

Vurdering af forslag til cyklist tiltag i Aalborg

I forbindelse med opstarten af projektet "Aalborg Cykelby" har der været afholdt dialogmøder med Dansk Cyklist Forbund (DCF). Dialogen har generelt været konstruktiv i forhold til at få flere cyklister i Aalborg.

Efter det sidste møde er modtaget en række bemærkning med forslag til ny strategi for planlægning for cyklister i Aalborg. Forslagene er i det nedenstående opstillet sammen med Trafik & Vejes kommentarer.

En række forslag vedr. bedre cyklisme i Aalborg (desuden nogle pointer vedr. bus- og biltrafik) v/Anders Wested

1. Blå, grønne og røde ruter.

Kommunens planlagte cykelmotorveje / pendlerruter, der alle er tænkt etableret langs de store indfaldsveje, kan passende skifte navn til **blå ruter**. Der tilføjes derefter **grønne ruter**, som er alternativer via grønne områder og biveje ([note 1](#)) samt en **rød rute**, som er en ringrute med bl.a. alternative fjordkrydsninger og passage af turistattraktioner. På **alle skilte** skal der stå, hvor ruten fører hen! Skiltningen (og vedligeholdelsen af skiltningen!) prioriteres i retning mod centrum, således at byens beboerne opdager ruterne på denne måde og selv finder ud af at køre den anden vej retur. Dvs. der skal være en masse skilte med en cykel på og en pil, hvorpå der står "Centrum." Hvor det er relevant ude i periferien, benyttes forvarslere og ekstra store skilte til at lede folk mod de grønne ruter (som alternativ til at køre langs de store indfaldsveje). På skiltene foreslår jeg, at der står **hvor mange minutter** det tager at køre denne vej mod centrum frem for hvor mange km. der er. Ved at angive tiden frem for antal kilometer får man flere til at køre på de grønne ruter uden luftforurening, da de grønne ruter ofte er hurtigst, hvis man tager hensyn til forsinkelser i lyskryds. De nuværende ABC-ruter fjernes, da forvirrer det samlede billede. Se forslag til ruteplacering på [kortet](#).

Trafik & Veje: Planlægningen for cykeltrafik er beskrevet i Cyklisthandlingsplan 2009. Der er i planen beskrevet 7 indsatsområder – børn på cykel trafikssikkerhed for cyklister, sammenhæng i cykelstinet, pendlercyklisme, drift og vedligehold, cykelparkering samt fritids- og turistcyklisme.

Der er i planen beskrevet de mål der er for de cykelstier, der har et trafikalt sigte (eksempelvis pendlerruter). Der sker i Park & Natur en tilsvarende planlægning for de rekreative stier.

Det er vurderingen, at cykelstier for eksempelvis pendlere skal placeres langs de overordnede veje, da det er her den største koncentration af mål findes, ligesom de overordnede veje oftest er den korteste afstand mellem målene. Cykelstier- og ruter gennem eksempelvis grønne områder vil ofte blive fravalgt, da disse vil blive opfattet som utrygge om aftenen på grund af deres beliggenhed væk fra anden trafik.

I cykelstiplanlægningen er trafiksikkerhed indtænkt som et centralt punkt. Det er på baggrund heraf blandt andet fravalgt at bruge dobbeltrettede stier langs vejene i byområdet. Et alternativt cykelrute på eksempelvis villaveje vil eventuelt kunne komme på tale, når udbygningen af det egentlige cykelstinet.

Som en del af Cyklisthandlingsplan 2009 samt Aalborg Cykelby arbejdes der med en skiltning af de overordnede pendlerruter. Der vil på en del af skiltningen blive angivet afstandsangivelse til de overordnede mål. Det er valgt at bruge afstande i stedet for som foreslået kørselstid, da kørselstiden kan variere meget fra cyklist til cyklist.

2. Aalborg Cykelby kampagnen foreslås udskudt

til det tidspunkt, hvor 4-5 af ovennævnte ruter er klar. Mest oplagt vil være blå cykelrute til Universitetet og (uden de store ekstra investeringer) til Lindholm, grønne cykelruter til Lindholm, Nørre Uttrup, Annebergvej og meget gerne Aalborg Syd, samt den sydlige del af rød rute mellem Sofiendal og Gug. De øvrige røde-grønne-blå ruter kan indgå som projekterede på et kort. Så vil det se ud af noget, og kampagnen vil få en bedre effekt, end hvis man starter alene på basis af blå rute til Universitetet.

Trafik & Veje: Aalborg Cykelby har som projekt fået støtte fra staten. Projektet gennemføres i perioden frem til og med 2010.

Der er i projektet indarbejdet en række tiltag – etablering af pendlerruter til City Syd og AAU (Archimedes), cykelsti på Riishøjsvej, opsætning af cykelpyloner med information til cyklister, udvikling af cykelparkering i centrum samt forskellige kampagne aktiviteter, der skal få flere til at bruge cyklen.

3. Cykelruten via Jernbanebroen.

Hvis det kan lade sig gøre at sende folk til månen, må det også kunne lade sig gøre at lave en cykelforbindelse via Jernbanebroen. På broklappen kan man lave et lyssignal, der skifter retning hvert halve minut eller styret af trafikken. Foruden de mange rekreative og kulturelle begrundelser for denne stiforbindelse, er der infrastrukturen og sundheden ([note 1](#)) som begrundelse. Der ligger mange arbejdspladser i det vestlige Nørresundby (incl. ved Lufthavnsvej) og der bor mange mennesker i det vestlige Nørresundby og det vestlige Aalborg. Når denne genvej er etableret, vil det ofte være hurtigere at tage en cykel over på den anden side, end at tage en bil. Desuden vil cyklisterne undgå de stærkt forurenede gader omkring broen og den meget larm og de mange røde lys i centrum. Det vil f.eks. blive mere attraktivt at bo i Lindholm og køre til AAU området på cykel. Broen vil derved mindske biltrafikken på Thistedvej og Limfjordsbroen, hvilket jo er efterlyst fra mange sider. Ruten er en del af rød rute.

Trafik & Veje: Etablering af en cykelbro på Jernbanebroen bliver undersøgt i eget særskilt projekt.

4. Grøn cykelrute Centrum - Aalborg Syd.

Hobrovej er absolut ikke attraktiv. Banestien er et alternativ uden lyskryds med tunneler under alle de krydsende, store veje, og uden bakker. Men den er ikke vedligeholdt i årevis! Stien bør føres helt igennem via en ny overdækning af åen fra Padevænget til Over Kæret samt en nord-syd vendt jordvold op til broen over banen ved Vester Mariendal Skole.

Desuden skal der etableres 400 meter ny sti langs vestsiden af banen videre til Jupitervej, hvorfra man kan køre på eksisterende biveje. På grund af de mange lyskryds på Hobrovej vil det være lige så hurtigt at køre via Stationsmestervej-Banestien til centrum, selv om den er længere. Fra Kærby / Vest-Skalborg er den kortere og derfor endnu hurtigere.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

5. Rød, afmærket cykelrute mellem Sofiendal og Gug (og Skalborg og Grønlænderkvarteret).

Selv om der ikke er nogen veje for biler mellem Indkildevej og Over Kæret, kan man jo godt lave en forbindelse for cykler. Det vil gøre cyklen til det hurtigste transportmiddel mellem disse forholdsvis store bydele, idet man bare kan skrå over Østeraadalen på det sted, hvor der i forvejen er broer for gående og cyklister. Det er der nemlig både over Gugvej, Ådalsmotorvejen, Jernbanen og Mariendals Mølle Motorvejen (via udfletningen), det er bare ikke "opdaget", for stien tværs over Østeraadalen mangler! For at øst-vest forbindelsen kan realiseres, skal der tilføjes en lille rampe op til cykelstien på udfletningen ved Mariendals Mølle udfletningen. Desuden er der behov for et lyskryds for cyklister, hvor ruten krydser Hobrovej.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

6. Cykelstier på resten af Humlebakken.

Uden disse er det nærmest umuligt at komme fra det centrale Aalborg til Aalborg Øst / Tornhøjcentret ved brug af cykel. Når man kører ud af Humlebakken ophører cykelstien ved Budumvej. Fortsætter man alligevel ligeud, er det langs kanten af en firesporet vej med meget tung trafik og høj hastighed. Her bør etableres cykelsti af hensyn til færdselssikkerheden. Aalborg Øst har mange stier, men ikke i øst-vest retningen som denne.

Trafik & Veje: Der er langs Humlebakken etableret et stinet, der samtidig fungerer som et internt stinet for de store boligområder i Aalborg øst. Stisystemet giver en række mindre omveje i forhold til den direkte vej via Humlebakken.

Der er ikke i cykelstihandlingsplanen medtaget etablering af cykelsti langs Humlebakken, da det vurderes at stisystemet er en aktuell tilfredsstillende løsning.

7. Grøn cykelrute fra Centrum til AAU

via Sohngårdshomsparken og Golfparkens østside. Dette er et naturskønt alternativ til den ikke særligt kønne Hadsundvej uden om lyskryds mm. Man kan bruge eksisterende tunnel under Humlebakken for enden af Bygholmen. Omkostningen ligger i etableringen af stierne i det grønne område og gennem skoven, men dette må kunne gøres for ca. 1 mill. kr. pr. km, det bygger de i alle tilfælde af cykelstier for på landet i Brønderslev kommune. Det er ikke nødvendigt med belysning, så længe der er et alternativ via Hadsundvej.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

8. Grøn cykelrute Centrum - Sohngårdsholmsbakken.

Når DSB forlader Godsbanearialet, kan man køre under broen ved Østre Alle og via det

gamle banespor til Eternitten, hvor man kan ende i grusgraven nedenfor krydset Sohngårdsholmsvej/Humlebakken. På dette sted etableres en cykelevator op til krydset. Uden en elevator vil mange undlade at cykle til Grønlænderkvarteret mm. for Sohngårdsholmsbakken skræmmer! En cykelevator kan enten være en rigtig elevator som dem på Banegården, en decideret cykelevator som www.trampe.no/norsk/videos.php eller blot en kran på en skinne, der løfter cyklen, mens man selv går op ad en stejl sti ved siden af.

Trafik & Veje: Der foregår i øjeblikket et planlægningsarbejde for Godsbanearialet. Cyklistforhold vil blive tænkt ind som en naturlig del – ikke mindst i forhold til den tætte beliggenhed ved centrum og den kollektive trafik med bus og tog.

9. Grøn cykelrute Centrum - Gug (- Gistrup)

fra Godsbanearialet (Rutebilstationen), under Østre Alle, langs Østeraa (hvor stien skal udvides) og Østeraadalen til Gug og Visse. Dette er en langt kønnere og mere sund rute end turen langs Gugvej. I mange sammenhænge vil den også være kortere. Kan man på en eller anden måde lave en rampe fra krydset Over Kæret/Gugvej ned til Østeraastien ved kolonihaverne, vil stien være en grøn genvej også for beboerne i Grønlænderkvarteret.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

10. En dobbeltrettet løsning for blå rute langs Hobrovej [ny version 19-3-2010]

I stedet for at anlægge cykelstier klods op ad den stærkt trafikerede Hobrovej ([note 1](#)), kan cykeltrafikken sydfra ledes ned på Tyge Brahes vej, Kærlundsvej og under broen ved Østre Alle. Herefter vil man helt kunne undgå (bakken og) det store kryds ved Østre Alle / Kong Christians Allé! Samme rute kan benyttes for cyklister i nordgående retning, hvis man etablerer en dobbeltrettet cykelrute fra Hotel Hvide Hus indtil krydset ved Provostejorden. For at komme ind på denne dobbeltrettede cykelsti, er der brug for en tunnel under Hobrovej ved Hotel Hvide Hus. Niveauforskellen er der allerede, se foto på kort. Denne tunnel vil samtidig kunne knytte Kildeparken og Skulpturparken / Kunstmuseet sammen for cyklister såvel som gående. Alt dette efterlader problemer omkring cykeladgang til Sygehus Syd og Kong Christians Alle. Til det brug etableres en dobbeltrettet cykelsti på vestsiden af Hobrovej fra Kong Christians Alle til Sønder Skovvej, derefter ind på sygehusets parkering, bag om busstoppet og så til venstre mod Rømersvej, tværs over Hobrovej i en nyetableret lysregulering. Fra Rømersvej og nordpå til Kong Christians Alle forbydes cykling på østsiden af Hobrovej og cykelstriben inddrages, så der bliver mere plads til den dobbeltrettede sti på modsat side. I forhold til nu undgår man de to meget væmmelige busstoppesteder (set fra cyklistsynspunkt) ved Sygehus Syd. Fra Ny Kærvej til Provostejorden kan man bytte om på fortov og cykelsti, så cyklerne får det overdimensionerede fortov til den dobbeltrettede sti (se foto på kort). Hegnet i midten skal så flyttes helt ud til vejen. Når man når frem til Provostejorden, føres de sydgående cykler over til modsat side via lyskrydset, og der etableres en ny traditionel cykelsti videre mod Skelagervej.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

11. En centrum-rute, der leder udenom kaos'et på Boulevardens og ved John F.

Kennedys plads:

Hvis en række cykelstier fra Skalborg, Gug og Sohngårdsholmsbakken alle ankommer lige øst for Rutebilstationen, vil det være oplagt at lede cykeltrafikken herfra - samt cykeltrafikken fra Jyllandsgade - videre til centrum via Rantzausgade, hvor cykling i begge retninger tillades. På det smalle stykke forbydes parkering i den ene side. Ved krydsningen af Danmarksgade etableres lyskryds. Forbindelsen fortsætter til Mølle Plads, hvor der etableres en stor cykelparkering. Ellers kan man køre videre til Nytorv via Skipper Clements Gade eller vestpå via Brandstrupsgade, Vingaardsgade, bag om Gåsepigen og via Ladegårdsgade bag om sygehus Nord (se foto på kort) til Svendsgade/Valdemarsgade. Alle disse gader (excl. Vingårdsgade) foreslås primært for cyklister med blå markering i asfalten.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

12. Cykelruter i og omkring Kildeparken / Grøn rute til Annebergvej.

Foruden den tunnel, der er foreslået andetsteds, mellem Kildeparken og Skulpturparken, kan der laves en cykelforbindelse via Banegårdstunnelen. Et forslag til hvordan der kan blive plads til dette: Se [kort](#) og hold musen hen over den hvide firkant med den røde firkant inden i. En selvstændig tunnel ville dog være nummer 1. Det er også muligt at lave en forbindelse fra Hasserisgade til Banegården uden om biltrafikken på Vesterbro, idet der findes et "hul" under Vesterbro, hvor der kan passere en cykel ad gangen: Man kommer dertil fra Kirkegårdsgade - og den lille vej til venstre ved gravstens-handlen. Fortsæt lige ud under huset. Se fotos ved at holde musen hen over de små pile på kortet. På den anden side af Vesterbro havner man for tiden i to baggårde, før man når frem til parkeringspladsen ved Aalborghallen, men der må kunne gøres et eller andet, så man kan komme lige igennem her. Dette er starten på en grøn rute via Skt. Jørgens Gade og Annebergvej. Når en større andel af cykeltrafikken til Banegården ankommer via Kildeparken, vil man kunne etablere en større cykelparkering her hvor der jo er bedre plads end på den modsatte side.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

13. En ny buslinie 6 med cykelmedtagning bl.a. Aalborg Øst - Nørresundby Øst

via tunnelen: I dag er det umuligt at køre mellem de to bydele på cykel, med mindre man kører ind omkring Limfjordsbroen. Dem, der har dette transportbehov, fristes derfor til at anskaffe bil. Der findes en linie 6 via tunnelen, men den er beskåret til næsten ingenting, fordi passagergrundlaget ikke har været i orden. Jeg foreslår en bus, der både kan servicere personer med og uden cykel. Sæderne erstattes af cykelstativer og klapsæder, hvor der ingen cykel er, ligesom i S-togene i København. Bussen fortsætter til AAU, Gigantium, Grønlænderkvarteret, Skalborg Station og ender i City Syd. Bussen skal ikke køre kringlede ture i Aalborg Øst eller omkring busterminalen ved AAU eller Skelagergården - den skal være så direkte og hurtig som mulig - man kan jo ofte bruge en cykel det første/sidste stykke. Funktioner: 1. Cykeltransport via tunnelen. 2. Hurtig persontransport fra Nørresundby til Aalborg Øst og AAU. 3. Børnetransport mellem Aalborg Øst og sportsfaciliteterne ved Gigantium / Nørresundby Idrætscenter. 4. Hurtig bustransport mellem AAU og Aalborg Midt/Syd. 5. Shop Amok bussens afløser med hurtig forbindelse fra Aalborg Øst til City Syd (med masser af plads på gulvet, hvis man lige har købt stort ind). 6. Fødelinie for Skalborg Station - bustider skal tilpasses togene, således at den ankommer lidt før og kører lidt efter dvs. forbindelse fra togene sydfra direkte til AAU og togene nordfra direkte til City Syd samt modsat. Med alle disse funktioner (især det med Skalborg Station)

må man forvente et tilstrækkeligt passagergrundlag. Desuden: Via en ændring af buslinierne 14 og 16 [Se på særligt kort vedr. busser](#), så de krydser hinanden ved Hobrovej/Skelagervej/Over Kæret, skabes en slags uformel busterminal omkring dette kryds, der også kan føde ringlinien. Ved hvert busstoppested nær dette kryds skal der være en fladskærm (i en bus-pylon!) som oplyser om kommende afgang fra de øvrige stoppesteder tæt på og viser et lille kort, der illustrerer hvor disse stoppesteder befinder sig (samme model kunne man savne i City Syd, hvis man skal hjem og busserne ankommer på alle sider, men aldrig hvor man lige står og venter).

Trafik & Veje: Forslaget er videresendt til Kollektiv Trafik.

14. To andre cykelevatorer kan skabe nye forbindelser:

Aalborg er en by med store niveauforskelle, hvilket af og til gør det svært eller umuligt at passere, især med en cykel. Hvis man finder en smart løsning med cykelevatoren ved Sohngårdsholmsbakken, kan denne også benyttes bag kunstmuseet og for enden af Lindholm Søpark. Via en elevator bag Kunstmuseet skabes en ny, naturskøn cykelrute via Mølleparken til Stolpedalkvarteret og Skalborg (foruden en organisk sammenhæng mellem de to turistattraktioner Kunsten og Aalborgtårnet). Hvis man kan komme op ad skrænten for enden af Lindholm Søpark, vil langt flere få glæde af det unikke område, da en tur ikke kun vil gå frem og tilbage langs kridtgraven. Desuden skabes en ny, naturskøn cykelrute fra Jernbanebroen og Lindholm Station mod Løvbakken og mod området ved Skansebakken (en sydlig erstatning af Forbindelsesvejen).

Trafik & Veje: Cykelevatorer som eksempelvis den der er etableret i Trondheim er ikke aktuelle i forbindelse med tiltag for cyklister i Aalborg. De steder, hvor der er markante stigninger på vejnettet – eksempelvis Sohngårdsholmvej og Skansevej er der samtidig tale om meget lange strækninger. Etablering af en cykelevator vil således blive et meget omfangsrigt projekt.

15. Øst-vest forbindelser i Nørresundby på en smartere måde:

Det er planlagt, at der skal laves cykelstier på Forbindelsesvejen, hvilket bliver meget dyrt. Desuden er Forbindelsesvejen en lang tur op ad bakke og ned igen. Bedre ville det være at lede cyklisterne ind på de eksisterende stier gennem bebyggelsen nord for vejen i Strubjerg. Og i stedet for brug af den smalle Viaduktvej kan forbindelsen til Thistedvej etableres via markering af ruten Skolevej, Bakkevej, Lindholm Station, Lindholm Nærbanevej. Mod Øst kan der med lille indsats etableres en forbindelse via stier og biveje til Nørre Uttrup Torv - også uden om den helt store bakke på midten.

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet

16. Mere direkte og behagelige cykelveje omkring AAU.

Det skal kunne lade sig gøre at komme fra Gug til AAU uden at køre store omveje langs kanterne i et rektangel. Der er brug for en sti langs motorvejen med bedre belægning end vejen til kolonihaverne. Cykling mellem AAU og det centrale/sydlige Aalborg foregår via TH Sauers Vej, der er ubehagelig og trang især ved krydsningen af motorvejen, hvor der ikke er selvstændig cykelsti. Der foreslås en ny bro et stykke syd for bilbroen. En sådan cykelbro kan desuden skabe cyklistforbindelse mellem Gug og Vejgaard og en meget hurtigere cykelvej mellem Gistrup og det centrale / vestlige Aalborg (kræver en ny sti over markerne).

Trafik & Veje: Der henvises til svar under spørgsmål 1 omkring prioriteringen i udbygningen af cykelstinet.

17. Et stort "cyklistcentrum" nær rutebilstationen/John F. Kennedy Arkaden

Dette kan rumme: tilstrækkelig stor cykelparkering, også langtidsparkering under tag, bagagebokse til cykelhjelme og evt. skiftetøj, omklædningsrum, bad, toilet, cykelkort på stor skærm og til udlevering på papir, system til modtagelse af forslag fra cyklister, bycykler til rådighed (kan det garanteres, at der altid er en ledig cykel??), udlejning af cykler, cykeltrailere, el-cykler og andre specialcykler evt. el-biler, el-cykel opladning/batteribytning, sundheds-information, cykelhandler (butiklokalet udlejes på skift til interesserede), gør-det-selv værksted, kædesmøringsstation med højtryksspuler til rensning, rådgivning om reparation mod betaling, frivillige reparerer brugte cykler til u-lande, cykelturist-information (Skype til turistkontoret), Skype-box til cyklistforbundet i Kbh, cykelferie-information, kend din by fra cykelsiden konkurrence/stafetsystem, hotspot og anden internetadgang, lille biograf, hvor byens øvrige cykelhandlere præsenterer sig og viser korte videoer om nye ting, de aktuelt sælger,

Trafik & Veje: I forbindelse med Aalborg Cykelby arbejdes med forhold som bedre cykelparkering og andre serviceydelser i vejrummet (informationspyloner, standere med luft til cykeldæk). Det er valgt at sprede de forskellige tiltag ud i hele byrummet, således at de kommer flest mulige cyklister til glæde, og ikke kun dem, der har ærinde ved John F. Kennedy Arkaden.

18. Finansiering af alt dette

kan klares simpelt: lav den overdimensionerede, 4-sporede motorvej fra syd ind til Ikea området om til en 2-sporet motortrafikvej. Herved spares anslået 250 mill.kr. Nærmere begrundelse: Denne motorvej må forventes at tage 2/3 af den trafik, der i dag kører på Hobrovej mellem Svenstrup og City Syd og ca. halvdelen af den trafik, der i dag kører på Mariendals Mølle indfaldsvejen og op på Indkildevej. Dette giver på basis af Vejdirektoratets trafiktal fra 2008 kun 12.500 biler pr. døgn. Til sammenligning kørte der i 2008 10.200 i døgnnet på motortrafikvejen til Nibe, 36.800 i døgnnet på motorvejen mod Århus og 65.400 i døgnnet gennem Limfjordstunnelen. Man bygger veje efter spidsbelastningen, men indkøbstrafik er bedre fordelt end bolig-arbejdssteds trafik, dvs. spidsbelastning er heller ikke et argument for en 4-sporet vej sydfra til City Syd.

Trafik & Veje: Det er et klart ønske, at der etableres en bedre vejforbindelse fra motorvejen og ind til City Syd. Formålet er at aflaste først og fremmest Hobrovej gennem Svenstrup og på Skalborg bakke. Begge steder påvirker trafikken de omkringboende borgere markant. Vejen mellem motorvejen og CitySyd vil blive dimensioneret efter at den skal kunne klare den fremtidige trafik og give den nødvendige aflastning af lokalområdet.