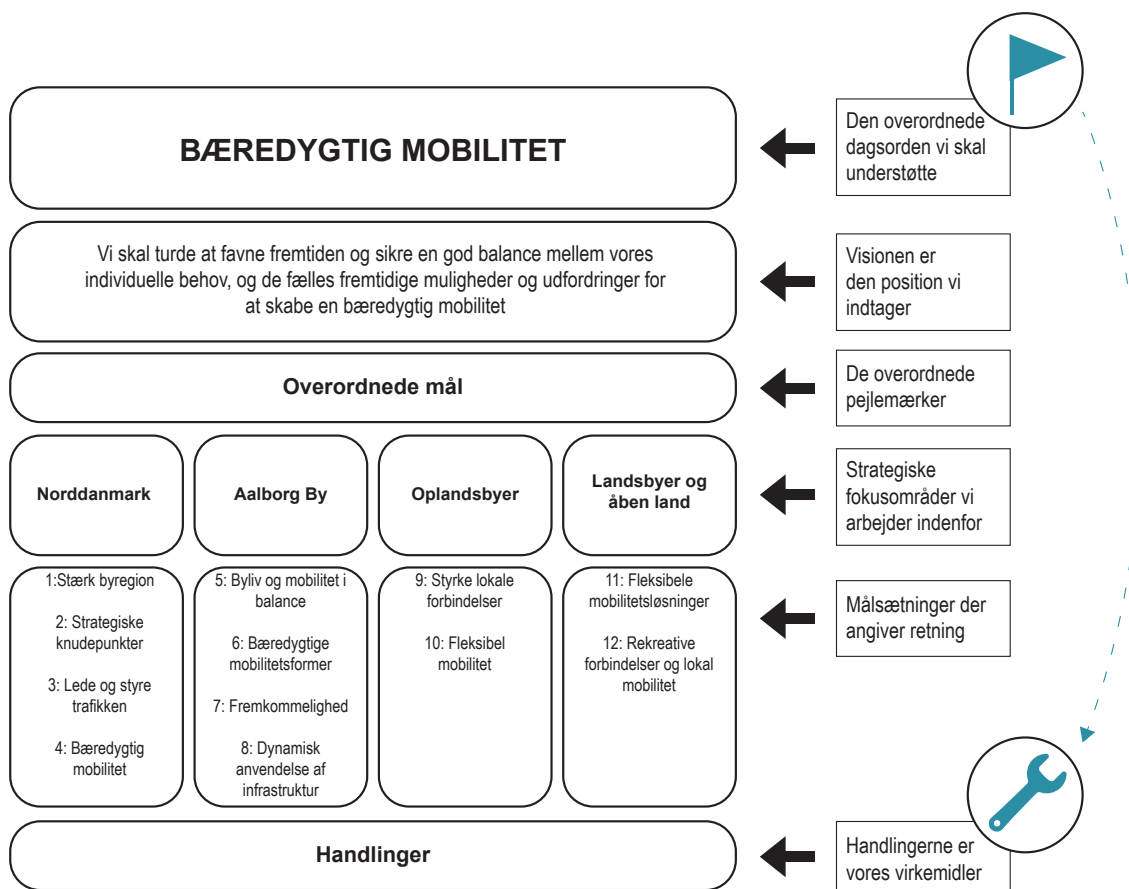
Prioritere integrerede løsninger der skaber balance mellem de individuelle behov og de fælles udfordringer

# Mål før virkemidler

Mobilitet 2040 har fokus på mål før virkemidler. Vi vil have fokus på, hvilke rammer vi ønsker at skabe for bæredygtig mobilitet i fremtiden og derefter prioritere hvilke handlinger, der skal iværksættes for at nå disse mål.

Mobilitet 2040 er en platform til, at vi fastholder fokus på målet og vælger de rette løsninger. Den samfundsmæssige betydning af en bæredygtig mobilitet skal være tydelig, og vi skal prioritere rigtigt i et samfund, der er i forandring.

Visionen og de overordnede mål angiver, hvordan vi ønsker at agere fremadrettet inden for mobilitetsområdet. De målsætninger, vi udpeger for kommunens geografier, angiver den retning, vi skal gå for at opfylde vores mål. Handlingsniveauet angiver den løbende prioritering af handlinger, der kan være med til at støtte op om vores mål og målsætninger.



# Planlægning og prioritering

## Tidsperspektivet

Mobilitet 2040 viser det langsigtede behov for handlinger frem mod 2040. Planlægningsarbejdet vil operere på et konkret niveau med projekter frem mod 2025. Behovet for handlinger fra 2025 til 2040 vil være af mere visionær beskrivelse.

Arbejdet med Mobilitet 2040 er desuden integreret i revisionen af kommuneplansretningslinjerne, og relevante handlinger igangsat på baggrund af Mobilitet 2040 vil blive integreret i kommuneplanrammerne ved revision af disse.

Med planen følger et handlingskatalog, som opdateres løbende hvert år i sammenhæng med de kommunale budgetforhandlinger. Katalogets handlinger beskrives, planlægges og prioriteres fremadrettet ud fra 4 temaer: type, geografi, tid samt rolle og samskabelse. Målet med denne prioritering er at sikre

balance mellem temaerne, så alle områder prioriteres i handlingerne.

## Geografi

Den overordnede kategorisering af handlingerne laves ud fra målsætningerne i de enkelte geografier:

- Norddanmark
- Aalborg by
- Oplandsbyer
- Landsbyer og åbne land

## Mobilitetens behovspyramide

Handlingstypen defineres ud fra en overordnet 4. trins model "Mobilitetens behovspyramide", udspændt mellem tiltag, der henholdsvis sigter mod at påvirke de grundlæggende mobilitetsbehov og egentlige nyanlæg, herunder anlæg som er indeholdt i gældende planer, og som endnu ikke er realiseret.

De fire handlingstyper er:

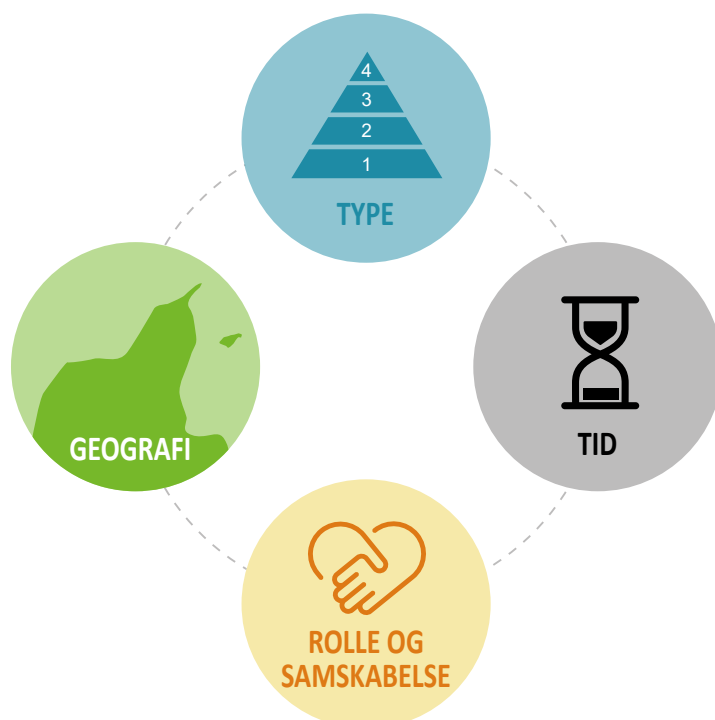
- 4: Nyanlæg
- 3: Forbedring af eksisterende infrastruktur
- 2: Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur
- 1: Påvirkning af behovet for mobilitet og valget af transportmiddel

Da de fire trin i modellen til en vis grad også afspejler stigende omkostningsniveauer, vil modellen også kunne lægges til grund for en strukturering og prioritering af handlingen fremadrettet. Ofte vil en handling dog befinde sig på flere niveauer i pyramiden.

## Roller og samskabelse

Det beskrives, hvilken rolle Aalborg Kommune spiller i den pågældende handling ud fra følgende positioner:

- ejer
- deltager
- påvirker



# UDGANGS- PUNKTET 2018

Kan man forudsige, hvordan mobiliteten i Aalborg kommune vil se ud i år 2040? Svaret er enkelt. Nej, det kan man ikke. Det betyder dog ikke, at vi ikke skal forholde os til fremtiden. I dag ser vi tendenser, der vil påvirke vores samfund i fremtiden. Tendenser vi skal tage højde for, når vi planlægger for fremtidens mobilitet.

## **Urbaniseringen og landsbyliv**

Flere og flere flytter til de større byer, hvor der allerede i dag er en kamp om kvadratmeterne. Der skal sikres den rette balance i prioriteringen af byens kvadratmeter, så transportrum også opleves som sikre og effektive byrum med en høj bykvalitet.

Mange landdistrikter affolkes, og flere hverdagsfunktioner og services flyttes til de større byer. De lange afstande i hverdagslivet bevirker, at mobiliteten i landdistrikterne ofte er udfordret.

## **Demografiske forskydninger**

Prognoser peger på, at vi bliver flere ældre og færre unge. Mange nye familieformer og måder at leve sit liv på kommer til at præge fremtiden. Det vil stille krav til vores måder at bevæge os på.

## **Klimaforandringer og miljø**

Ekstreme mængder af nedbør er en konsekvens af et klima i forandring. Det giver udfordringer i forhold til at håndtere vandmasserne. Samtidig er det vigtigt at finde mobilitetsløsninger, der kan afhjælpe transportrådets fortsatte negative påvirkning af klimaet ikke mindst for godstrafikken.

## **Nye forretningsmodeller**

Nye forretningsmodeller kan ændre såvel den måde vi har adgang til bil, og den måde vi bruger og kombinerer de enkelte transportmidler. De nye muligheder kan bidrage til ændrede transportmønstre i fremtiden. Dele-biler og samkørsel er eksempler herpå.

## **Teknologisk nybrud**

Den teknologiske udvikling giver nye løsninger i forhold til mobilitet, men den hastige udvikling stiller også krav til en planlægnings-tilgang, der både kan favne og navigere i forhold til hvilke nye mobilitetsløsninger, der kan bidrage til en bedre mobilitet. Eksempler herpå er udbredelsen af el-cykler og introduktion af selvkørende og automatiske køretøjer. Køretøjer, der kan kommunikere med hinanden og med infrastrukturen. Droner, der betyder nye muligheder for varelevering og persontransport.

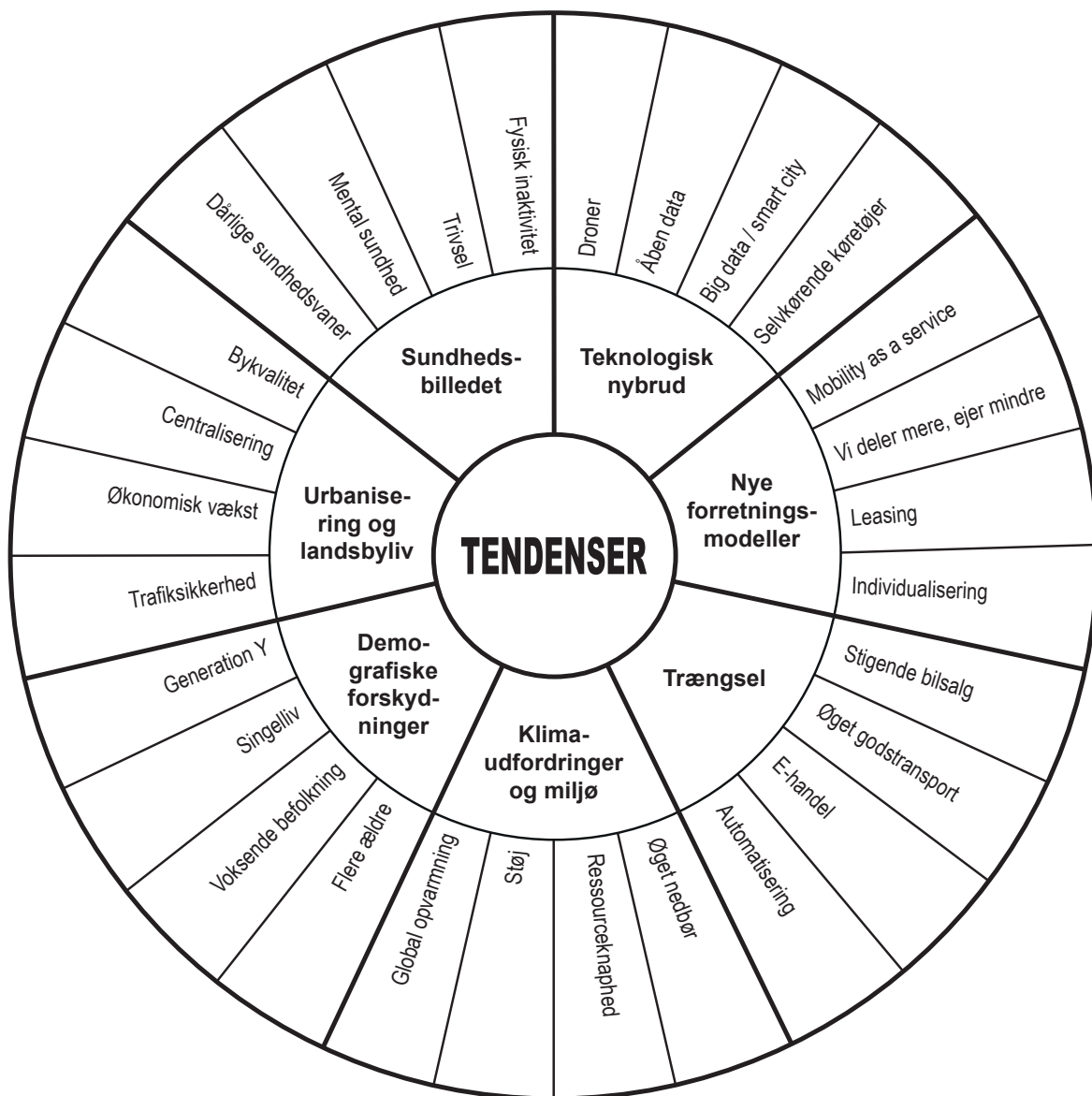
## **Sundhedsbilledet**

Overvægt og fysisk inaktivitet er et stigende problem i Danmark, og konsekvensen er en samfundsøkonomisk bombe. Samtidig er den mentale sundhed og trivsel også udfordret. Den daglige mobilitet spiller en stor rolle for vores livskvalitet og sundhed.

## **Trængsel**

Mobiliteten stiger, vi bevæger os mere og bliver flere. Vi forbruger mere, blandt andet transport, når vi får bedre råd. I fremtiden kan vi forvente stigende trafik og markant større trængselsproblemer, særligt i og omkring de største byer byer for både person- og godstransport. Formentlig vil hverken delebiler eller automatisering af bilerne gøre problemerne mindre.

For at favne tendenserne for fremtiden kræver det en tydelig og konsekvent satsning og prioritering af handlinger, hvis vi vil sikre en bæredygtig mobilitet.



# Lokale tendenser



## Geografiske forudsætninger

Aalborg Kommune er landets arealmæssigt sjette største. Dermed adskiller Aalborg Kommune sig væsentligt fra de tre andre storbykommuner – København, Aarhus og Odense

Den store arealmæssige udstrækning af Aalborg kommune stiller ekstra krav til infrastrukturen, så den effektivt kan sammenbinde hele kommunen.

Befolkningen i Aalborg Kommune udgør godt 1/3 af befolkningen i Region Nordjylland. I alt 65% af Aalborg Kommunes samlede befolkning er bosat i det tætte byområde i Aalborg og Nørresundby. 28% bor i kommunens mindre byer, mens 7% bor i landdistrikterne.

Indenfor kommunegrænsen er der en stor variation i bosætnings- og oplevelsesmuligheder. Lige fra kulturtilbuddene i byerne, med størst tyngde i Aalborg, til naturoplevelser langs fjorden, østkysten, i skovene, i vildmarkerne mv.



## Stigende indbyggertal

Aalborg Kommune har gennem en lang årække oplevet et stigende folketal. Fra 2008 frem til i dag er folketallet steget med knap 1% om året. I gennemsnit er der hvert år således kommet godt 1.900 flere indbyggere i kommunen.

## Demografiske forandringer

Unge under 20 år udgør i dag 2% færre af kommunens samlede folketal end i 2008. Til gengæld udgør ældre over 60 år nu knap 3% flere af det samlede folketal sammenlignet med 2008.

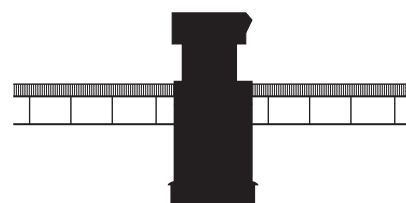
## Flere i bybusserne

Flere og flere passagerer kører med by- og metrobusser i Aalborg. Ca. 16 millioner påstigere i 2016 mod 14,2 millioner påstigere i 2008. Denne stigning er blandt andet et udtryk for et stigende indbyggertal og en udvidet service.



## Aalborg i vækst

Der bygges for milliarder i Aalborg. Gamle industriområder omdannes til nye formål, og nye byområder og funktioner etableres. Dette er områder som Spritfabrikken, godsbanearealerne, Stigsborg, Østre Havn, Eternitten, Sygehus Nord-grunden, Slagterigrunden, en ny bydel ved Gigantium og universitetshospitalet. Samtidig etableres nye industriområder bl.a. i Aalborg Øst.



## Store infrastrukturinvesteringer

Aalborg er allerede i gang med væsentlige projekter og investeringer, der skal forbedre mobiliteten. BRT, Egnspanvej, Tranholmvej og nye supercykelstier er eksempler herpå, som sammen med en ny løsning for togtrafikken i Nordjylland, en kommende 3. limfjordsforbindelse, udrulning af fibernet mv. er med til at sætte rammerne om den fremtidige udvikling





### Bilejerskabet stiger

Bilejerskabet i kommunen stiger. Hvor der i 2008 var 351 biler pr. 1.000 indbyggere i Aalborg Kommune var tallet i 2018 steget til 398 biler pr. 1.000 indbyggere. 9,8% af familierne i Aalborg Kommune havde i år 2008 to eller flere biler. I år 2018 var dette tal 14,5%.

### Færre personer pr. biltur

Siden starten af 1980'erne er antallet af personer pr bil faldet mere end 20%. I gennemsnit sad der ved den seneste opgørelse i 2017 kun 1,42 personer i hver bil. I de store byer, herunder Aalborg, er der en endnu lavere værdi for belægningsgraden i myldretiden – tallet er her kun 1,2 personer pr bil.

### Trafikale udfordringer

Bilkøerne bliver længere og længere i Aalborg. Hvis de mange tilflyttere frem mod 2025 har samme rejsevener, som aalborgenserne har i dag, betyder det, at det daglige transportarbejde på vejnettet vil stige med omkring 400.000 km. Uden et bedre alternativ vil 79% af stigningen bestå af biltrafik.

### Mange lokale ture

Vi rejser ikke altid over lange afstande, mange ture foretages helt lokalt. De lokale ture er ofte korte, men alligevel foretages mange lokale ture i bil.



### Cykeltrafikken stagnerer

Cyklismen i Aalborg Kommune har siden finanskrisen været i vækst, men har i de senere år været stagnerende. Cyklen er det næstmest brugte transportmiddel til pendling i kommunen. Aalborg Kommune modtog i 2018 prisen som "Årets Højdespringer" i Den Nationale Cyklistundersøgelse. Målt på cyklisternes tilfredshed kan Aalborg således bryste sig af at være den mest populære cykelkommune vest for Storebælt. Brugertilfredsheden med muligheden for at kombinere cyklen med offentlig transport og omfanget af cykelparkering er blandt de laveste af alle kommuner.



### Trafikken til og fra Aalborg Lufthavn er stigende

Trafikken i Aalborg lufthavn er stigende, og der etableres løbende nye internationale ruter. Nationalt muligør lufthavnen en stor daglig pendling til og fra Københavnsområdet.



### Gods flyttes lokalt

Godstransportarbejdet i kommunen er hovedsageligt lokalt. Af de 27.000 lastbilture der udføres på hverdage i kommunen, har 61% både start og mål inden for kommunegrænsen viser modelkørsler.



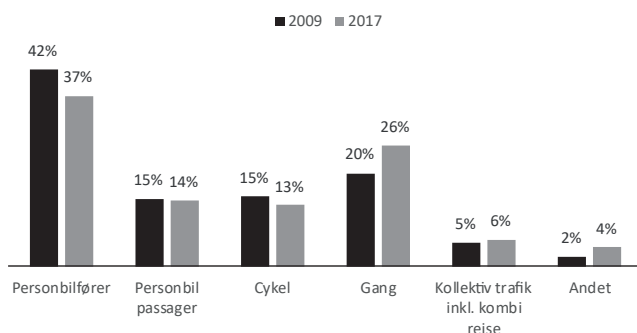
### Trafiksikkerhed

Trafikulykker koster årligt Aalborg Kommune i omegnen af 185 mio. kr. i direkte relaterede udgifter til kommunekassen til pleje, genoptræning, hjælpemidler samt forsørgelse pga. uarbejdsdygtighed. Det er ikke alene vigtigt at forbedre trafiksikkerheden, det betaler sig også rent økonomisk og menneskeligt! Igennem 00'erne er der sket markante fald i antallet af personskader, men tendensen er fladet ud i de senere år. I 2010 blev der registreret 5 dræbte og 67 alvorligt tilskadede i trafikken mod 1 dræbt og 61 alvorligt tilskadede i 2017.



### Aalborg Havn som vigtigt godsknudepunkt og krydstogthavn

2017 var blandt Aalborg Havns travleste – kun overgået af godsmængden fra før finanskrisen. 2017 blev også rekordår for antallet af krydstogtspassagerer. Der kører ca. 2.000 køretøjer til og fra havnen på hverdage, hvoraf 20 % er lastbiler og 15 % er varebiler/personbiler med anhænger.



### Persontransportens sammensætning

Andelen af ture foretaget i bil er siden 2009 blevet færre, mens ture til fods udgør en større andel af de samlede ture. Gang- og cykelturene udgjorde i 2017 39% af alle ture blandt kommunes beboere.

# Mobilitetens kontekster

## De gode rammer

God mobilitet er en forudsætning for et vel-fungerende hverdagsliv. Når vi vælger, hvor vi vil bosætte os, er der mange faktorer, der spiller ind. Hvilket livsstadie befinder du dig i, hvilken livsform ønsker du. Hvilke funktioner er der i nærheden, hvilke institutioner er til rådighed, er der indkøbsmuligheder, fritids-aktiviteter, prisen på boligen og ikke mindst, hvad er mulighederne for, at komme til og fra alle hverdagens aktiviteter. Rammerne for hverdagslivet er forskelligt afhængigt af, hvor vi vælger at bosætte os.

Mobiliteten har også stor betydning for, hvor virksomheder lokaliserer sig. Nærhed til de primære infrastrukturer (både den fysiske og den digitale), muligheden for at rekruttere kvalificeret arbejdskraft, men også muligheden for, at konkurrere på det nationale og internationale marked.

## Den personlige kontekst

Livsform, livsstadie og andre personlige faktorer og kompetencer spiller en afgørende rolle for den oplevede mobilitet hos den enkelte borger. Har du fx børn, er transport-middelvalget ofte præget af mulighederne for at få børnene til og fra de daglige aktiviteter. Hvis man mister sin førelighed, kan man pludselig være afhængig af andre for at komme rundt i hverdagen.

## Den geografiske kontekst

Variationen i mobilitetsmuligheder er højere i byen end på landet. Den tætte by med den store koncentration af arbejdspladser, boliger, servicefunktioner mv. og kortere afstande skaber et særligt grundlag for en variation af mobilitetsmuligheder. Høj volumen af kollektiv trafik og cykeltrafik er en nødvendighed for at afvikle byens mobilitet på en bæredygtig vis.

Den mere spredte geografi og lavere koncentration af boliger, arbejdspladser og servicefunktioner, der er i landdistrikterne, bevirker at der ikke er den samme variation i mobilitetsmulighederne, og bl.a. derfor foregår en stor del af transporten i dag i bil. Geografierne er vigtige fokusområder for fremtidens mobilitet, hvis vi vil sikre gode bosætnings- og erhvervmiljøer og livskvalitet for kommunens borgere.

Den geografiske og personlige kontekst er begge medvirkede til at skabe rammerne for mobilitetsvalget i hverdagen. Som kommune ønsker vi at gøre det tydeligt overfor borgere og erhvervsfolk, hvilke rammer der er for mobilitet i kommunens geografier.

## Fokus på geografi

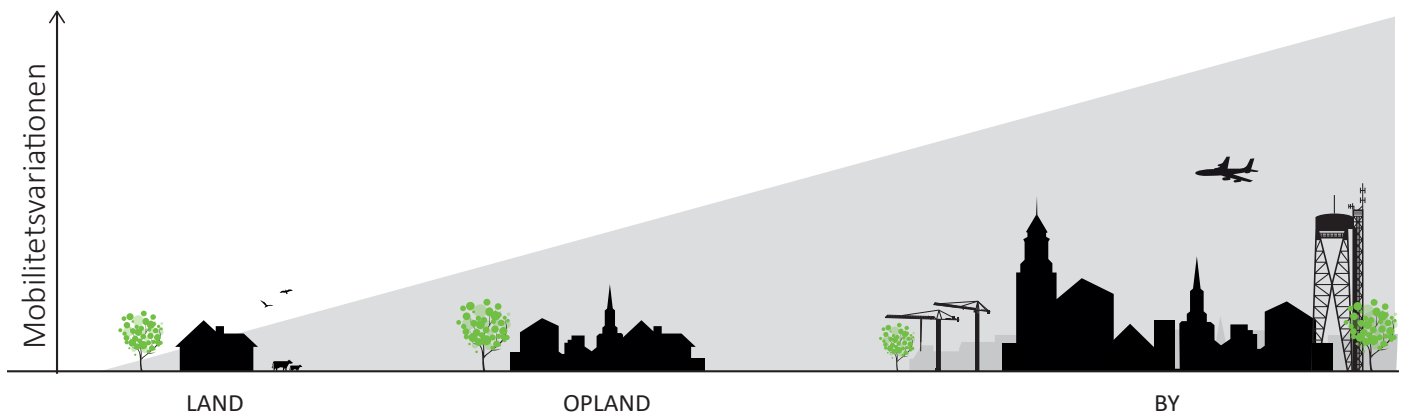
Mobilitet 2040 rummer en differentieret tilgang til mobilitet i kommunen med følgende fokusområder:

- Norddanmark
- Aalborg by
- Oplandsbyer
- Landsbyer og åbent land

## PERSONLIG KONTEKST



## GEOGRAFISK KONTEKST



# Mobilitet indadtil og udadtil

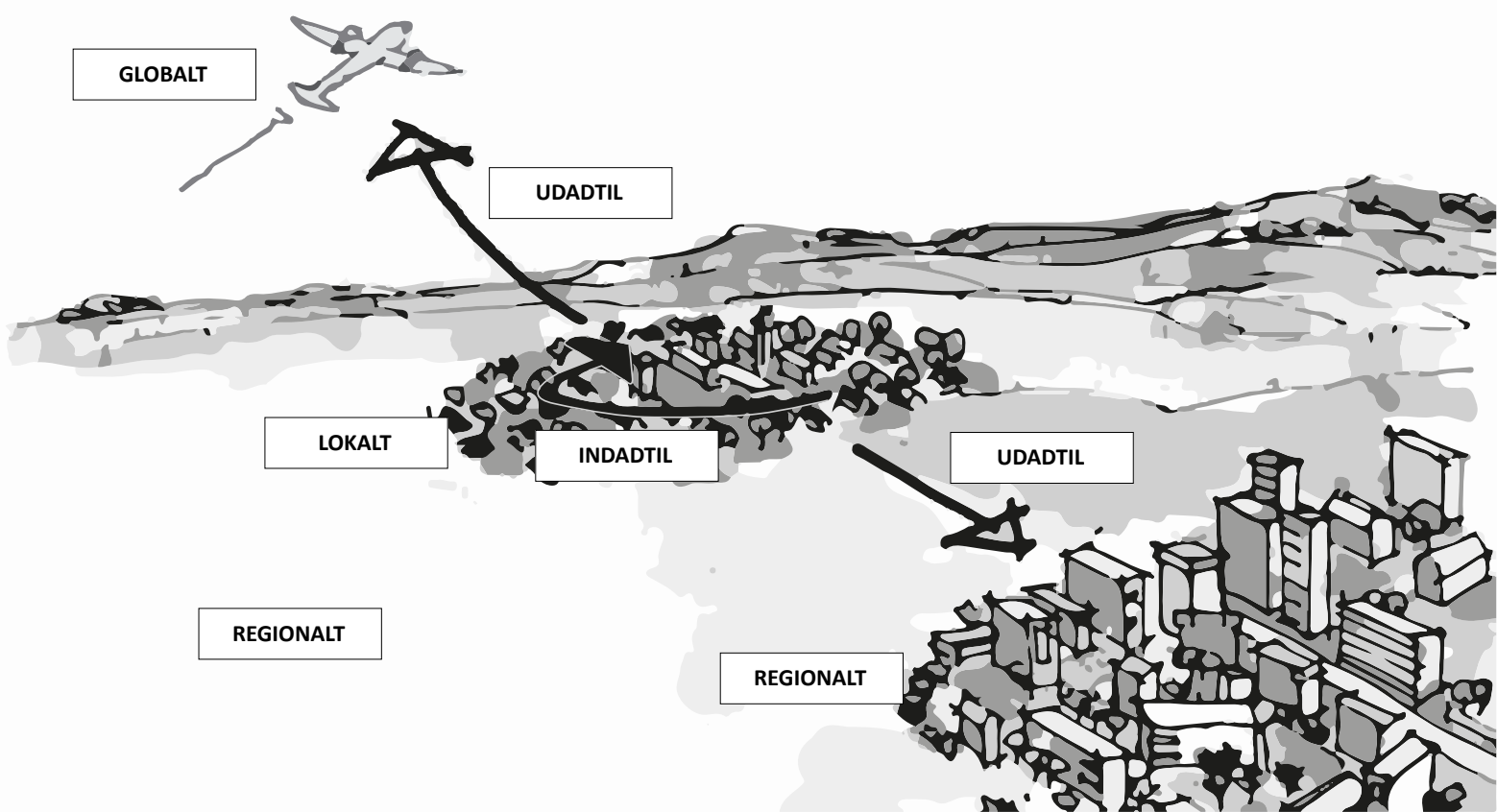
Set i forhold til den enkelte geografi skal der skelnes mellem mobilitetsbehov og udfordringer indadtil, i den specifikke geografi, og udadtil i forhold til forbindelserne til de omkringliggende byer, regionen og til resten af Danmark og verden.

Derfor skal mobilitet forstås på tre niveauer:

- Lokalt – INDADTIL i lokaliteten
- Regionalt – UDADTIL i regionen
- Globalt – UDADTIL i verden

**Indadtil** er der fokus på det lokale mobilitetsbehov: hvordan kommer børnene i skole, tager vi bilen eller cyklen ned til bageren eller på arbejde.

**Udadtil** er der fokus på byernes relationer og rejserne mellem disse. De store infrastrukturer og knudepunkter såsom Aalborg Lufthavn, banenettet, vejnettet og stinettet er med til at binde regionen sammen med resten af landet og verden.



# FOKUS- OMRÅDER



# NORD- DANMARK

# En stærk byregion med gode forbindelser

Aalborg er et naturligt centrum i Region Nordjylland. De 11 nordjyske kommuner og Region Nordjylland har siden 2007 samarbejdet om sammenhængen mellem den regionale udvikling og mobilitets- og infrastrukturprioriteringerne. Formålet er at sikre den interne sammenhæng mellem regionens byer, men også at sikre regionens forbindelser nationalt og international.

Aalborg by er et vigtigt knudepunkt i Region Nordjylland. Derfor er "Norddanmark" beskrevet ud fra den rolle, som Aalborg by og Aalborg Kommune kan spille i forhold til at samarbejde om mobilitet i et regionalt perspektiv.

Aalborg by står dog ikke alene. Den er en del af et større netværk af byer i byregion Norddanmark. Vandring fra land mod by er en global tendens, som styrker Aalborg bys potentiale for vækst og nødvendiggør øget

fokus på byens udvikling og dens sammenhæng til de øvrige byer i regionen. Aalborg og regionens øvrige byer er gensidigt afhængige.

Aalborg Kommune indgår fortsat i et tæt samarbejde med de øvrige aktører indenfor mobilitet i Region Nordjylland; lufthavnen, havnen, Region Nordjylland, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner og de øvrige kommuner i regionen. Igennem samarbejde kan der findes løsninger, der løfter den fælles udfordring med at sikre en god mobilitet i regionen.

Der er et potentiale i at lede og styre trafikken, således at den eksisterende kapacitet udnyttes på bedste vis. Samtidigt skal samarbejde og koordinering på tværs af aktører sikre, at bæredygtige hensyn tænkes på tværs af transportformer.

## **Forbindelser indadtil og udadtil**

Fremtiden for byregion Norddanmark afhænger i høj grad af god mobilitet, der binder regionen sammen og kobler hele Norddanmark med omverdenen – her blandt de vigtige trafikale forbindelser i regionen: den kollektive trafik, jernbane, motorveje, hovedveje, lufthavn og havn. Det er disse forbindelser og strategiske knudepunkter, der sikrer en region, der er tilgængelig både udadtil og indadtil.

# Målsætninger for Norddanmark

## 1 Stærk byregion

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil indgå i samarbejder og igangsætte handlinger, der understøtter mobiliteten i den nordjyske byregion. De handlinger, der skal igangsættes for at opfylde målsætningen, kan gå ud over kommunegrænsen, og ske i samarbejde mellem aktører på tværs i regionen.

### Vi arbejder for at:

- sikre et stærkt samarbejde med Norddanmarks private og offentlige mobilitetsaktører
- sikre en god intern mobilitet i byregionen via vej, bane, kollektiv trafik, og det overordnede stinet og større brug af vandvejene
- sikre gode muligheder for krydsninger af Limfjorden, så regionen bindes sammen
- sikre de nødvendige forbindelser til Danmark og resten af verden via kollektiv trafik, vej, banenettet, luft og søvejen
- sikre at vigtige erhvervsområder har en fortsat god opkobling til de overordnede infrastrukturer som vandvejen, godsbanenettet og motorvejsnettet

## 2 Strategiske knudepunkter

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil støtte op om strategiske mobilitetsknudepunkter i et regionalt perspektiv. Dette er de større knudepunkter som lufthavnen, havnen, John F. Kennedys plads og andre centrale knudepunkter, hvor flere mobilitetsformer mødes, og det er muligt at skifte mellem transportformer. De handlinger, der prioriteres for at indfri denne målsætning, skal sikre god tilgængelighed til og fra knudepunkterne og generelt bidrage til at understøtte knudepunktets funktion.

### Vi arbejder for at:

- sikre god adgang til Norddanmarks vigtige knudepunkter
- understøtte og udvikle attraktive, synlige og strategisk velplacerede knudepunkter, der understøtter muligheden for at skifte i mellem flere transportformer
- understøtte udbygningen af Aalborg Havn som et internationalt godsknudepunkt
- understøtte Aalborg Lufthavns position som et stærkt knudepunkt for både nationale og internationale forbindelser



## 3 Lede og styre trafikken

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil sikre en velfungerende afvikling af trafikken ved at udnytte den eksisterende kapacitet på bedste vis. De handlinger, der igangsættes for at indfri denne målsætning, kan blandt andet ske på tværs af mobilitetsaktører i regionen, for at sikre synergi og bedre kapacitetsudnyttelse samt en mere effektiv drift.

### Vi arbejder for at:

- mindske kødannelser og trængsel for at reducere tids-spilde i trafikken
- sikre en hensigtsmæssig og optimeret trafikafvikling, balanceret ud fra de lokale hensyn, der kan være på visse strækninger
- sikre, at de intelligente transportsystemer vi anvender til at afvikle trafikken, er fremtidssikrede og taler samme sprog (har en åben protokol)
- indsamle og give åben adgang til alle trafikdata i Aalborg Kommune
- kunne prioritere udvalgte mobilitetsformer på udvalgte strækninger
- den regionale og gennemkørende biltrafik skal ledes udenom Limfjordsbroen og Aalborg midtby

## 4 Bæredygtig mobilitet

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil arbejde for at fremme bæredygtig mobilitet i hele transportkæden med fokus på social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed. De handlinger, der igangsættes for at indfri målsætningen, vil være rettet mod både transport af mennesker og gods og vil blandt andet ske i samarbejde med andre regionale mobilitetsaktører.

### Vi arbejder for at:

- fremme bæredygtig godstransport
- persontransporten sker på en bæredygtig måde, blandt andet ved at sikre at flere transporterer sig kollektivt



# AALBORG BY

# Byliv og bevægelse

Aalborg by kan beskrives som den sammenhængende storby med Aalborg Midtby, Aalborg Øst, Aalborg Vest og Aalborg Nord, som det er beskrevet i kommuneplanen. Udstrækningen af det sammenhængende byområde er fra Mølholm i vest til Aalborg Havn i øst omtrent 13 km og fra Bouet i nord til City Syd i syd godt 12 km.

Aalborgs Vækstakse en udviklingszone med koncentreret vækst fra lufthavnen i nordvest over Nørresundby og Aalborg havnefronter, Aalborg midtby, omdannelsesområderne ved Godsbanen, Eternitten og videre til Gigantium, universitetet, det nye universitetshospitalsområde og Aalborg Havn i øst. Halvdelen af kommunens arbejdspladser ligger i tilknytning til vækstaksen, og her er planlagt mange nye investeringer i infrastruktur, erhverv, kultur og ny byudvikling. I vækstaksen fortættes byen ud fra centrale parametre med fokus på bl.a. at fremme bæredygtig mobilitet og grønne kvaliteter. BRT, en højklasset busløsning, bliver rygraden i vækstaksen, som servicerer de mange funktioner med en attraktiv og højklasset kollektiv trafikforbindelse.

Der er to vigtige hensyn i byen: bykvalitet og bokvalitet. Byen skal både rumme beboere og besøgende, og der skal være plads til begge. Aalborg by danner rammen om et levende og pulserende bymiljø med rum til oplevelser og udfoldelse. Det vil vi gerne styrke og udvikle, samtidig med at vi bliver flere mennesker, får flere arbejdspladser, butikker og biler.

Byen fortættes. Det betyder også, at der kommer flere, der kan benytte byens rum og bidrage positivt til bylivet. Derfor skal vi skabe balance mellem byliv og mobilitet, og pladsen i centrale dele af byen er begrænset.

Dynamiske anvendelser af byens rum og infrastrukturer kan gøre byen omstillingsparat og give en bedre udnyttelse af m<sup>2</sup> og m<sup>3</sup>, som også imødekommer andre krav end at komme fra A-B.

## Forbindelser indadtil

Indadtil giver byfortætningen i Aalborg by en by med kortere afstande, og det giver mulighed for at understøtte brugen af bæredygtige transportmidler som gang, cykeltrafik og kollektiv trafik.

Aalborg er en sammensat by med mange forskellige bydele. Det betyder også, at mobiliteten ikke er ens alle steder i byen. Aalborg midtby er en helt særlig destination som handelscentrum, mens bydelene øst, vest, nord i højere grad end midtbyen også rummer store beboelseskvarterer.

Der eksisterer i dag et net af cykelpendleruter i Aalborg, hvor cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed er prioriteret højt, og der forsøges at etablere gode cykelparkeringsforhold, så cyklisterne har en god tilgængelighed til byen. Der er dog specielt i midtbyen udfordringer med at sikre gode cykelforhold og etablere tilstrækkelige parkeringspladser, og her skal der findes nye og innovative løsninger for at nå i mål.

Byens overordnede vejnet er i høj grad bygget op omkring de veje, der fører frem til fjordkrydsningerne. I nord udgør Høvejen og Forbindelsesvejen vigtige tværforbindelser.

Bybusnettet udgør i dag rygraden i den kollektive trafikbetjening af Aalborg. Bustrafikken kører, på langt den overvejende del af rutenettet, sammen med biltrafikken og påvirkes dermed af de samme fremkommelighedsproblemer som biltrafikken.

Busvejen "Bertil Ohlinsvej" fra Pontoppidanstræde til Sohngårdsholmsvej, er en fysisk prioritering af fremkommeligheden for den kollektive trafik. Med BRT projektet forlænges denne prioritering i år 2023 hele vejen i gennem byen, fra øst til vest, som rygraden i vækstaksen.

## Forbindelser udadtil

Udadtil udgør Aalborg by et naturligt centrum både i kommunen men også i regionen. Derfor er det vigtigt også at sikre tilgængelighed til byen og dens mange lokale, bymæssige og regionale funktioner.

På tværs af fjorden er det de tre fjordkrydsninger: Jernbanebroen med kulturbroen, Limfjordsbroen og Limfjordstunnelen som binder bydelene sammen lokalt. Disse forbindelser er også regionale. Et af Aalborgs vilkår er således en meget nær sammenhæng mellem det, der sker internt i byen, og det der sker på tværs af Limfjorden.

Aalborg står i dag over for en række trafikale udfordringer. Der er allerede pres på både kollektiv trafik og biltrafik. Samtidig udvikler byen sig. Nybyggerier øger trafikpresset på infrastrukturen, og giver en kamp om m<sup>2</sup> i byen.

Der skal i fremtiden findes løsninger, der skaber en balance mellem behovet for udviklingen af byen, og de krav en øget udbygning af byen stiller til rammerne for en god mobilitet. Der skal indtænkes, hvorledes en bæredygtig håndtering af varer til og fra butikker i byen sikres, f.eks. ved City Logistik. Der skal tænkes på alternativer til biltrafik for at overkomme trængselsproblemerne og manglen på plads i byen. Endelig skal der sikres god adgang til de rekreative funktioner i byen.

# Målsætninger for Aalborg by

## 5 Byliv og mobilitet i balance

Denne målsætning handler om at sikre en mobilitet, der understøtter byliv og livskvalitet. Byens indretning skal invitere til brug af bæredygtige transportformer, og gående og cyklister skal ses som drivere for bykvalitet. Derfor vil vi understøtte en udvikling, der giver kortere fysiske og mentale afstande internt i Aalborg by. Når man bevæger sig i byen, skal det være muligt at opleve undervejs, og det skal være sikkert og trygt at færdes. Opleves afstandene som korte, kan det anvendes aktivt til at fremme brugen af cykling, gang og kollektiv trafik internt i Aalborg by. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal fremme borgernes oplevelse af kortere afstande i byen og sikre en balance mellem byliv og mobilitet.

### Vi arbejder for at:

- tilpasse mobiliteten i Aalborg by til strategien om byfortætning
- trafikrum også fungerer som velfungerende byrum
- skabe oplevelsesrum for bløde trafikanter langs transportkorridorer i Aalborg by for at understøtte opfattelsen af kortere afstande
- sikre gode interne krydsningsmuligheder af Limfjorden og andre barrierer for gang, cykel, kollektiv trafik og biltrafik
- prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik og godstransporten
- sikre bæredygtige løsninger til citylogistik i midtbyen

## 6 Bæredygtige mobilitetsformer

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil arbejde for at understøtte de bæredygtige mobilitetsformer i byen. Herunder fremme af deleøkonomiske tiltag og tiltag der fremmer befolkningens generelle sundhed og trivsel og giver adgang til byens grønne og rekreative funktioner. Miljøhensyn skal sikres gennem tiltag, der både tilpasser byen og infrastrukturen til dagens klimaudfordringer, men også tiltag der reducerer klimapåvirkningen.

### Vi arbejder for at:

- fremme bæredygtige og aktive transportformer, der fremmer sundhed
- afprøve nye bæredygtige teknologier til transport af mennesker, varer og gods
- fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel og i godstransporten
- udvikle Aalborg til en af landets førende cykelbyer
- etablere knudepunkter, der gør det nemt at foretage kombinationsrejser mellem gang, cykel, kollektiv trafik og bil
- skabe større tilgængelighed til byens grønne strukturer, samtidig med at byen fortættes. Samt styrke og kvalificere byens netværk af grønne og rekreative forbindelser
- sikre at infrastrukturer kan håndtere konsekvenserne af klimaforandringer, herunder håndtering af øget nedbør

## 7 Fremkommelighed

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil sikre, at Aalborg by er fremkommelig for både mennesker og varer. Aalborg by rummer mange funktioner, som har regional betydning. Infrastrukturer og mobilitetsformer skal være nemme, sikre og trygge at bruge for alle borgere. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal sikre, at fremkommelighed i byen sker i balance med de øvrige målsætninger for mobilitet i byen.

### Vi arbejder for at:

- de bæredygtige transportmidler cykel, gang og kollektiv trafik har en hurtig forbindelse til og rundt i Aalborg by
- etablere transportknudepunkter, der sikrer gode skiftemuligheder mellem bil, cykel, gang og kollektiv trafik, så det ikke er nødvendigt at tage bilen hele vejen til byen fra oplandet
- sikre, at fremkommelighed for biler i Aalborg midtby, prioriteres generelt lavere end fremkommeligheden for fodgængere, cyklister og den kollektive trafik
- ny parkering til Aalborg midtby, placeres i større P-huse eller P-kældre i randgaderne til Aalborg midtby
- anvende den blå infrastruktur aktivt - genskabe vandet som trafikåre
- gods og erhvervstrafik kan komme rundt i og til og fra Aalborg by på en bæredygtig måde

## 8 Dynamisk anvendelse af infrastruktur

Denne målsætning handler om, at den infrastruktur vi har i dag og de nye infrastrukturprojekter vi igangsætter skal være klar til at favne fremtidens muligheder og udfordringer. Dette er set i forhold til byens muligheder for at omstille sig ved særlige begivenheder. Det er i forhold til, hvordan infrastrukturen skal bidrage til at håndtere klimaudfordringen. Det er i forhold til, hvordan teknologiudviklingen i fremtiden måske vil gøre nogle infrastrukturer overflødige, eller stiller nye krav til den måde, vi indretter infrastrukturen på.

### Vi arbejder for at:

- omstille brugen af vores infrastrukturer ved events eller særlige begivenheder
- indtænke fremtidshensyn i planlægningen af infrastrukturen
- aktivt bruge infrastrukturer til klimahåndtering
- lede og styre trafikken efter behov
- bruge nye teknologier til at sikre bykvalitet



# OPLANDSBYER

# Lokale centre for hverdagslivet

Oplandsbyerne indeholder mange funktioner, der er med til at skabe rammen for hverdagslivet. Der er et behov for udadtil at være koblet op på Aalborg by, da mange arbejdspladser, institutioner og større fritids og kulturelle funktioner er placeret her. Men det er ikke kun nærheden til Aalborg, der tæller. Mange oplandsbyer fungerer også som et lokalt centrum for et mindre opland.

I Aalborg Kommune er der knap 40 byer, der er kategoriseret som oplandsbyer. Heraf er der 11 oplandsbyer, der har et særligt vækstpotentiale, som det er beskrevet i kommuneplanen.

I disse byer ligger potentialerne i særlig grad indenfor øget bosætning med de nødvendige funktioner, der følger med i form af øget offentlig og privat service, flere butikker, lokale erhverv mv. Derfor skal disse byer have et særligt fokus for at favne de særlige krav til mobiliteten, der er her.

## Forbindelser indadtil

Generelt foregår en meget stor del af rejseaktiviteten i oplandsbyerne helt lokalt, da der, indadtil i byerne, er korte afstande til mange af hverdagslivets aktiviteter. På trods af de korte afstande er bilen det dominerende

transportmiddel i oplandsbyerne, og det afspejles i, at der tages mange korte lokale ture i bil, som set i et bæredygtigheds- og sundhedsperspektiv burde kunne foretages med cykel eller til fods. Indadtil er der altså et stort potentiale i at skabe de gode og sunde vaner ved at øge antallet af ture på cykel eller til fods pga. de korte lokale afstande.

## Forbindelser udadtil

Oplandsbyernes placering i forhold til den overordnede infrastruktur er forskellig. Nogle byer er placeret med umiddelbar adgang til motorvejsnettet, andre har banebetjening, hvilket giver en særlig god opkobling udadtil.

Mange oplandsbyer er placeret i kort afstand til Aalborg by, og der er gode cykelstiforbindelser en del steder i dag, men der er også et potentiale for at styrke cyklismen yderligere i kraft af, at elcyklen udbredes og udvider cyklens rækkevide og potentiale på pendler-turene, specielt med en yderligere udbygning af stinettet.

For en lang række af oplandsbyerne har etableringen af motorvejsnettet eller omfartsveje bidraget til, at trafikken i byområdet overvejende er lokal, og det bidrager positivt til det lokale bymiljø.

Omfartsvejene og de aflastede gennemfartsveje kan fortsat udgøre en barriere i nogle oplandsbyer, hvor en vej kan dele byen i to eller gøre det sværere at komme til nærliggende rekreative funktioner. Disse veje skal evt. have en anden karakter i fremtiden.

I nogle oplandsbyer er der udlagt areal til erhverv af regional og global betydning, og det stiller særlige krav til mobiliteten udadtil.

Den kollektive trafikbetjening af oplandsbyerne består af nærbanen, metrobusruter, regional- og lokalbusruter, samt fleksible transporttilbud som Plustur og Flextur.

I fremtiden skal der findes løsninger, der sikrer en god mobilitet lokalt i oplandsbyerne. De korte bilture skal erstattes af mere bæredygtige mobilitetsformer. Det er vigtigt, at oplandsbyerne kobles op på de øvrige byer igennem mobilitetsløsninger, der sikrer gode vilkår for bosætning.

# Målsætninger for oplandsbyer

## 9 Styrke lokale forbindelser

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil styrke de lokale forbindelser. Både internt i oplandsbyerne og de forbindelser, der kobler oplandsbyerne op på de øvrige byer. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal fremme brugen af flere forskellige transportformer og kombinationsrejser. Det rekreative element skal indtænkes i de relevante lokale forbindelser, og de lokale forbindelser skal være sikre og trygge for borgerne at benytte.

### Vi arbejder for at:

- øge incitamentet for at gå og cykle til skole
- skabe rekreative forbindelser
- cyklister og fodgængere sikres gode vilkår på de lokale forbindelser og mellem byerne
- der er en attraktiv kollektiv trafikbetjening mellem oplandsbyerne og Aalborg by

## 10 Fleksibel mobilitet

De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal støtte op om en større fleksibilitet i brugen af transportmidler i oplandsbyerne: skiftet mellem cykel, gang, kollektiv trafik, bil mv. og deleøkonomiske tiltag indenfor mobilitet.

### Vi arbejder for at:

- etablere lokale knudepunkter til kombinationsrejser i tæt forbindelse til byens primære mødesteder, som også rummer andre aktiviteter ex. skole, indkøb, fritid mv.
- de interne korte ture foretages til fods eller på cykel for at sikre øget sundhed
- fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne
- påvirke transportadfærd og ændre vaner for at sikre en mere bæredygtig mobilitet







**LANDSBYER OG  
ÅBENT LAND**

# Fleksibel mobilitet i landdistrikterne

Flere landsbyer og landdistrikter er i dag i en positiv udvikling. Samtidig er der et stort antal landsbyer, der er udfordrede på væsentlige områder, også i forhold til mobilitet.

Afstandene mellem skole, arbejde og indkøbsmuligheder mv. er ofte længere end i byen og oplandsbyerne, og gør i dag bilen til en nødvendighed for mange i deres daglige transport. De grupper, der ikke har adgang til bil, er afhængig af den kollektive trafik, cykel eller andre mobilitetsløsninger.

Borgerne i landdistrikterne er afhængige af funktionerne i de større byer, men meget transport foregår også lokalt.

De mindre byer rummer nogle særlige kvaliteter indenfor bosætning, natur og friluftsliv.

## **Forbindelser indadtil**

De mindre byer er forbundet via lokalveje og måske også af lokale cykelstiforbindelser. Meget transport foregår helt lokalt, særligt i fritiden, og her er bilen eller cyklen ofte det foretrukne transportmiddelvalg. Den lokale skolebusrute sørger for transport af skolebørn, og i mange mindre byer er der et lavt betjeningsomfang på den rutebundne kollektive trafik.

## **Forbindelser udadtil**

De mindre byer og det åbne land er forbundet trafikalt via hovedveje og lokalveje og eventuelle cykelstiforbindelser. Ofte er betjeningen med kollektiv trafik i form af bus og tog begrænset. En stor del af betjeningen klares via fleksible løsninger som Plustur og Flextur, og ellers er bilen en nødvendighed. I fremtiden skal der findes mobilitetsløsninger, der sikrer koblingen mellem by og land.

Det skal være muligt for alle borgere, også de mindre mobile grupper, at have et hverdagsliv i de mindre byer. I de mindre byer og det åbne land er trængsel ikke en udfordring. Det er de lange geografiske afstande og centraliseringen af hverdagsfunktioner, der giver en transportudfordring. Særligt hvis man ikke har adgang til bil.

# Målsætninger for landsbyer og åbent land

## 11) Fleksible mobilitetsløsninger

Denne målsætning handler om, hvordan vi vil arbejde for at sikre gode forbindelser, der kobler de mindre byer og det åbne land med de større byer. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal have fokus på at sikre god mobilitet til og fra de mindre byer og det åbne land. Der vil være et særligt fokus på fleksible tiltag, der kan sikre, at de grupper, der ikke har adgang til bil eller ønsker andre transportmuligheder end bil, får andre muligheder for at være mobile i hverdagen. Dog kan dette ikke forventes at have samme omfang som i tættere befolkede områder. Handlingerne, der skal opfylde denne målsætning, vil også have fokus på at fremme bæredygtige og fleksible mobilitetsløsninger

### Vi arbejder for at:

- fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer der er behovstilpassede
- etablere mobilitetsknudepunkter der også kan fungere som lokale mødesteder

## 12) Rekreative forbindelser og lokal mobilitet

Denne målsætning handler om, hvordan vi kan sikre adgang til naturen og de rekreative værdier, der er særligt kendetegnende for det åbne land og de mindre byer. De handlinger, der skal prioriteres for at opfylde denne målsætning, skal fremme adgangen til naturen for beboere såvel som besøgende. De rekreative forbindelser er også vigtige for at sikre den lokale mobilitet mellem de mindre byer.

### Vi arbejder for at:

- sikre gode forbindelser til den nærmeste større by
- sikre en god tilgængelighed til naturen
- sikre gode forbindelser mellem de mindre byer, bl.a. via rekreative stier der understøtter cykel og gang
- skabe gode rammer for aktiv mobilitet, hvor naturen og de rekreative funktioner indtænkes som et aktivt element

# **HANDLINGS- KATALOG 2019**

## Fra vision til handling

Mobilitet 2040 har fokus på mål før virkemidler. Planen har fokus på, hvilke rammer der ønskes skabt for bæredygtig mobilitet i fremtiden, og derefter at prioritere hvilke handlinger, der skal iværksættes for at nå disse mål.

Første halvdel af planen har derfor præsenteret planens fokus på og mål for bæredygtig mobilitet som den overordnede dagsorden. Visionen for planen blev præsenteret med ekstra tryk på "favne fremtiden" og "god balance". Planens overordnede mål blev opstillet som de øverste pejlemærker, som indsatserne pejler sig op i mod. Endelig blev de mere detaljerede målsætninger under hver geografi i kommunen præsenteret.

Denne del af rapporten identificerer de handlinger, der for nuværende er vurderet nødvendige for at opnå målsætningerne samt de overordnede mål. Og hvor den første del af rapporten revideres hvert 4. år, opdateres handlingskatalog årligt i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Aalborg Kommune vil ikke kunne løfte opgaven med at opfylde de mål, der opstilles i "Mobilitet 2040", alene. Derfor lægger planen også i høj grad op til et samarbejde, dels med andre nordjyske mobilitetsaktører og dels med erhvervslivet og borgerne. Der vil derfor også være handlinger inkluderet i handlingskataloget, som Aalborg Kommune ikke er ejer af, men som kommunen i

stedet er enten deltager i, eller hvor der er ydre rammer, som kommunen vil forsøge at påvirke.

Denne version af handlingskataloget er ikke fuldt gennemarbejdet. De handlinger, der ikke allerede har været en del af budgetforhandlingerne, vil blive kvalificeret frem mod budget 2020. Størstedelen af handlingerne kommer fra anden planlægning herunder vedtagne kommune- og lokalplaner.

Planen leverer således ikke i denne første udgave et samlet økonomisk overblik over, hvad det vil kræve at nå de overordnede mål.

# Planlægning og prioritering

## Tid

Mobilitet 2040 viser det langsigtede behov for handlinger frem mod 2040. Planlægningsarbejdet vil operere på et konkret niveau med projekter frem mod 2025. Behovet for handlinger fra 2025 til 2040 vil være af mere visionær beskrivelse.

Arbejdet med Mobilitet 2040 er desuden integreret i revisionen af kommuneplanretningslinjerne, og relevante handlinger igangsat på baggrund af Mobilitet 2040 vil blive integreret i kommuneplanrammerne ved revision af disse.

Med 'Mobilitet 2040' følger et handlingskatalog, som opdateres løbende hvert år i sammenhæng med de kommunale budgetforhandlinger.

Katalogets handlinger beskrives, planlægges og prioriteres fremadrettet ud fra 4 temaer: type, geografi, tid samt rolle og samskabelse. Målet med denne prioritering er at sikre balance mellem temaerne, så alle områder

prioriteres i handlingerne.

## Geografi

Den overordnede kategorisering af handlingerne laves ud fra mobilitetsplanens geografier:

- Norddanmark
- Aalborg by
- Oplandsbyer
- Landsbyer og åben land

## Mobilitetens behovspyramide

Handlingstypen defineres ud fra en overordnet 4-trins model "Mobilitetens behovspyramide", udsædelt mellem tiltag, der henholdsvis sigter mod at påvirke de grundlæggende mobilitetsbehov og egentlige nyanlæg, herunder anlæg som er indeholdt i gældende planer, og som endnu ikke er realiseret.

De fire handlingstyper er:

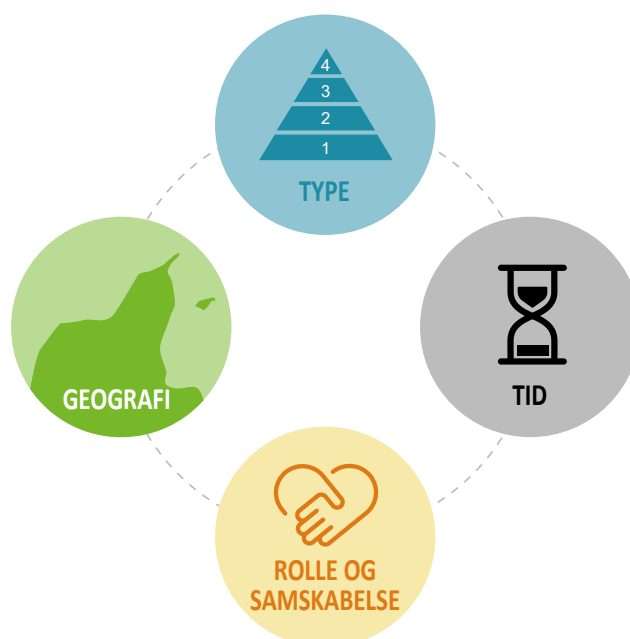
- 4: Nyanlæg
- 3: Forbedring af eksisterende infrastruktur
- 2: Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur
- 1: Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel

Da de fire trin i modellen til en vis grad også afspejler stigende omkostningsniveauer, vil modellen også kunne lægges til grund for en strukturering og prioritering af handlingerne fremadrettet.

## Rolle og samskabelse

Det beskrives, hvilken rolle Aalborg Kommune spiller i den pågældende handling ud fra følgende positioner:

- ejer
- deltager
- påvirker



# OVERBLIK 2019

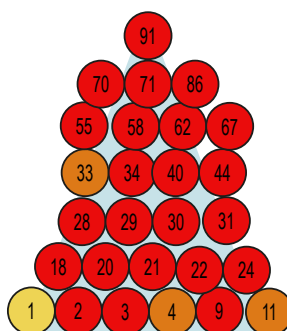
## ROLLE OG SAMSKABELSE

 Eje

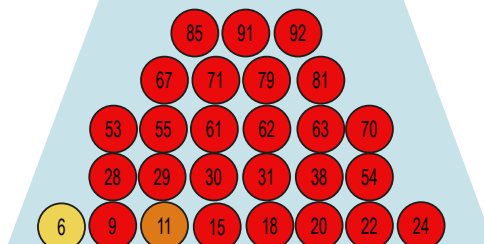
 Deltage

 Påvirke

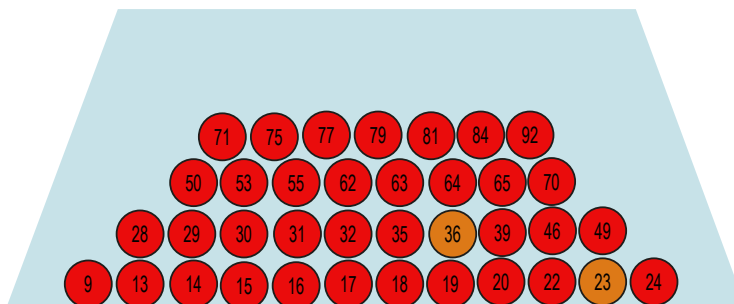
4:  
NYANLÆG



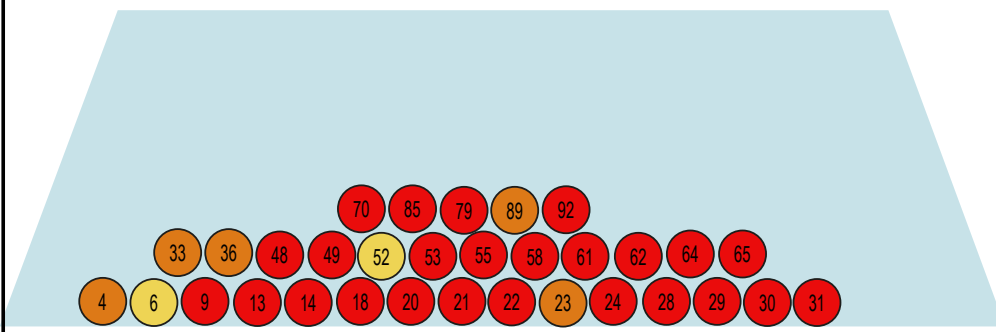
3:  
FORBEDRING AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR



2:  
EFFEKTIV UD-  
NYTTELSE AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR



1:  
PÅVIRKNING AF  
BEHOVET FOR  
TRAFIK OG VALG  
AF TRANSPORT-  
MIDDEL





# OVERBLIK 2020-25

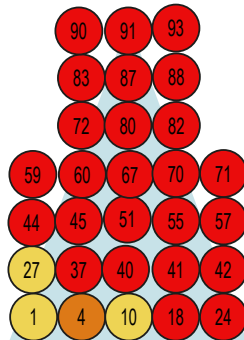
## ROLLE OG SAMSKABELSE

 Eje

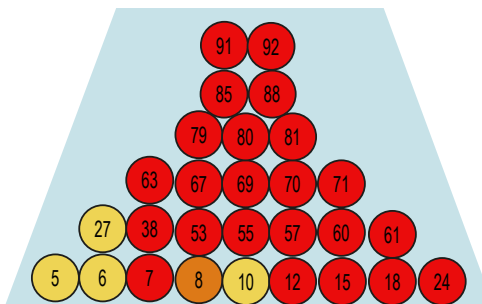
 Deltage

 Påvirke

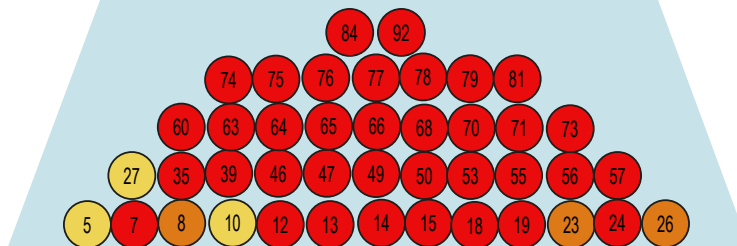
4:  
NYANLÆG



3:  
FORBEDRING AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR



2:  
EFFEKTIV UD-  
NYTTELSE AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR



1:  
PÅVIRKNING AF  
BEHOVET FOR  
TRAFIK OG VALG  
AF TRANSPORT-  
MIDDEL



# OVERBLIK 2026-40

## ROLLE OG SAMSKABELSE

 Eje

 Deltage

 Påvirke

4:  
NYANLÆG

18 27 43 80

3:  
FORBEDRING AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR

18 27 80 85

2:  
EFFEKTIV UD-  
NYTTELSE AF  
EKSISTERENDE  
INFRASTRUKTUR

64 66 73 74 78 84  
18 19 26 27 35 43 47 50 56

1:  
PÅVIRKNING AF  
BEHOVET FOR  
TRAFIK OG VALG  
AF TRANSPORT-  
MIDDEL

18 26 27 47 56 64 66 74 78 85



# NORD- DANMARK

# Overblik over målsætninger og handlinger

## 1: Stærk byregion

- sikre et stærkt samarbejde med Norddanmarks private og offentlige mobilitetsaktører
- sikre en god intern mobilitet i byregionen via vej, bane, kollektiv trafik, og det overordnede stinet og større brug af vandvejene
- sikre gode muligheder for krydsninger af Limfjorden, så regionen bindes sammen
- sikre de nødvendige forbindelser til Danmark og resten af verden via kollektiv trafik, vej, banenettet, luft og søvejen
- sikre at vigtige erhvervsområder har en fortsat god opkobling til de overordnede infrastrukturer som vandvejen, godsbanenettet og motorvejsnettet

### Handlinger

1. Anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse
2. Anlæggelse af Tranholmvej
3. Anlæggelse af Egnspanvej
4. Anlæggelse af jernbane til lufthavnen
5. Opgradering af kapaciteten på afkørslen fra E45 ved Øster Uttrup vej
6. Forbedret togbetjening mellem Aalborg de største danske byer
7. Indkøb af eldrevet færge mellem Hals og Egense
8. Nyt Asset Management System
90. Viadukten over Vesterbro

## 3: Lede og styre trafikken

- mindske kødannelser og trængsel for at reducere tidsspilde i trafikken
- sikre en hensigtsmæssig og optimeret trafikafvikling, balanceret ud fra de lokale hensyn, der kan være på visse strækninger
- sikre, at de intelligente transportsystemer vi anvender til at afvikle trafikken, er fremtidssikrede og taler samme sprog (har en åben protokol)
- indsamle og give åben adgang til alle trafikdata i Aalborg Kommune
- kunne prioritere udvalgte mobilitetsformer på udvalgte strækninger
- den regionale og gennemkørende biltrafik skal ledes udenom Limfjordsbroen og Aalborg midtby

### Handlinger

8. Nyt Asset Management System
12. Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder
13. Udvikling af koncept for Trafikledelse
14. Udsiftning af styreapparater i signalanlæg og opgradering til RSMP
15. Implementering af signalgennemgang
16. Test af ITS platformen "Mobi Maestro"

## 2: Strategiske knudepunkter

- sikre god adgang til Norddanmarks vigtige knudepunkter
- understøtte og udvikle attraktive, synlige og strategisk velplacerede knudepunkter, der understøtter muligheden for at skifte i mellem flere transportformer
- understøtte udbygningen af Aalborg Havn som et internationalt godsknudepunkt
- understøtte Aalborg Lufthavns position som et stærkt knudepunkt for både nationale og internationale forbindelser

### Handlinger

1. Anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse
2. Anlæggelse af Tranholmvej
4. Anlæggelse af jernbane til lufthavnen
6. Forbedret togbetjening mellem Aalborg de største danske byer
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
10. Analyse af behovet for flere nærbanestationer
11. Revision af "Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet"
61. Udvikling af knudepunktskoncept

## 4: Bæredygtig mobilitet

- fremme bæredygtig godstransport
- persontransporten sker på en bæredygtig måde, blandt andet ved at sikre at flere transporterer sig kollektivt

### Handlinger

6. Forbedret togbetjening mellem Aalborg de største danske byer
7. Indkøb af eldrevet færge mellem Hals og Egense
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
10. Analyse af behovet for flere nærbanestationer
17. Udarbejdelse af strategi for alternative drivmidler
18. Sikre et bedre vidensgrundlag for trafiksikkerhedsarbejdet
19. Fossilfri kollektiv trafik
20. Ny cykelpolitik
21. Aalborg Cykelby 2013-15
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
25. Etablering af et mobilitetsrejsehold
26. Understøtte mere gods på vandvejene
27. Udvide kapaciteten på jernbanen
28. Identifikation af indsatsområder for trafiksikkerhedstiltag
72. Anlæggelse af samkørselpladser



# AALBORG BY

## 5: Byliv og mobilitet i balance

- tilpasse mobiliteten i Aalborg by til strategien om byfortætning
- trafikrum også fungerer som velfungerende byrum
- skabe oplevelsesrum for bløde trafikanter langs transportkorridorer i Aalborg by for at understøtte opfattelsen af kortere afstande
- sikre gode interne krydsningsmuligheder af Limfjorden og andre barrierer for gang, cykel, kollektiv trafik og biltrafik
- prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik og gods-transporten
- sikre bæredygtige løsninger til citylogistik i midtbyen

### Handlinger

1. Anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
20. Ny cykelpolitik
21. Aalborg Cykelby 2013-15
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
29. Analyse af mobilitetsstruktur i og omkring Sygehus Nord
30. Analyse af mobilitetsstrukturer i Nørresundby
31. Analyse af mobilitetsstrukturer i om omkring Stigsborg Kvarteret
32. Analyse af mobilitetsstrukturer på og omkring Vesterbro
33. Analyse af østlig krydsning af Limfjorden ved Stigsborg
34. Analyse af Byplanvejs forlængelse
35. Nedsættelse af hastigheder i by- og boligområder
36. Forsøgsprojekt med Citylogistik
37. Termiske kameraer på havnefronten
38. Vejtræer og Grønne indfaldsveje
39. Omprofilering af Strandvejen mellem Badehusvej og Limfjordsbroen
40. Anlæggelse af P-fondsparkeringspladser
41. Anlæggelse af Bro i Østre Havn
42. Analyse af Parkbroen i Aalborg Øst
43. Analyse af niveaufri jernbaneoverkørsel ved Vestergade i Nørresundby
44. Analyse af forbindelse fra Saxogade til Sygehus Nord
45. Anlæg af opkobling af Stigsborg til E45
62. Analyse af mulig BRT etape 2
67. Udbygningsaftaler
70. BRT etape 1
91. Genopretning af belysningsanlæg
92. Analyse og strategi for fodgængernetværk

## 6: Bæredygtige mobilitetsformer

- fremme bæredygtige og aktive transportformer, der fremmer sundhed
- afprøve nye bæredygtige teknologier til transport af mennesker, varer og gods
- fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel og i gods-transporten
- udvikle Aalborg til en af landets førende cykelbyer
- etablere knudepunkter, der gør det nemt at foretage kombinationsrejser mellem gang, cykel, kollektiv trafik og bil
- skabe større tilgængelighed til byens grønne strukturer, samtidig med at byen fortættes. Samt styrke og kvalificere byens netværk af grønne og rekreative forbindelser
- sikre at infrastrukturer kan håndtere konsekvenserne af klimaforandringer, herunder håndtering af øget nedbør

### Handlinger

6. Forbedret togbetjening mellem Aalborg de største danske byer
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
13. Udvikling af koncept for Trafikledelse
18. Sikre et bedre vidensgrundlag for trafiksikkerhedsarbejdet
19. Fossilfri kollektiv trafik
20. Ny cykelpolitik
21. Aalborg Cykelby 2013-15
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
25. Etablering af et mobilitetsrejsehold
28. Identifikation af indsatsområder for trafiksikkerhedstiltag
46. Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje
47. Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder
48. Cykelkampagner
49. Servicetiltag på primære cykelruter
50. Anlæg af cykelsti i by
51. Analyse af ekstra broelement på jernbanebroen / Kulturbroen
52. Skrappere krav i miljøzonen
53. Førerløse busser på Astrupstien
61. Udvikling af knudepunktskoncept
62. Analyse af mulig BRT etape 2
70. BRT etape 1
72. Anlæggelse af samkørselpladser
91. Genopretning af belysningsanlæg
92. Analyse og strategi for fodgængernetværk

## 7: Fremkommelighed

- de bæredygtige transportmidler cykel, gang og kollektiv trafik har en hurtig forbindelse til og rundt i Aalborg by
- etablere transportknudepunkter, der sikrer gode skiftemuligheder mellem bil, cykel, gang og kollektiv trafik, så det ikke er nødvendigt at tage bilen hele vejen til byen fra oplandet
- sikre, at fremkommelighed for biler i Aalborg midtby, prioriteres generelt lavere end fremkommeligheden for fodgængere, cyklister og den kollektive trafik
- ny parkering til Aalborg midtby, placeres i større P-huse eller P-kældere i randgaderne til Aalborg midtby
- anvende den blå infrastruktur aktivt - genskabe vandet som trafikåre
- gods og erhvervstrafik kan komme rundt i og til og fra Aalborg by på en bæredygtig måde

### Handlinger

1. Anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse
2. Anlæggelse af Tranholmvej
3. Anlæggelse af Egnspanvej
4. Anlæggelse af jernbane til lufthavnen
5. Opgradering af kapaciteten på afkørslen fra E45 ved Øster Uttrupvej
8. Nyt Asset Management System
12. Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder
13. Udvikling af koncept for Trafikledelse
14. Udskiftning af styreapparater i signalanlæg og opgradering til RSMP
15. Implementering af signalgennemgang
16. Test af ITS platformen "Mobi Mastro"
20. Ny cykelpolitik
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
26. Understøtte mere gods på vandvejene
27. Udvide kapaciteten på jernbanen
54. Forbedring af adgangsforhold til Tech College
55. Supercykelsti forbindelse Nytorv til Universitetshospital
56. Cykelservice
57. Cykelsikkerhed i midtbyen
58. Anlæggelse af Cykelparkering
59. Analyse af cykelparkering
60. Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur
61. Udvikling af knudepunktskoncept
62. Analyse af mulig BRT etape 2
63. Analyse af nye signalanlæg
64. Cykelprioriterede gader (cykelgader)
65. Fremkommelighed for cyklister i signalanlæg
66. Cykelvenlige belægninger i midtbyen
67. Udbygningsaftaler
68. Klimasikring af strækning Limfjordsbro-Jernbanebro på Aalborgsiden
69. Kapacitetsudvidelse af eksisterende kryds eller vejanlæg
70. BRT etape 1
71. Anlæggelse af nye signalanlæg
90. Viadukten over Vesterbro

## 8: Dynamisk anvendelse af infrastruktur

- omstille brugen af vores infrastrukturer ved events eller særlige begivenheder
- indtænke fremtidshensyn i planlægningen af infrastrukturen
- aktivt bruge infrastrukturer til klimahåndtering
- lede og styre trafikken efter behov
- bruge nye teknologier til at sikre bykvalitet

### Handlinger

1. Nyt Asset Management System
12. Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder
13. Udvikling af koncept for Trafikledelse
14. Udskiftning af styreapparater i signalanlæg og opgradering til RSMP
15. Implementering af signalgennemgang
16. Test af ITS platformen "Mobi Mastro"
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
53. Førerløse busser på Astrupstien
73. Anvende droner og sensorer til at overvåge vejkapitalen
74. Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse
75. Dataoverblik på ledninger
76. Effektivisering af informationsflowet om fejl og mangler i vejrummet
77. Udvikle testsite for autonom mobilitet
78. Udvikling af koncept for ITS-løsninger til cykelfremme
79. Forsøg med midlertidig omlægning af / anvendelse af infrastruktur
80. Anlæggelse af klimavej og-stier



# OPLANDSBYER



## 9: Styrke lokale forbindelser

- øge incitamentet for at gå og cykle til skole
- skabe rekreative forbindelser
- cyklister og fodgængere sikres gode vilkår på de lokale forbindelser og mellem byerne
- der er en attraktiv kollektiv trafikbetjening mellem oplandsbyerne og Aalborg by

### Handlinger

7. Indkøb af eldrebet færgen mellem Hals og Egense
8. Nyt Asset Management System
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
10. Analyse af behovet for flere nærbanestationer
12. Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder
20. Ny cykelpolitik
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
35. Nedsættelse af hastigheder i by- og boligområder
46. Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje
47. Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder
48. Cykelkampagner
60. Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur
67. Udbygningsaftaler
74. Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse
75. Dataoverblik på ledninger
76. Effektivisering af informationsflowet om fejl og mangler i vejrummet
81. Analyse af trafiksikker opkobling på overordnet vejnet
82. Byudvikling Nibe
83. Byudvikling Vodskov
84. Anlæg af cykelsti i åben land
85. Sikre sammenhængende lokale stinet
86. Cykeltiltag Dall-Ferslev
87. NAU enkeltrettet cykelsti Hadsundvej- Gistrup
88. Etablering af sammenhænge på mindre strækninger

## 10: Fleksibel mobilitet

- etablere lokale knudepunkter til kombinationsrejser i tæt forbindelse til byens primære mødesteder, som også rummer andre aktiviteter ex. skole, indkøb, fritid mv.
- de interne korte ture foretages til fods eller på cykel for at sikre øget sundhed
- fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne
- påvirke transportadfærd og ændre vaner for at sikre en mere bæredygtig mobilitet

### Handlinger

7. Indkøb af eldrebet færgen mellem Hals og Egense
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
10. Analyse af behovet for flere nærbanestationer
17. Udarbejdelse af strategi for alternative drivmidler
18. Sikre et bedre vidensgrundlag for trafiksikkerhedsarbejdet
19. Fossilfri kollektiv trafik
20. Ny cykelpolitik
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
25. Etablering af et mobilitetsrejsehold
28. Identifikation af indsatsområder for trafiksikkerhedstiltag
46. Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje
47. Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder
48. Cykelkampagner
61. Udvikling af knudepunktskoncept
89. Informere om Nordjyllands Trafikselskabs tilbud Flextur og +TUR
91. Genopretning af belysningsanlæg



**LANDSBYER OG  
ÅBENT LAND**

## 11: Fleksible mobilitetsløsninger

- fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer der er behovstilpassede
- etablere mobilitetsknudepunkter der også kan fungere som lokale mødesteder

### Handlinger

7. Indkøb af eldrebet færgen mellem Hals og Egense
8. Nyt Asset Management System
9. Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan
10. Analyse af behovet for flere nærbanestationer
12. Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder
19. Fossilfri kollektiv trafik
20. Ny cykelpolitik
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
25. Etablering af et mobilitetsrejsehold
35. Nedsættelse af hastigheder i by- og boligområder
46. Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje
47. Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder
48. Cykelkampagner
60. Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur
61. Udvikling af knudepunktskoncept
74. Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse
75. Dataoverblik på ledninger
76. Effektivisering af informationsflowet om fejl og mangler i vejrummet
81. Analyse af trafikikker opkobling på overordnet vejnet
84. Anlæg af cykelsti i åben land
85. Sikre sammenhængende lokale stinet
86. Cykeltiltag Dall-Ferslev
87. NAU enkeltrettet cykelsti Hadsundvej- Gistrup
88. Etablering af sammenhænge på mindre strækninger
89. Informere om Nordjyllands Trafikselskabs tilbud Flexetur og +TUR
91. Genopretning af belysningsanlæg
93. Landsbybusser

## 12: Rekreative forbindelser og lokal mobilitet

- sikre gode forbindelser til den nærmeste større by
- sikre en god tilgængelighed til naturen
- sikre gode forbindelser mellem de mindre byer, bl.a. via rekreative stier der understøtter cykel og gang
- skabe gode rammer for aktiv mobilitet, hvor naturen og de rekreative funktioner indtænkes som et aktivt element

### Handlinger

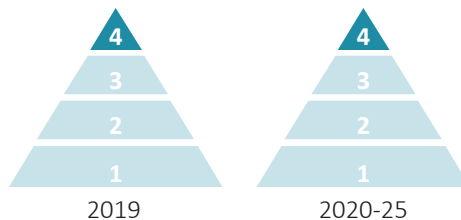
7. Indkøb af eldrebet færgen mellem Hals og Egense
19. Fossilfri kollektiv trafik
20. Ny cykelpolitik
22. Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet
23. Cykelmedtagning med kollektiv transport
24. Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser
35. Nedsættelse af hastigheder i by- og boligområder
46. Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje
47. Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder
48. Cykelkampagner
60. Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur
74. Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse
84. Anlæg af cykelsti i åben land
85. Sikre sammenhængende lokale stinet
86. Cykeltiltag Dall-Ferslev
87. NAU enkeltrettet cykelsti Hadsundvej- Gistrup
88. Etablering af sammenhænge på mindre strækninger

# **HANDLINGS- BESKRIVELSER**

## TITEL

Anlæggelse af 3. Limfjordsforbindelse

### NR. 1



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

I juni 2014 blev et flertal i Folketinget enige om at følge Vejdirektoratets indstilling om, at den 3. Limfjordsforbindelse skal anlægges vest om Aalborg over Egholm. Som en del af Aalborg Alliancen forsøger Aalborg Kommune at påvirke, at projektet påbegyndes snarest muligt.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Statslig finansiering

Henlæggelse af kommunale midler på årligt 30.000 over 20 år.

---

## TITEL

Anlæggelse af Tranholmvej

### NR. 2



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

Udvidelse af Tranholmvej så der bliver fire spor fra Universitetsboulevarden/Egensevej til Langerak. Kapaciteten øges i eksisterende signalanlæg, der etableres 2 nye signalanlæg samt en ny rundkørsel. På østsiden af vejen etableres en dobbeltrettet cykelsti. Hele anlægget forberedes til modulvogntog.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Samlet anlægssum på ca: 100.000.

## TITEL

Anlæggelse af Egnspanvej

### NR. 3



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Ny forbindelsesvej mellem Hobrovej/E45 og Hadsund Landevej/NAU. Anlægges med to spor mellem Hadsund Landevej og Vissevej og med fire spor mellem Vissevej til Hobrovej. Tilslutningsanlæg nr. 28 på E45 ombygges.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

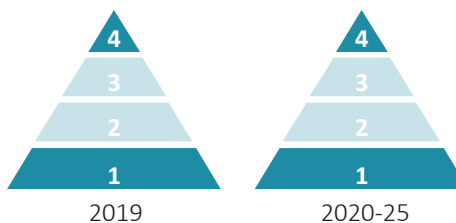
Samlet anlægssum på ca. 385.000.

---

## TITEL

Anlæggelse af jernbane til lufthavnen

### NR. 4



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der anlægges en ny jernbane mellem Lindholm Station og Aalborg Lufthavn. Projektet medfører en direkte forbindelse til hovedjernbanenettet via Aalborg og Aarhus.

Banen giver samtidigt et generelt løft til den kollektive trafik i Aalborg-området og styrker Aalborg Lufthavns rolle som strategisk knudepunkt.

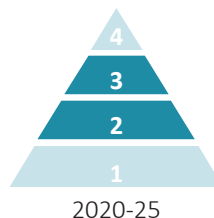
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Statslig finansiering.

## TITEL

Opgradering af kapaciteten på afkørslen fra E45 ved Øster Uttrup Vej

## NR. 5



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

Rundkørslerne på Øster Uttrup Vej ved tilslutningsanlægget på E45 er udfordret på kapaciteten, ofte så meget at køen kan strække sig helt ned på E45. Aalborg Kommune er i dialog med Vejdirektoratet om at opgradere de to rundkørsler til signalanlæg. Rundkørslerne ligger dog på statsvejnettet, hvorfor det er Vejdirektoratets beslutning at gennemføre projektet.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

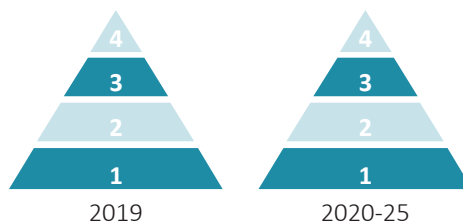
Statslig finansiering.

---

## TITEL

Forbedret togbetjening mellem Aalborg de største danske byer

## NR. 6



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

Påvirkning af Staten til at opgradere hovedbanenettet, udskifte signaler og togmateriel, så rejsetiden mellem Aalborg og de største øvrige danske byer nedsættes væsentligt.

I Aalborg by skal byudvikling, parkeringsforhold samt tilgængelighed til stationerne styrkes for at understøtte statsligt initiativ.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Indkøb af eldrebet færge mellem Hals og Egense

## NR. 7



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Ved indkøb af ny færge mellem Hals og Egense, skal denne være større og eldrebet. Dette vil give mere kapacitet, og derved en bedre mobilitet på tværs af fjorden samt gøre den miljøvenlig.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

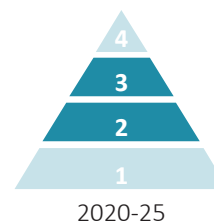
I Aalborg Kommunes budget for 2019 er i 2022 afsat 70.000, som finansieres vha. lånefinansiering.

---

## TITEL

Nyt Asset Management System

## NR. 8



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Et samlet Asset Management System giver et bedre overblik over kommunens infrastrukturens tilstand. Systemet vil assistere brugen af budgetterne det sted, hvor der er størst udbytte for pengene. I sidste ende vil det betyde bedre vedligehold, og derved bedre fremkommelighed og trafikikkerhed.

Der arbejdes pt. i VD-regi på at indkøbe et stort Asset Management System, som Aalborg Kommune højst sandsynligt bliver en del af.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.



## TITEL

Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan

## NR. 9



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Formålet med den nye trafikplan er at beskrive betjeningsprincipper og målsætninger for den kollektive trafik og dennes samspil med andre mobilitetsformer for derigennem være med til at fremme og understøtte bæredygtig mobilitet. Trafikplanen fastlægger mål for den daglige planlægning af den kollektive trafik som eksempelvis mål for gangafstande, antal afgang, rejsetid, komfort, driftsperioder, by-størrelser osv. Herved får politikere og borgere en kollektiv trafikplan, som beskriver gennemsigtige og sunde principper.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Eksterne udgifter afholdes af Sundheds- og Kulturforvaltningen inden for rammerne af Kollektiv Trafiks planlægningskonto.

---

## TITEL

Analyse af behovet for flere nærbanestationer

## NR. 10



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Nordjyske Jernbaner (NJ) overtager regionaltogdriften i Nordjylland, og der skal tages initiativ til et samarbejde med NJ om at analysere potentialer og ulemper ved at oprette flere nærbanestationer, f.eks. i Vestbjerg og Tylstrup eller potentielle byudviklingsområder.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Eksterne udgifter afholdes af Sundheds- og Kulturforvaltningen inden for rammerne af Kollektiv Trafiks planlægningskonto.

## TITEL

Revision af "Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet"

## NR. 11



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

Tilbage i 2010 lavede Aalborg Kommune og Aalborg Havn sammen analyser af infrastrukturen omkring havneområdet Aalborg Øst, som blev rapporteret i den fælles rapport 'Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet'. En del af de foreslåede tiltag er nu undervejs, for eksempel udbygning af Tranholmvej til fire spor, og rapporten bør nu opdateres og havnens seneste udbygningsplaner bør indarbejdes.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares sammen med Aalborg Havn.

---

## TITEL

Koordineringsplatform for lednings- og gravearbejder

## NR. 12



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



## BESKRIVELSE

Etablering af en koordineringsplatform, hvor alle har adgang til en let og overskuelig oversigt over alle lednings- og gravearbejder, som er planlagt. Denne løsning skal få alle til at koordinere, hvilket vil give færre opgravninger og derved en bedre fremkommelighed.

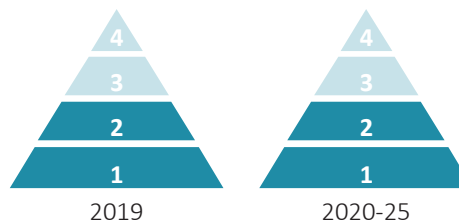
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Bliver formentligt et internt udviklet projekt, løst i allerede indkøbte løsninger.

## TITEL

Udvikling af koncept for Trafikledelse

### NR. 13



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I 2018 præsenterede Aalborg Kommune en ITS Strategi i pixien "Den smarte vej frem". Den illustrerede behovet for at etablere en ITS platform til i højere grad at kunne styre og lede trafikken og for at kunne udsende relevant rejseinformation. Denne strategi skal nu konkretiseres i bl.a. designet af en ITS platform, en række scenarier til at håndtere trafikafviklingen samt en afklaring af datainput og -output.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

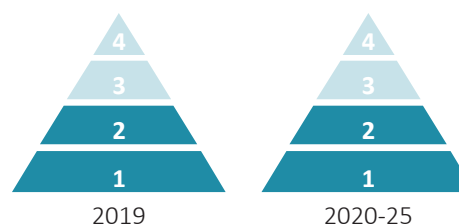
Beløbet dækkes af interne ressourcer og økonomi fra projektnr. 22v0107.

---

## TITEL

Udskiftning af styreapparater i signalanlæg og opgradering til RSMP

### NR. 14



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som en del af kontrakten om overvågning og drift af kommunens signalanlæg udskiftes ældre styreapparater i signalanlæggene, og øvrige opgraderes til nyeste teknologi. Dette giver en mere driftssikker trafikafvikling. Ved samme lejlighed opgraderes styreapparaterne også til at kunne kommunikere igennem den åbne protokol RSMP. Dette muliggør mere dynamisk styring samt kommunikation med andre ITS systemer via et centralt system.

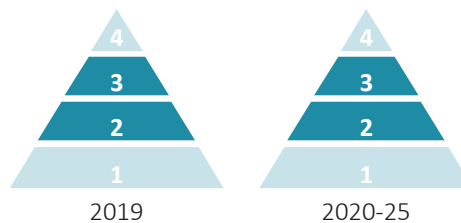
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Er indeholdt i kontrakten om overvågning og drift af kommunens signalanlæg.

## TITEL

Implementering af signalgennemgang

### NR. 15



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I 2017 gennemførte Aalborg Kommune en gennemgang af alle kommunens signalanlæg for at undersøge forbedringspotentialer ift. bl.a. fremkommelighed og trafikikkerhed. For alle anlæg er der fremkommet en række løsningsforslag, nogle som implementeres ifm. udskiftningen af styreapparater (handling 14), andre løbende og endelig nogen, som kræver yderligere økonomi til bl.a. anlægsprojekter.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Størstedelen af udgifterne afholdes inden for projektnr. 22v0107, ved større projekter skal økonomien afklares.

---

## TITEL

Test af ITS platformen "Mobi Maestro"

### NR. 16



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I 2018 præsenterede Aalborg Kommune en ITS Strategi i pixien "Den smarte vej frem". Den illustrerede behovet for at etablere en ITS platform til i højere grad at kunne styre og lede trafikken og for at optimere på den trafikafvikling, vi har i dag. For at demonstrere værdien af en ITS platform har Aalborg Kommune fået mulighed for i samarbejde med Technolution at teste platformen Mobi Maestro på et udvalgt scenarie i 6 måneder samt at evaluere effekten af denne.

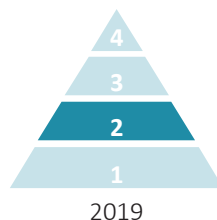
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Udgiften beløber sig til ca. 200 og afholdes af projektnr 22v0107.

## TITEL

Udarbejdelse af strategi for alternative drivmidler

## NR. 17



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som opfølgning på bæredygtighedsstrategien samt mobilitetsstrategien udarbejdes en strategi for alternative drivmidler. Strategien skal klargøre, hvilke handlinger Aalborg Kommune kan og vil tage i brug for at opnå en reduktion i transportsektorens CO2-udledning.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Interne ressourcer.

---

## TITEL

Sikre et bedre vidensgrundlag for trafikikkerhedsarbejdet

## NR. 18



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Trafikkerhedsarbejdet i Aalborg Kommune er, som i resten af Danmark, primært baseret på viden om de trafikulykker politiet registrerer. Disse ulykker udgør imidlertid kun en mindre del af de ulykker, der reelt sker, hvorfor det er vigtigt at supplere data med alternative kilder. Aalborg Kommune vil afsøge mulighederne for at få kendskab til og rådighed over information om nogle af de trafikulykker, politiet ikke registrerer.

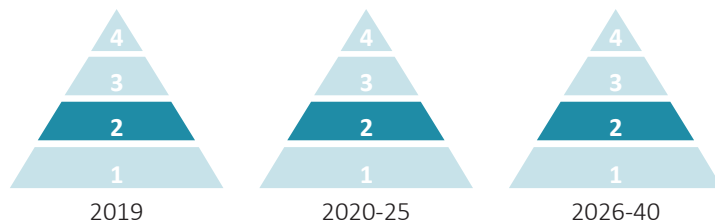
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Interne ressourcer samt evt. midler til køb af data eller bearbejdning af data.

## TITEL

Fossilfri kollektiv trafik

## NR. 19



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Aalborg Kommune vil i de kommende år starte en transformation af den kollektive trafik mod at blive 100% fossilfri. Det betyder bl.a., at når bybusdriften udbydes i 2020, vil det blive med krav om, at nye busser, der indsættes på bybusnettet bliver fossilfri busser. Frem mod 2030 vil nye busser, bortset fra skolebusser, blive fossilfri busser.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares. Busdriften bliver udbudt i EU udbud med funktionskrav der stiller krav til brændstof og emissioner. Merprisen for kørsel på biogas forventes at være mellem 0-5% højere end ved diesel. Merprisen for kørsel på ren el forventes at være mellem 0-10% højere end ved diesel.

## TITEL

Ny cykelpolitik

## NR. 20



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

En central indsats for en fortsat udvikling af Aalborg som cykelkommune er at få udarbejdet en samlet cykelpolitik, der kan erstatte den eksisterende cykelhandlingsplan. Cykelpolitikken vil konkretisere Mobilitet 2040 med henblik på at skabe et fundament for at efterleve de opstillede mål og sikre at der gennemføres en effektiv kommunal indsats. Politiken vil udpege centrale indsatsområder for en fortsat udvikling af cykelområdet.

Afledte investeringer samles i Mobilitet 2040.

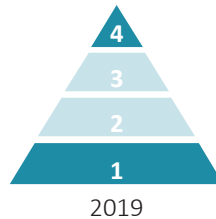
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Aalborg Cykelby 2013-15

## NR. 21



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Etablering af dobbeltrettet cykelsti langs Tranholmvej (delstrækning, del af cykelpuljeprojekt). Evaluering af det samlede cykelpuljeprojekt. Kampagne med inddragelse af virksomheder i Østhavnen.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Aalborg som Cykelby 2019-2022: henholdsvis årligt 2.000 - 1.000 - 0 - 2.000.

---

## TITEL

Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet

## NR. 22



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Opfølgning på Cykelhandlingsplan 2013 og del af revision af kommunenplanrammerne for mobilitet. Det udpegede hovedrutenet og klassificeringen af dette udgør det overordnede prioriteringsgrundlag for rutenettets fremtidige standard, vedligeholdelse og udbygning. Består både af eksisterende og nye ruter.

Version 1.0 udarbejdes i forbindelse med kommuneplanrevision – version 2.0 udarbejdes i forbindelse med ny cykelpolitik.

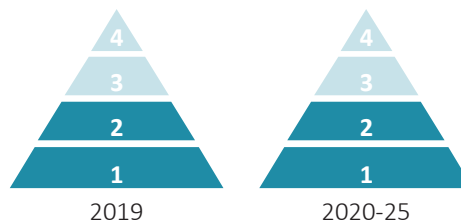
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Afholdes af interne ressourcer.

## TITEL

Cykelmedtagning med kollektiv transport

### NR. 23



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Opfølgning på cykelregnskab fra 2016 og 2018, der viser meget lav tilfredshed med mulighederne for at kombinere cyklen med kollektiv transport- både i absolutte tal og i sammenligning med andre kommuner. Mulighed for cykelmedtagning i busser skal undersøges.

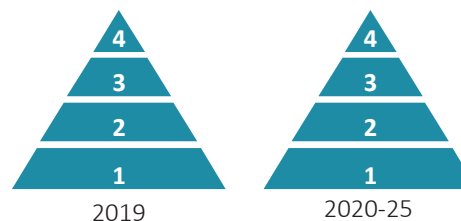
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser

### NR. 24



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Opfølgning på Midtbyplan (og Cykelhandlingsplan 2013). Detailplanlægning af nye selvstændige cykelruter, væk fra de store trafikveje, der kombinerer rekreative og trafikale kvaliteter, skal etableres som en ring rundt om midtbyen. To nye nord-sydgående ruter vil skabe direkte forbindelse mellem Nørresundby, Havnefronten og Østerådal'en. En ny fjordforbindelse for bløde trafikanter skal sammenbinde den østlige del af Midtbyen og det kommende store byudviklingsområde i Stigsborgkvarteret. Detailplanlægning skal samtidig sikre parathed til ansøgning hos statslig cykelpulje, når en sådan forventeligt genopstår samt hos fonde.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

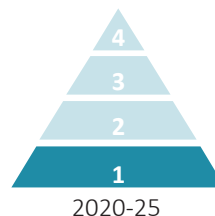
Skal afklares. Indtænkning af fonde og cykelpulje for realisering.



## TITEL

Etablering af et mobilitetsrejsehold

## NR. 25



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Mange løsninger til at påvirke transportmiddelvalget og behovet for mobilitet vil med fordel kunne skabes sammen med andre, eksempelvis skoler, virksomheder, samråd, landsbyer, foreninger, andre mobilitetsaktører mv. Formålet med "mobilitetsrejseholdet" er, at det kan sætte fokus på udvalgte mobilitetsudfordringer i og uden for Aalborg og sammen med relevante aktører kunne samskabe løsningerne dertil.

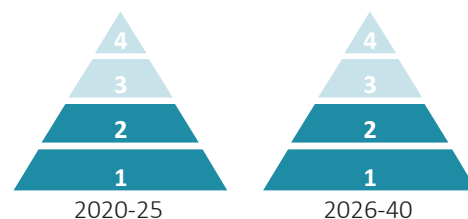
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Understøtte mere gods på vandvejene

## NR. 26



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at udnytte al tilgængelig infrastruktur i Aalborg Kommune, vil Kommunen understøtte mere gods på vandvejene til og fra industrien beliggende langs Limfjorden samt varelevering til Aalborg Midtby.

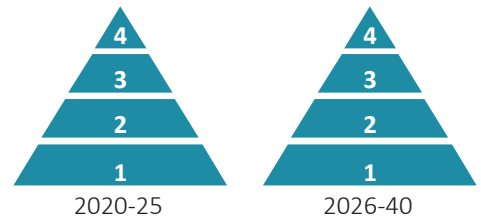
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Udvide kapaciteten på jernbanen

### NR. 27



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Aalborg Kommune vil understøtte udbygning af jernbanekapaciteten, så det bliver muligt at transportere mere gods på banen nord for og over Limfjorden, uden det påvirker kapaciteten for transport af passagerer.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Interne ressourcer.

---

## TITEL

Identifikation af indsatsområder for trafikikkerhedstiltag

### NR. 28



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Udviklingen i trafikuheld og tilskadekomne i trafikken følges løbende. Derudover udarbejdes dybdegående analyser med henblik på at identificere hvilke indsatsområder og trafikikkerhedstiltag, der bør være i fokus i trafikikkerhedsarbejdet i Aalborg Kommune for at kunne opnå den ønskede reduktion i antal dræbte og tilskadekomne.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Interne ressourcer.

## TITEL

Analyse af mobilitetsstruktur i og omkring Sygehus Nord

**NR. 29**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Sygehus Nord skal sammen med Gåsepigen byomdannes. Der skal laves en analyse af, hvordan byomdannelsesområdet trafikbetjenes, herunder en ny forbindelse fra Saxogade under banen. Konsekvenserne for de omkringliggende områder skal ligeledes analyseres. På den baggrund skal der udformes en ny trafikstruktur for området.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Afholdes over byomdannelseprojektet.

---

## TITEL

Analyse af mobilitetsstrukturer i Nørresundby

**NR. 30**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som en del af byudviklingsplanen for Nørresundby gennemføres en analyse af mobilitetsstrukturerne. Her vil der bl.a. være fokus på de rekreative og lette trafikanters forbindelser i bydelen, sammenhængen med byudviklingsprojektet på Stigsborg Havnefront, den kollektive trafikstruktur (i sammenhæng med handling 9), de overordnede mobilitetsstrukturer med specielt fokus på indfaldsvejene, eksempelvis sanering af Thistedvej-kvarteret og Østergade/Hjørringvej/Nørresundbygrenen.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Analyse af mobilitetsstrukturer i og omkring Stigsborg Kvarteret

**NR. 31**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Udbygningen af Stigsborg Havnefront forventes for alvor at tage fart i 2019. For at sikre en god mobilitet internt i Stigsborgområdet og en god opkobling til det overordnede vejnet, samt til det øvrige Nørresundby, herunder bl.a. sikre trygge skoleveje, skal der laves en større analyse der anviser konkrete indsatser.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

---

## TITEL

Analyse af mobilitetsstrukturer på og omkring Vesterbro

**NR. 32**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Vesterbro er stærkt trafikeret og har trængselsproblemer i myldretiden. De mange sideveje og signalanlæg er med til at nedsætte fremkommeligheden. En række projekter som BRT, Budolfi Plads og Sygehus Nord ændrer samtidig den omkringliggende trafikstruktur. De trafikale konsekvenser af at lukke Hasserisgade, sammen med andre sideveje, skal analyseres .

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Analyse af østlig krydsning af Limfjorden ved Stigsborg

**NR. 33**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Ifm. byudvikling af Østre Havn og Stigsborg Kvarteret er der behov for at etablere en østlig krydsning af Limfjorden for bløde trafikanter. I første omgang skal der laves en analyse af mulige løsninger og økonomi. Byudviklingsselskabet Stigsborg P/S forestår analysen, og Aalborg kommune deltager i arbejdet.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Udgiften afholdes af byudviklingsselskabet Stigsborg P/S, Aalborg Kommune bidrager med interne ressourcer.

---

## TITEL

Analyse af Byplanvejs forlængelse

**NR. 34**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I forbindelse med udvikling af en bydel syd og øst for Gigantium er behovet for endnu en vej- og stiforbindelse til området opstået. Der er behov for en analyse og skitseprojektering af mulighederne for en forlængelse af Byplanvej til Alfred Nobels Vej.

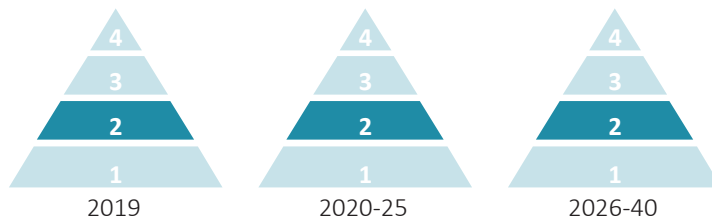
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Nedsættelse af hastigheder i by- og boligområder

### NR. 35



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som led i at nedbringe støjgener, minimere uheld og skabe tryggere færdsel, nedsættes hastighederne i boligområderne og omkring kommunens skoler til 30 km/t. På øvrige kommunale veje inden for byzonen skal færdsel ske med maksimalt 50 km/t.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Finansiering af ny skiltning mv. skal afklares.

## TITEL

Forsøgsprojekt med citylogistik

### NR. 36



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Projektet har til formål at effektivisere og mindske kørslen med last- og varebiler i midtbyen til gavn for klimaet og bymiljøet. Projektet skal dels facilitere drøftelserne mellem distributørerne om en fælles løsning og dels sikre distributørerne et incitament til at indgå i et samarbejde. AAU undersøger flere forskellige forretningsmodeller og projektet skal ende med en større ansøgning til en fond.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

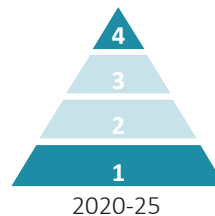
I 2018 afsat 1.000

Udviklingsprojekt.

## TITEL

Termiske kameraer på havnefronten

## NR. 37



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at øge personsikkerheden på havnefronten opsættes termiske kameraer. Dette muliggør hurtigere aktion fra beredskabet ved uheldssituationer, hvilket vil skabe en mere sikker mobilitet på havnen.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

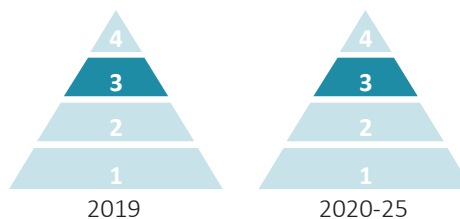
Skal afklares.

---

## TITEL

Vejtræer og grønne indfaldsveje

## NR. 38



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som et led i forskønnelsen af indfaldsvejene afsættes der midler til etablering af byporte, beplantning og såning af urter i rabatter mv. Derudover afsættes der midler til plantning af vejtræer, som Nyhavnsgade er et eksempel på.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

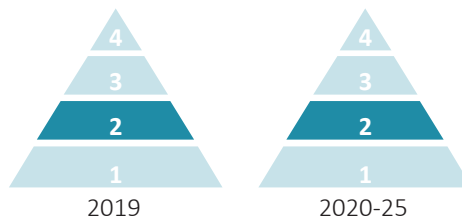
2019-21 årligt 1.000

2019-20 årligt 1.000

## TITEL

Omprofilering af Strandvejen mellem Badehusvej og Limfjordsbroen

### NR. 39



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som led i omdannelsen af Havnefronten og omprofilering af Nyhavnsgade, ombygges Strandvejen mellem Badehusvej og Limfjordsbroen. Der nedrosles til 2 kørebaner, hvilket gør det muligt at etablere cykelsti. En del af det eksisterende parkeringsareal er frasolgt og det resterende areal begrønnes og indrettes til bil- og cykelparkering.

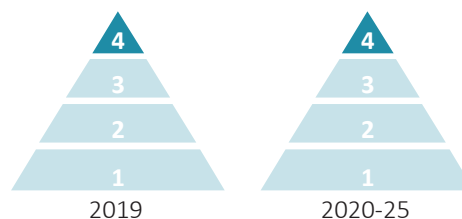
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Anlæggelse af P-fondsparkeringspladser

### NR. 40



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I forbindelse med dispensationer fra parkeringsnormerne i byggesagsbehandlingen og heraf indbetaling til Aalborg Kommunes parkeringsfond, forpligtiger kommunen sig til anlæggelse af de aktuelle erstatningspladser med minimum 50% kommunal medfinansiering. Pladserne skal jf. kommuneplanen anlægges i større P-huse eller P-kældre i randgaderne til Aalborg Midtby.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2019-2020:

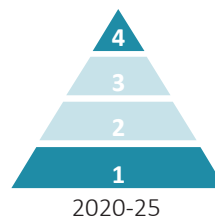
Udgifter på 23.000 hvoraf 7.100 kan dækkes af indtægter fra P-fonden.



## TITEL

Anlæggelse af bro i Østre Havn

## NR. 41



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Etablering af en bro over havnebassinet ved Østre Havn, er med til at skabe en mere sammenhængende forbindelse langs Havnefronten og gøre byudviklingsområdet mere attraktivt at færdes i. Projektet skal ses i sammenhæng med visionen om at skabe en ring af rekreative ruter med pendlerpotentialer rundt om Midtbyen.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

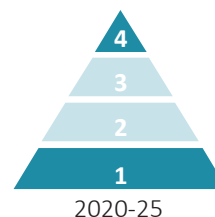
Projektet vedr. etablering af en bro er anslået at beløbe sig til 10.000 og fordeles mellem Aalborg Kommune, fonde og private bygherre.

---

## TITEL

Analyse af Parkbroen i Aalborg Øst

## NR. 42



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

City in Between-konkurrencen i 2012 introducerede et nyt markant og sammenbindende element i Aalborg øst, en grøn 'parkbro' hen over Universitetsboulevarden, som i dag udgør en både fysisk og mental barriere i bydelen.

Parkbroen er samtidig et vigtigt link i visionen om at etablere en sammenhængende Astrupstiforbindelse nord/syd gennem bydelen, både set som byfortætnings- og mobilitetsrygrad.

Parkbroen er det afgørende link i forhold til at realisere den fulde vision af forbindelsen ned til Universitetsområdet, med endestation ved den fremtidige Campusplads.

Astrupstiforbindelsen indgår i Fysisk Vision 2025.

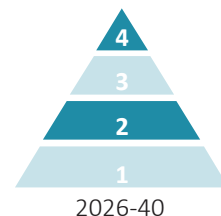
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Projektet vedr. etablering af en bro er anslået at beløbe sig til 25.000, hvortil kommer øvrige integrerede byudviklingsindsatser – det foreslås at afsætte 1.000 nu til analyse af projektet.

## TITEL

Analyse af niveaufri jernbaneoverkørsel ved Vestergade i Nørresundby

## NR. 43



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Jernbaneoverkørslen ved Vestergade i Nørresundby blokerer en stor del af tiden for trafikken på Vestergade og skaber dermed lange køer. Når banestrækningen til lufthavnen åbner, forventes problemet at forøges kraftigt. Derfor vil Aalborg Kommune undersøge, hvilke muligheder der er for at undgå jernbaneoverkørslen.

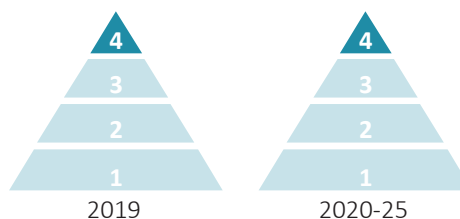
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Analyse af forbindelse fra Saxogade til Sygehus Nord

## NR. 44



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Elektrificeringen af banenettet muliggør, at Aalborg Kommune flytter nogle af krydsningerne. I forbindelse med omdannelsen af Sygehus Nord-området er det besluttet at skabe en forbindelse fra Saxogade og ind på Sygehus Nord området. Analysen skal klarlægge løsningsmodel og udformning.

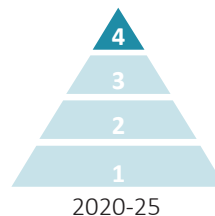
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Der er fra elektrificeringsprojektet 69.300, som er øremærket til dette projekt samt etablering af stibro ved Sankt Jørgens Gade. Dette er i første omgang finansieringen.

## TITEL

Anlæg af opkobling af Stigsborg til E45

## NR. 45



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Udbygningen af Stigsborg Havnefront forventes for alvor at tage fart i 2019. Det betyder, at der i løbet af 2020 vil være bygget i nærheden af 600 boliger i Etape 1. For at kunne afvikle trafikken til og fra området allerede ved etape 1 er det nødvendigt med en opkobling til E45. Der pågår dialog med Vejdirektoratet.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

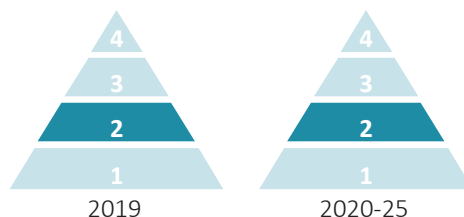
Skal afklares.

---

## TITEL

Udvikling og videreførelse af trygge skoleveje

## NR. 46



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Aalborg Kommune har i mange år arbejdet med trygge skoleveje både som fysiske anlægsprojekter, påvirkning af adfærd hos forældre og børn samt information. Dette arbejde videreudvikles og sker i dialog med Skoleforvaltningen og de pågældende skoler.

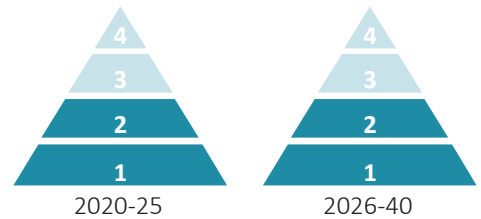
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Finansieres over trafiksikkerhed og skolebudgettet.

## TITEL

Cykelsamarbejdsprojekter med skoler og virksomheder

## NR. 47



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Udrulning af erfaringer med skolecykelby, etablering af cykeløvebaner på skoler (eksempelvis opmalet i skolegård til brug i undervisning og fritid), udvikling af den cykelvenlige virksomhed i samarbejde med 1-2 virksomheder, forsøg med elcykler.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

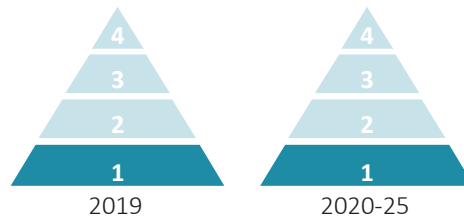
Budget 1.000 under Aalborg Cykelby.

---

## TITEL

Cykelkampagner

## NR. 48



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

En bred pakke af kampagnetiltag, der søger at påvirke adfærd og holdninger på forskellige niveauer. God inspiration og erfaring at hente fra andre byer.

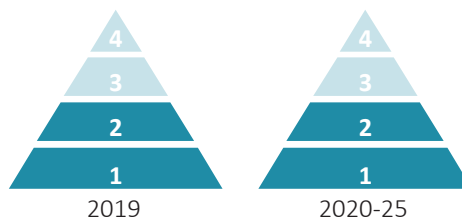
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Budget på 1.000 under Aalborg Cykelby.

## TITEL

Serviceiltag på primære cykelruter

### NR. 49



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Indsats med serviceiltag, der målretter sig de primære cykelruter bl.a. i relation til service, vindminimering, belysning, rutevisning, vejkruds og øvrig infrastruktur.

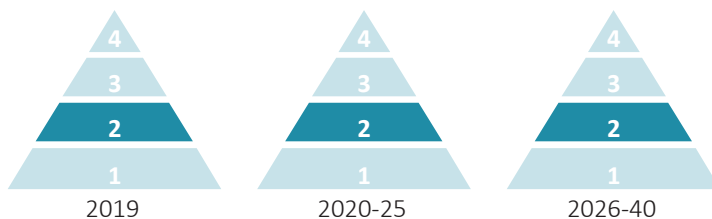
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Anlæg af cykelsti i by

### NR. 50



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I Cykelhandlingsplan 2013, blev nedenstående cykelstiprojekter i byområder prioriteret som de højest prioriterede. Gennemførte projekter er ikke listet. Listen vil blive revideret i forbindelse med udarbejdelse af ny cykelpolitik.

(Beløb i 1.000 kr., anlægsoverslag i 2012-priser, ekskl. arealerhvervelse.):

Annebergvej (Vestre Fjordvej - Skydebanevej)	10.000	Højvangstien (Byplanvej - Universitetskorridoren/Busvejen)	1.950
Danmarksgade (Frederikstov - Boulevarden)	2.500	Lindholmsvej (Viaduktvej - Vestergade)	10.000
Forbindelsesvejen (Lindholmsvej - Løvbakken)	14.000	Nytorv (Fjordgade - Rendsburggade)	2.700
Fyensgade (Karolinelundsvej - Sjællandsgade)	6.000	Nørre Tranders Vej (Langgade - Thomas Kingos Vej)	10.000
Hadsundvej (Riishøjsvej - Odinsgade)	6.000	Skydebanevej (Annebergvej - Vandrehjemmet)	1.600
Hadsundvej (Vejgaard Torv - Odinsgade)	1.500	Sohngårdsholmsvej (Th. Sauers Vej - Hellevangen)	8.000
Hasserisgade (Kong Chr. Alle - Vesterbro)	6.000	Under Lien (Mellem nuværende stier)	2.400
Humblebakken (Mejrupstien - Tranholmvej)	5.400		

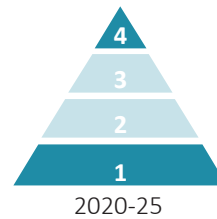
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Er ikke budgetlagt.

## TITEL

Analyse af ekstra broelement på jernbanebroen / Kulturbroen

## NR. 51



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Kulturbroen, som forbinder Nørresundby og Aalborg Vestby, har været en kæmpe succes, hvilket gør trængslen på broen stor. Hvis efterspørgslen fortsat stiger, bør det undersøges om der kan hægtes endnu et brofag på den anden side af broen, og hvad et ekstra broelement vil koste.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

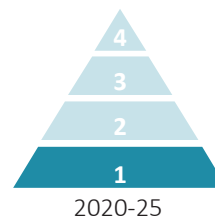
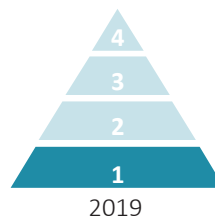
Skal afklares.

---

## TITEL

Skrappere krav i miljøzonen

## NR. 52



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I det centrale Aalborg gælder der en miljøzone for tunge lastbiler og busser. Aalborg Kommune vil forsøge at påvirke staten til indførelse af strammere miljøkrav til de tunge køretøjer, samt indførelse af samme krav til varevogne.

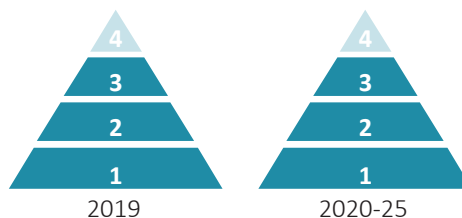
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Førerløse busser på Astrupstien

## NR. 53



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at forbedre den interne mobilitet i Aalborg Øst og for at højne den sociale bæredygtighed ved at sikre at flere borgere får adgang til mobilitet og bydelens aktiviteter indsættes førerløse busser på Astrupstien i en testperiode på 2 år. Busserne forventes at medtage passagerer fra starten af 2019.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2019 – 5.000

2020 – 4.000

## TITEL

Forbedring af adgangsforhold til Tech College

## NR. 54



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

En ombygning og udvidelse af de to kryds ved hhv. Øster Uttrup Vej og Rørdalsvej er nødvendig for at forbedre trafikafviklingen, ligesom ændringerne er påkrævet i forbindelse med et igangværende lokalplanarbejde for området, der skal sikre udviklingsmuligheder ved Tech College. Samtidig vil ombygningerne forbedre de eksisterende problematiske forhold i spidsbelastningsperioderne.

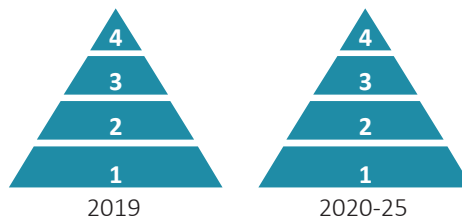
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2019-2020: 4.300

## TITEL

Supercykelsti forbindelse Nytorv til Universitetshospital

**NR. 55**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Det etableres en supercykelstiforbindelse mellem Nytorv og det nye Universitetshospital i Aalborg Ø. Foruden nyanlæg består projektet af en række service- og kampagnetiltag, der tilsammen skal optimere effekten.

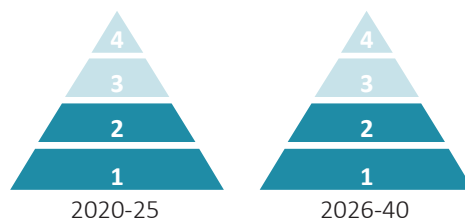
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

39.000 heraf tilskud fra statens cykelpulje.

## TITEL

Cykelservice

**NR. 56**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Etablering af pendlercykelordning, cyklistkort, generel information, kommunikation og dialog. Opgradering og udbygning af samlet kommunikationsplatform, der både informerer og giver mulighed for at kommunikere direkte med borgerne gennem forskellige sociale medier.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

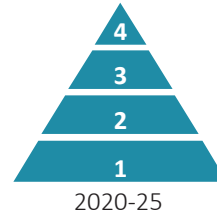
Skal afklares.



## TITEL

Cykelsikkerhed i midtbyen

**NR. 57**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Genmarkering af cykelafstribning f.eks. blå cykelfelter.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

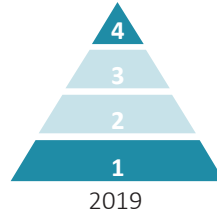
2020: 1.000

---

## TITEL

Anlæggelse af cykelparkering

**NR. 58**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Opfølgning på plan for cykelparkering samt cyklistundersøgelse.

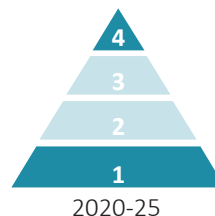
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2019: 2.000

## TITEL

Analyse af cykelparkering

### NR. 59



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der er behov for ca. 2.000 ekstra cykelparkeringspladser i midtbyen. Der skal udarbejdes en analyse af etablering af cykelparkeringshus (over eller under terræn) samt analyse af udbygning med Parkér og Cykl Terminal, cykelbutlerordning, halvårlig oprydning i midtbyen, cykelparkering ved kollektive knudepunkter mm.

Der bør bl.a. udarbejdes skuffeprojekt, der kan benyttes ved ansøgninger til fonde og en evt. statslig cykelpulje, når en sådan forventeligt genopstår.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

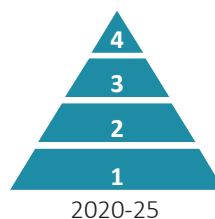
Budget til analyse finansieres af midler under Aalborg Cykelby.

---

## TITEL

Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur

### NR. 60



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Opfølgning på det overordnede, klassificerede cykelrutenet. Forbedring af fritidsmobiliteten og adgangen til rekreative områder. Der er afsat midler efter 2022, men det anbefales at fremrykke disse.

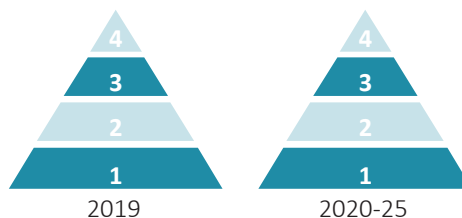
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Udvikling af knudepunktskoncept

### NR. 61



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der skal udvikles koncepter for strategiske mobilitetsknudepunkter samt lokale knudepunkter, herunder hvilke fysiske, sociale, visuelle, digitale tiltag, mv., der skal til for at understøtte skift mellem mobilitetsformer.

I samarbejde med NT skal der samtidig laves en kortlægning af potentielle knudepunkter i Aalborg Kommune.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

---

## TITEL

Analyse af mulig BRT etape 2

### NR. 62



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Med henblik på en fortsat udbygning af en attraktiv og tidssvarende kollektiv trafik afsættes der midler til en undersøgelse af de trafikale, tekniske og økonomiske forudsætninger for etablering af en BRT etape 2 på strækningen mellem Svenstrup og Bouet.

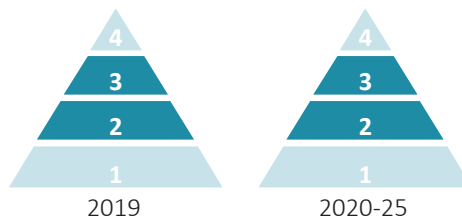
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2019: 1.000

## TITEL

Analyse af nye signalanlæg

### NR. 63



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at sikre en optimal trafikafvikling og trafiksikkerhed skal der laves en analyse af mulige nye signalanlæg herunder bl.a. Bygaden/Skelagervej, Peder Skrams Gade/Suensonsgade og Hadsundvej/Sofievej/Bøgesvinget.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

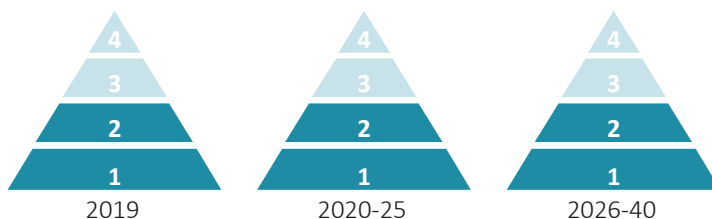
Skal afklares.

---

## TITEL

Cykelprioriterede gader (cykelgader)

### NR. 64



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Som opfølgning på bl.a. Midtbyplan kan etableres cykelgader, der skal understrege den trafikale prioritering på udvalgte strækninger. Målet er, at øge cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed på en mere økonomisk måde gennem ændret anvendelse og prioritering af eksisterende veje.

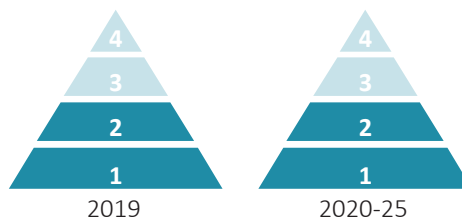
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Fremkommelighed for cyklister i signalanlæg

### NR. 65



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Det skal være lettere at komme igennem lyskryds som cyklist, især for pendlerne: grønne bølger, cykelbokse, shunts, cykling for rødt i T-kryds og ved højresving og lænestativer. Gennem detektorer kan det synliggøres og kommunikeres, hvorledes cyklisterne skal placeres sig.

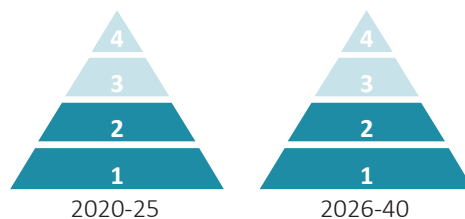
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Cykelvenlige belægninger i midtbyen

### NR. 66



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I Cyklistundersøgelse fra 2016 og 2018 fremgår det, at cyklisterne efterspørger mere cykelvenlige belægninger. Etablering af cykelvenlige belægning, der samtidig samler cyklisterne og øger trygheden hos fodgængerne. Der kan hentes gode erfaringer fra København på dette område. Belægningstyperne kan indtænkes ved renoveringer og nyanlæg.

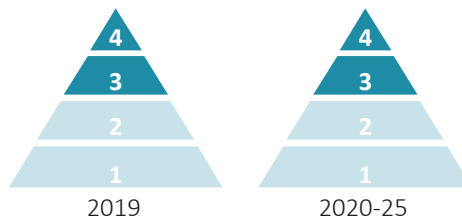
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Udbygningsaftaler

### NR. 67



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I forbindelse med byudviklingen hvor private investorer bygger, skal infrastrukturen oftest udbygges eller der skal anlægges helt nye byrum, kryds, stier, og veje for at sikre mobiliteten til/fra områderne. I den forbindelse udarbejdes der frivillige udbygningsaftaler med den private byggherre, og i det omfang der er kommunale samfundsinteresser, kan kommunen medfinansiere nogle af ombygningerne og nyanlæggene.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

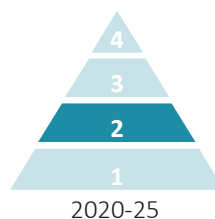
Ramme på årligt 1.500

---

## TITEL

Klimasikring af strækning Limfjordsbro-Jernbanebro på Aalborgsiden

### NR. 68



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Strækningen mellem Limfjordsbroen og Jernbanebroen i Aalborg er ofte oversvømmet ved højvande, hvilket gør fremkommeligheden stærkt nedsat. Der er derfor behov for en højvandssikring for at sikre den bagvedliggende infrastruktur.

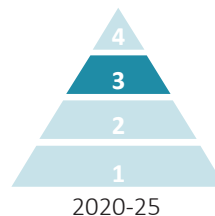
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Kapacitetsudvidelse af eksisterende kryds eller vejanlæg

**NR. 69**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For løbende at sikre en god trafikafvikling er der fokus på at øge kapaciteten i eksisterende kryds eller vejanlæg eksempelvis Annebergvej/Kong Christians Alle, Kong Christians Alle/Hasserisgade, Kong Christians Alle/Vesterbro/Østre Alle, Østre Alle/Sønderbro og Egensevej/Svinetruget)

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

BRT etape 1

**NR. 70**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Anlæggelse af etape 1 af et højklasset kollektivt trafiksystem fra Vestbyen til det nye Universitetshospital i Aalborg Øst.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

2018-2022:

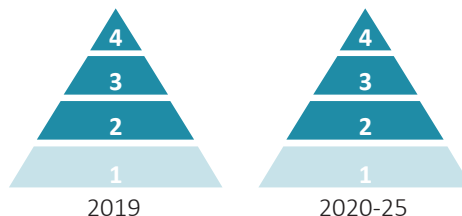
Udgift: 561.544

Indtægt: 298.574

## TITEL

Anlæggelse af nye signalanlæg

### NR. 71



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For løbende at sikre en god trafikafvikling og trafiksikkerhed er der fokus på at anlægge nye signalanlæg eksempelvis Annebergvej/Vestre Fjordvej, Strandvejen/Dannebrogsgade, Jernbanegade/Danmarksgade/Prinsensgade og Thistedvej/Lindholm Brygge/ Lindholm Nærbanevej.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

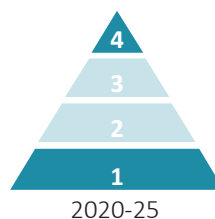
2019: 1.000

---

## TITEL

Anlæggelse af samkørselpladser

### NR. 72



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at understøtte bæredygtige mobilitetsformer og fremme samkørsel- og deleordninger i bil og på cykel, samt kollektiv trafik afsættes midler til anlæg af samkørselpladser/knudepunkter.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

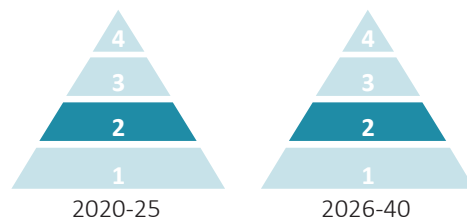
2022: 2.000



## TITEL

Anvende droner og sensorer til at overvåge vejkapitalen

## NR. 73



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Når infrastrukturen skal vedligeholdes, er det meget nødvendigt at kende til tilstanden. En mulighed er at anvende droner til inspektioner og at bruge sensorer monteret på kommunens køretøjer (f.eks igennem skraldebiler, hjemmepleje osv.) Dette kan give et mere opdateret og nuanceret billede af tilstanden, end der kan opnås ved de nuværende 3-årige hovedeftersyn.

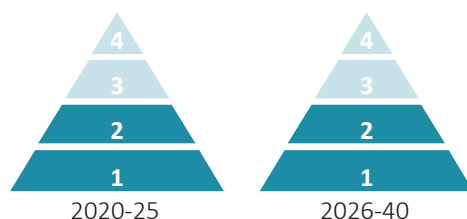
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse

## NR. 74



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Drift og vedligehold af stier og veje har meget stor betydning for cyklisterne og er samtidig et område, hvor tilfredsheden er lav blandt brugerne. Der gennemføres en cykelstiinspektion, som en systematisk metode til at gennemgå og vurdere alle fremkommeligheds- og sikkerhedsforhold på eksisterende vej- og stianlæg. Formålet er bl.a. at få et samlet grundlag samt faglig og økonomisk basis for planlægning af udbygning og vedligehold af cykelstinet.

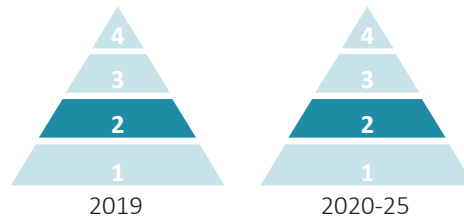
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Afholders af budgettet til Aalborg Cykelby.

## TITEL

Dataoverblik på ledninger

### NR. 75



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Kommunen skal have skabt et overblik over alle ledninger, der er gravet ned, og som bliver gravet ned. Ved at alle ledninger bliver synlige for entreprenører undgås fejl ved opgravninger, og derved sikres en bedre fremkommelighed.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

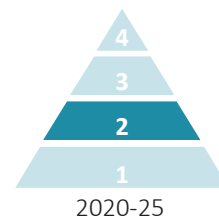
Skal afklares.

---

## TITEL

Effektivisering af informationsflowet om fejl og mangler i vejrummet

### NR. 76



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Ved at effektivisere informationsflowet mellem borger, kommune og entreprenør vil der hurtigere kunne ske en fejludretning f.eks. ved et slag hul. Dette vil bl.a. medføre en forbedret trafiksikkerhed.

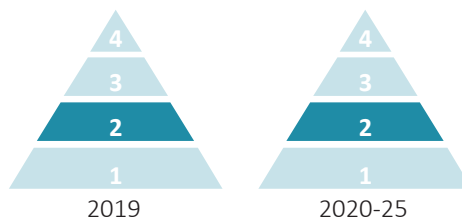
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Interne ressourcer.

## TITEL

Udvikle testsite for autonom mobilitet

### NR. 77



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Med den førerløse bus og Aalborg Havns projekt med den selvsejlende færge har Aalborg lagt sig i førertrøjen på autonom mobilitet. Denne førerposition kan med fordel udbygges til også at lave test med droner og udbringningsrobotter, således at Aalborg bliver førende testsite for autonom mobilitet. Dette kan bidrage både med positiv omtale, mulig virksomhedstiltrækning og vigtig erfaring.

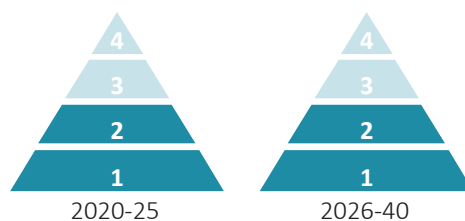
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Udvikling af koncept for ITS-løsninger til cykelfremme

### NR. 78



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der vurderes at være et stort potentiale for udvikling af ITS-løsninger, der kan gøre det både lettere og mere sikkert at være cyklist i Aalborg. Der kan f.eks etableres et samarbejde med Aalborg Universitet og etableres nogle forsøgsprojekter.

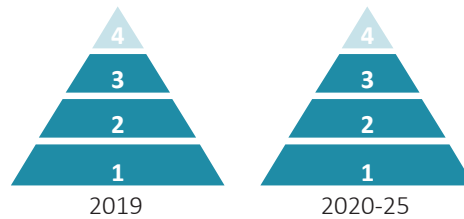
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Forsøg med midlertidig omlægning af / anvendelse af infrastruktur

### NR. 79



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der ønskes i højere grad at lave forsøg med infrastrukturændringer inden de implementeres permanent. Desuden ønskes i højere grad at evaluere midlertidig omlægning af trafikken ved eksempelvis vejarbejde eller arrangementer i byen. Endelig ønskes at eksperimentere med midlertidig anvendelse af infrastruktur eksempelvis sommergade, hvor bynære gader omlægges til blødere trafik eller, hvor p-båse kan inddrages til udeservering.

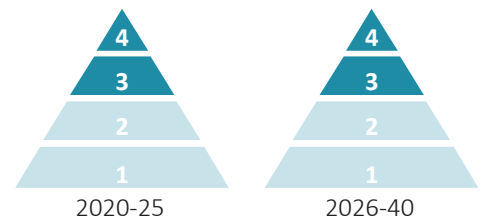
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Nogle udgifter kan afholdes af interne ressourcer den resterende del skal afklares.

## TITEL

Anlæggelse af klimavej og stier

### NR. 80



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Ved anlæg af nye veje og stier, samt omprofilering af eksisterende infrastruktur, skal brug af permable overflader undersøges og anvendes i videst muligt omfang, samt sidearealer anlægges til opmagasinering og afledning af mest muligt vand. Stier kan designes og anlægges så de kan anvendes til afledning af vand ved ekstrem regn.

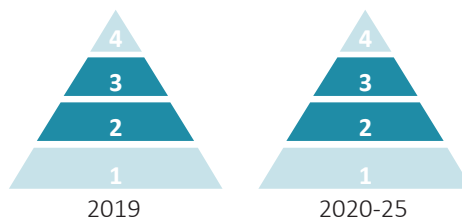
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Analyse af trafikssikker opkobling på overordnet vejnet

## NR. 81



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For løbende at sikre en god trafikafvikling og trafikssikkerhed er der fokus på, hvorledes mindre veje fra oplandsbyer og landsbyer kobles op på det overordnede vejnet eksempelvis ved etablering af rundkørsler eller dynamiske hastighedstavler. Følgende steder skal analyseres nærmere: Løgstørvej/Viderupgårdsvej, Sygehusvej/Løgstørvej, Ny Nibevej/Nibevej, Ny Nibevej/Vestervej, Nibevej/Restrup Kærvej, Ny Nibevej/Kærvedgårdvej, Tingvej/Vodskovvej, Egensevej/Jørgensmindevej og Svinetruget/Klarupvej/Storvordevej.

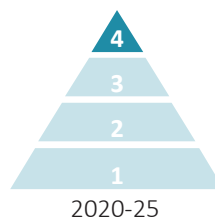
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Byudvikling Nibe

## NR. 82



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

En vejforbindelse fra Hobrovej til Skalhuse vil udgøre den østlige afgrænsning af byen mod landskabet ved Binderup Ådal. Vejforbindelsen vil aflaste midtbyen for tung trafik samt pendlertrafik fra nye og fremtidige perspektivområder, der er udlagt til boligformål i den sydøstlige del af byen. En vejforbindelse fra Grøndalsvej til Nibevej vil kunne aflaste Svenstrupvej, der i dag er eneste forbindelse fra Svenstrup og Frejlevs sydlige kvarterer til Nibevej. Forløbet ledes uden om et vandindvindingsområde, der i dag er beplantet med fredsskov.

Begge forbindelser er vejreservationer fra kommuneplanen.

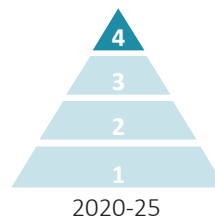
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Byudvikling Vodskov

### NR. 83



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Forlængelse af Langbrokrovej til Vodskovvej (Halsvejs forlængelse) vil aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej, som er skoleveje, og på sigt danne ramme om Vodskov By, idet der er udlagt ny boligområder syd for den eksisterende bygrænse. Vejen vil få funktion som en omfartsvej, og vil forbinde Tingvej med Halsvej/Frederikshavn-motorvejen, samt fungere som forbindelse mellem Aalborg og Hammer Bakker. Vejen vil allerede nu kunne aflaste de eksisterende veje.

Forlængelse af Følfodvej til krydset Tingvej/Vodskovvej skal betjene erhvervsområdet, og Følfodvej er planlagt som en parallelvej mellem motorvejen og Vodskovvej. Følfodvej udbygges i takt med erhvervsområdets udbygning.

Begge veje er udlagt som vejreservationer i kommuneplanen.

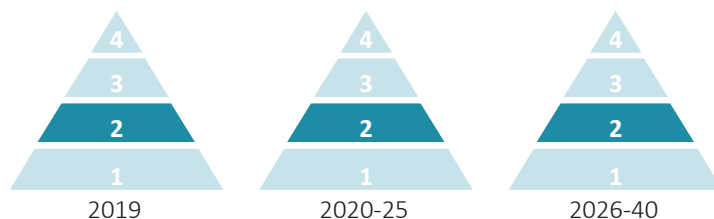
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Anlæg af cykelsti i åben land

### NR. 84



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

I Cykelhandlingsplan 2013 var nedenstående cykelstiprojekter de højest prioriterede i åbent land. Gennemførte projekter er ikke listet. Listen vil blive revideret i forbindelse med udarbejdelse af ny cykelpolitik.

(i 1.000 kr., anlægsoverslag i 2012 priser, eksl. Arealerhvervelse.):

Bakmøllevej (Skråvej - Hvorupgårdvej)	5.800	Nymøllevej (Barmer - Farstrup)	4.000
Elkærvej (Elkærvej 2 (skolen) - Toftegårdsparken)	4.000	Nøvlingvej (Gistrup - Nøvling)	7.200
Elkærvej (Sulsted Stationsby - Sulsted)	3.200	Omfartsvejen (Halsvej - Aslundvej)	18.000
Ellidshøjvej (Hobrovej - Doktorparken)	1.800	Storvordevej (Klarup - Storvorde)	12.000
Halsvej (Motorvejen - Omfartsvejen)	12.240	Tingstedet (Midgården - skolen)	800
Halsvej (Omfartsvejen - Stae)	2.400	Tingvej (Vodskov - Vestbjerg)	12.800
Langholt Banesti (Langholt - Vodskov)	1.400	Volstedvej (Ferslev - Volsted)	17.600
Mølleskoven - Gistrup Skole (ny sti igennem skoven)	2.450		

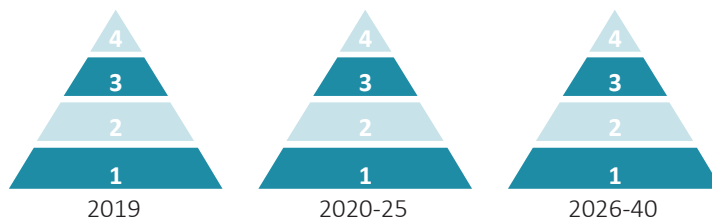
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Er ikke budgetlagt.

## TITEL

Sikre sammenhængende lokale stinet

### NR. 85



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

For at sikre god fremkommelighed med bæredygtige mobilitetsformer er det vigtigt med nem adgang til det overordnede stinet samt den kollektive trafikstruktur. Til dette er der behov for et sammenhængende lokalt stinet. Dette skal sikres ved gennemgang af lokale stinet med henblik på udbedring af missing links, uhensigtsmæssigheder og samt i forbindelse med planlægning. Små forbedringer kan have stor virkning.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

---

## TITEL

Cykeltiltag Dall-Ferslev

### NR. 86



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Udvidelse af kørebane og etablering af cykelbaner på strækninger.

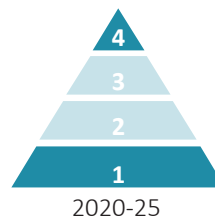
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

7.700 eksklusiv ekspropriation.

## TITEL

NAU enkeltrettet cykelsti Hadsundvej- Gistrup

**NR. 87**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Etablering af enkeltrettet cykelsti på østsiden af Hadsundvej mellem Gistrup og det nye Universitetshospital. Den eksisterende dobbeltrettede sti vil således fremover fungere som enkeltrettet sti og gangforbindelse, og der vil kunne etableres en hensigtsmæssig adgang til hospitalsområdet og en mindre kompliceret krydsning af Egnspanvej.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

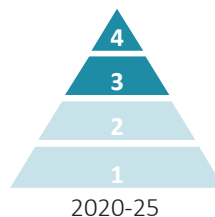
3.600 (der er et statsligt tilskud på 2.000 fra Cykelpuljens tilbageløbsmidler).

---

## TITEL

Etablering af sammenhænge på mindre strækninger

**NR. 88**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Etablering af mindre strækninger på cykelstinet, der mangler sammenhæng.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

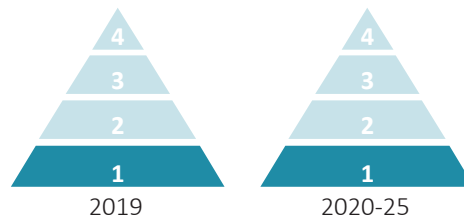
2020: 500



## TITEL

Informere om Nordjyllands Trafikselskabs tilbud Flextur og +TUR

### NR. 89



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Flextur er et fleksibelt alternativ, når bussen ikke kører. Det er kollektiv trafik fra adresse til adresse, eneste krav er, at startadressen ligger i Region Nordjylland og slutadressen ligger i Region Nordjylland eller Region Midtjylland. Plustur er flextrafik, som kan benyttes i de tilfælde, hvor bussen eller toget ikke kører hele vejen. Her er kørslen mellem adresse og stoppested eller stoppested og adresse. Aalborg kommune vil i højere grad informere om disse tilbud for at højne befolkningens mobilitetsvariation og opfattelse af denne.

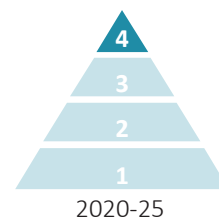
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Viadukten over Vesterbro

### NR. 90



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Viadukten over Vesterbro er i dårlig stand, og trænger kraftigt til en udskiftning. Derfor vil Viadukten over Vesterbro over to perioder blive udskiftet.

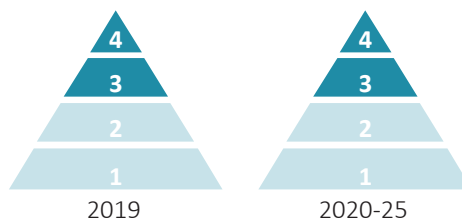
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

33.600

## TITEL

Genopretning af belysningsanlæg

## NR. 91



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Der er fortsat en del af vejbelysningsanlæggene i kommunen, der er af ældre dato og står over for en renovering eller udskiftning. Med Belysningsplanen fra 2013 er de fremtidige overordnede retningslinjer og handlinger for belysningen på kommunale veje, stier og pladser i kommunen fastsatte.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

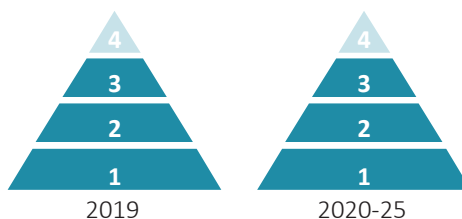
Årligt: 6.600

---

## TITEL

Analyse og strategi for fodgængernetværk

## NR. 92



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



Påvirke

## BESKRIVELSE

Analyse og udvikling af strategi for fodgænger- og oplevelsesruter i Midtbyen. Formålet er at have et godt grundlag for at udvide Midtbyens fodgængernetværk, så der i højere grad skabes sammenhæng og et cirkulært fodgængerflow mellem handeleggaderne, parkeringsanlæggene i randen af Midtbyen og Havnefronten.

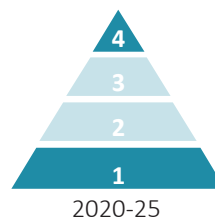
## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares.

## TITEL

Landsbybusser

**NR. 93**



## ANSVAR OG PARTNERSKABER

## ROLLE



Eje



Deltage



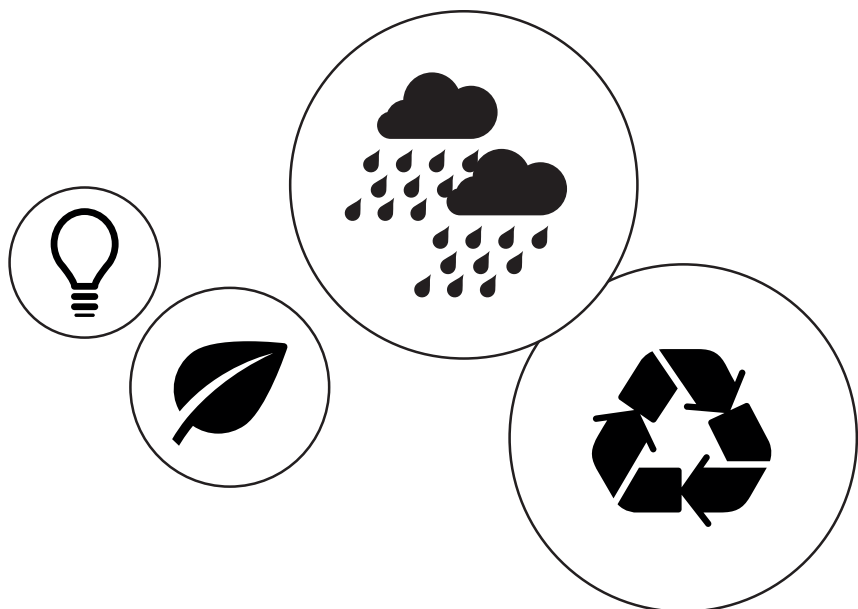
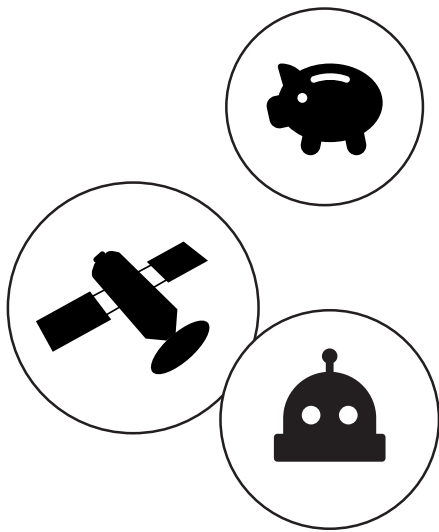
Påvirke

## BESKRIVELSE

Landsbybussen er en lokaldrevet delebus, som drives af frivillige i lokalsamfundet og støttes økonomisk af Aalborg Kommune. Mobilitetstilbudet muliggør bl.a., at særligt borgere uden bil kan tage på fælles ture til svømning eller banko. Yderligere er ønsket også, at institutioner som skoler og kirker vil bruge bussen.

## ØKONOMI (angivet i 1.000 kr.)

Skal afklares. Det antages, at projektet pr. bus koster årligt ca. 100



By- og Landskabsforvaltningen

Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby

Tlf. 9931 2000  
[www.aalborg.dk](http://www.aalborg.dk)