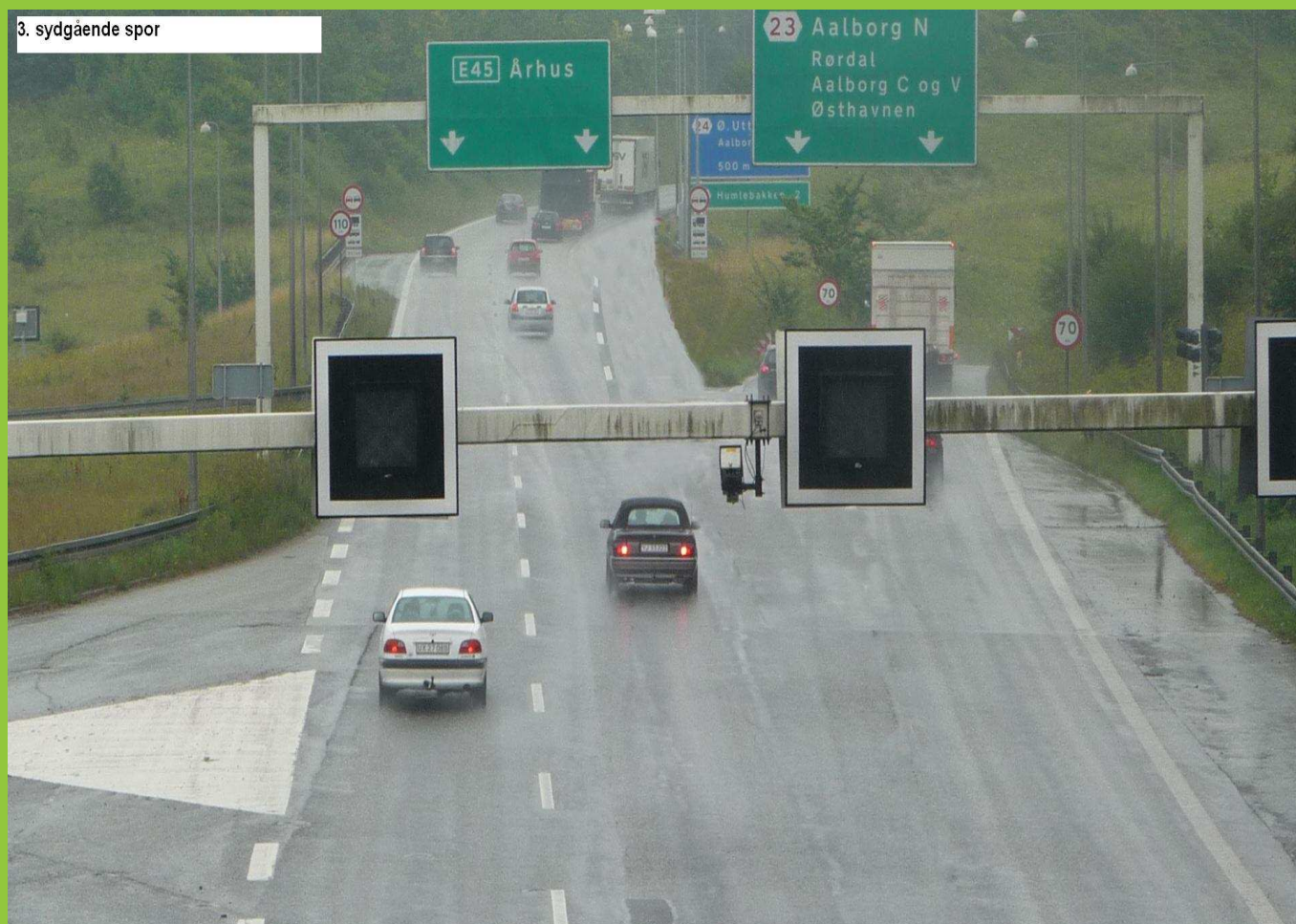




Den Bedste Vej

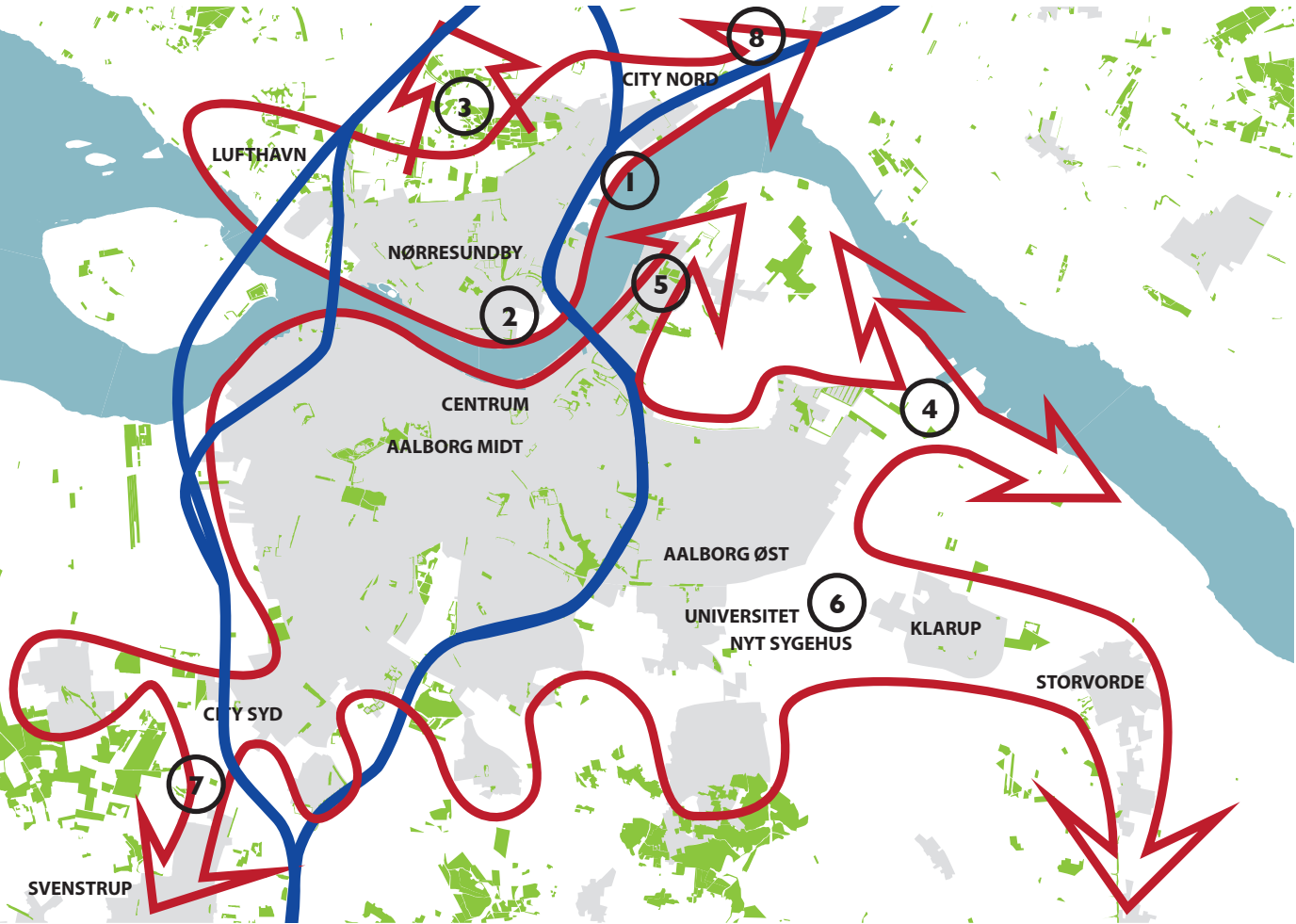
Den bedste vej er en udvidelse af østforbindelsen, som ikke er så dyr som Vejdirektoratets østforbindelse.

Østforbindelsen understøtter de kommende 40-50 års udvikling i Aalborg meget bedre end vestforbindelserne.

Dette forslag er udarbejdet af Foreningen Den Bedste Vej, CVR-nr. 33828861 v/
Bente og Jens Toft-Nielsen
Niels Hurup
ENG arkitekter
Sven Buch
Mail : denbedstevej@landcad.dk

3. limfjordsforbindelse og udviklingen

Hvad vil vi med Aalborg?



VVM redegørelsen siger meget lidt om sammenhængen mellem valg af linieføring og Aalborg og Nordjyllands udviklingsmuligheder i et langsigtet perspektiv. Der ingen overvejelser over sammenhængen med kommuneplanens nuværende vækststrategi og slet ikke med de næste 40-50 års udvikling.

Det bør vurderes, på hvilken måde en så stor infrastrukturinvestering kan understøtte vækststrategien for Aalborg og Nordjylland. Det er ikke nok, som VVM-redegørelsen siger, at en vestforbindelse skønnes at være den bedste til at understøtte udviklingen og adgangen til City Syd og Aalborg lufthavn. Forbedret adgangen til lufthavnen og City Syd kan skabes uden en vestforbindelse, og ser man på de geografiske udviklingsmuligheder i et 40-50 års perspektiv, er det ikke umiddelbart nemt at argumentere for, at en vestforbindelse er den rigtige løsning.

Alt tyder på, at udviklingen i Aalborg kommer til at foregå mod øst, mod nord og måske også mod syd. Desuden ligger de resterende byudviklings- og byomdannelsesområder i centrum mod øst, ud mod den nuværende motorvej og tunnelen.

Vi har tegnet en vision for byudviklingen i Aalborg baseret på en udbygget østforbindelse. På tegningen er alle VVM-redegørelsens linieføringer vist.

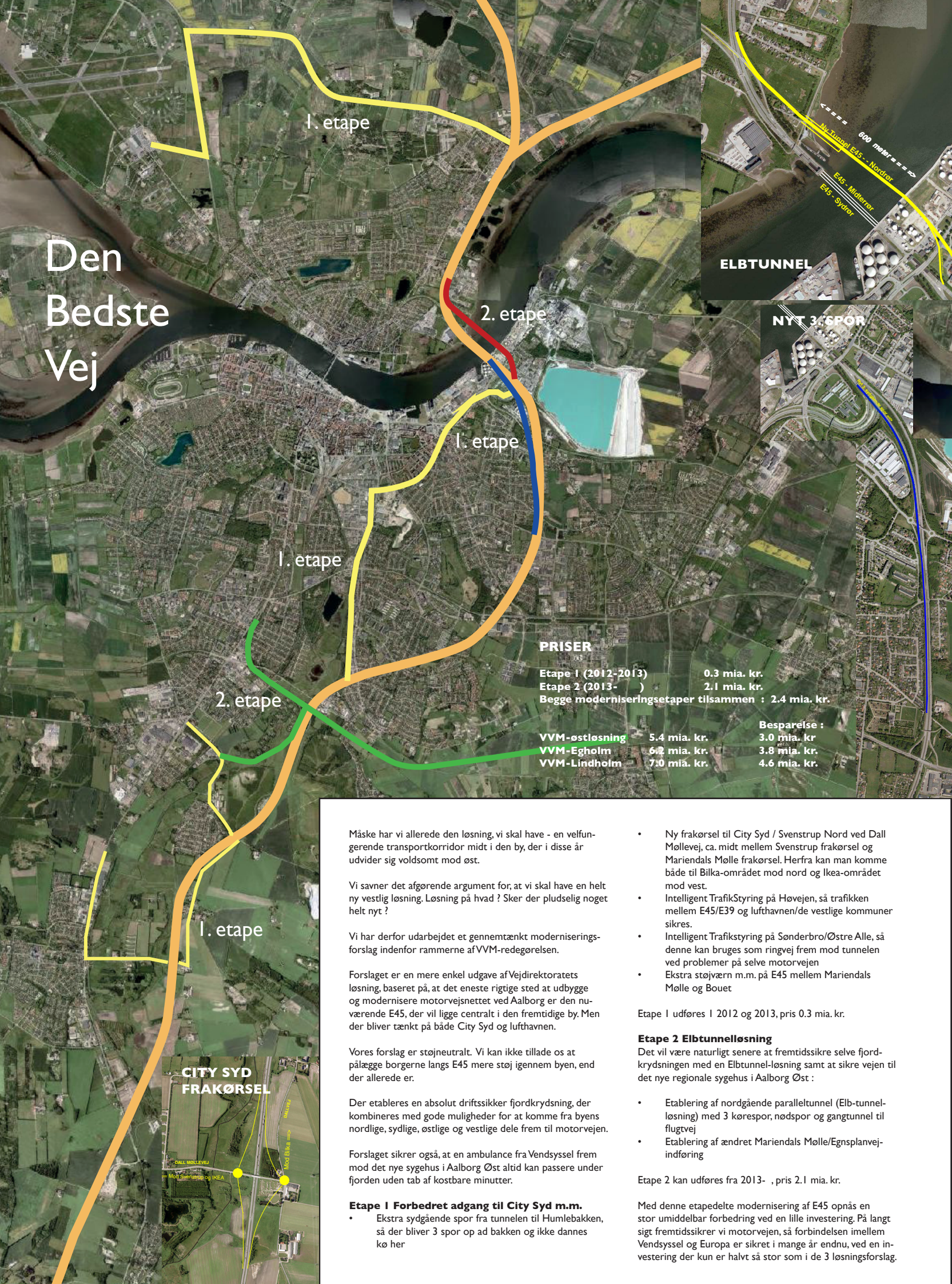
Den skitserede udvikling er tegnet i grove træk og bygger videre på de nuværende udviklingsretninger og et hovedprincip om, at ny by skabes gennem omdannelse af eksisterende områder eller på landskabets højere beliggende områder. Det betyder fx at byudvikling på Hasseris enge er umulig. Al ny by skal selvfølgelig være så bæredygtig som muligt.

Aalborgs omdannelse til en vidensby baseret på et bredt udvalg af højere uddannelsesinstitutioner skal fortsætte, og byen vil udvikle sig yderligere som serviceby for hele regionen. Universitetet og andre uddannelser bør fremover i stigende grad placeres centrumsnært samtidigt med, at der bygges et stigende antal ungdomsboliger i og nær centrum. Videnserhvervene lokaliseres bynært ved den overordnede infrastruktur og sammen med nyt boligbyggeri.

Aalborg/Nørresundbys centrum skal udvikles som en flodby, og de to sider knyttes tættere sammen med fjordforbindelser til den lokale biltrafik, cykler og gående. Den nuværende nærbane forlænges til lufthavnen.

1. Nord for fjorden bør områderne omkring Hjørningvej udvikles yderligere, og et nyt centerområde omkring Kviklyk udpeges og understøttes.
2. Nørresundby havn ud til Stigsborg Brygge omdannes og området ud til Stigsborgvej udbygges med en blanding af boliger og erhverv.
3. Måske nedlægges Nr. Uttrup Kaserne på længere sigt og giver mulighed for ny byudvikling og behov for en udbygning af Høvejen.
4. Tung og miljøbelastende erhverv skal fortsat ligge langs Tranholmvej og Østhavnen, som gives mulighed for yderligere udbygning.
5. I et 50 års perspektiv er det sandsynligt, at der vil ske en omdannelse af de nuværende erhvervsarealer ud mod Rørdal, og en dag forsvinder cementproduktionen nok også og åbner op for ny anvendelse mod øst på den sydlige del af fjorden.
6. Universitets udvidelse og det nye regionshospital bliver dynamo for yderligere servicefunktioner i Aalborg øst og boligudbygningen mod Gug, Klarup, Sejlfod og Storvorde.
7. City Syd udbygges inden for den nuværende afgrænsning. På længere sigt kan det overvejes at fortsætte byudviklingen syd for City Syd, så der skabes et sammenhængende byområde mellem Skalborg og Svenstrup.
8. Ny detailhandel med store pladskrævende enheder og et evt. nyt butikscenter placeres ved Bouet. Herved mindskes også den fjordkrydsende trafik.

Ikke ret mange af de udviklingsretninger og muligheder, Aalborg fremover har, bliver understøttet af vestforbindelserne. Til gengæld er det tydeligt at se, at med en opgradering kan den nuværende forbindelse blive en bymotorvej i centrum af byen og med de nødvendige tilpasninger og støjskærmninger en effektiv fødevej i et velfungerende byvejstrafiknet, der understøtter Aalborgs langsigtede udvikling.



Måske har vi allerede den løsning, vi skal have - en velfungerende transportkorridor midt i den by, der i disse år udvider sig voldsomt mod øst.

Vi savner det afgørende argument for, at vi skal have en helt ny vestlig løsning. Løsning på hvad? Sker der pludselig noget helt nyt?

Vi har derfor udarbejdet et gennemtænkt moderniseringsforslag indenfor rammerne af VVM-redegørelsen.

Forslaget er en mere enkel udgave af Vejdirektoratets løsning, baseret på, at det eneste rigtige sted at udbygge og modernisere motorvejsnettet ved Aalborg er den nuværende E45, der vil ligge centralt i den fremtidige by. Men der bliver tænkt på både City Syd og lufthavnen.

Vores forslag er støjneutralt. Vi kan ikke tillade os at pålægge borgerne langs E45 mere støj igennem byen, end der allerede er.

Der etableres en absolut driftssikker fjordkrydsning, der kombineres med gode muligheder for at komme fra byens nordlige, sydlige, østlige og vestlige dele frem til motorvejen.

Forslaget sikrer også, at en ambulance fra Vendsyssel frem mod det nye sygehus i Aalborg Øst altid kan passere under fjorden uden tab af kostbare minutter.

Etape 1 Forbedret adgang til City Syd m.m.

- Ekstra sydgående spor fra tunnelen til Humlebakken, så der bliver 3 spor op ad bakken og ikke dannes kø her

- Ny frakørsel til City Syd / Svenstrup Nord ved Dall Møllevej, ca. midt mellem Svenstrup frakørsel og Mariendals Mølle frakørsel. Herfra kan man komme både til Bilka-området mod nord og Ikea-området mod vest.
- Intelligent TrafikStyring på Høvejen, så trafikken mellem E45/E39 og lufthavnen/de vestlige kommuner sikres.
- Intelligent Trafikstyring på Sønderbro/Østre Alle, så denne kan bruges som ringvej frem mod tunnelen ved problemer på selve motorvejen
- Ekstra støjskærm m.m. på E45 mellem Mariendals Mølle og Bouet

Etape 1 udføres i 2012 og 2013, pris 0.3 mia. kr.

Etape 2 Elbtunneløsning

Det vil være naturligt senere at fremtidssikre selve fjordkrydsningen med en Elbtunnel-løsning samt at sikre vejen til det nye regionale sygehus i Aalborg Øst:

- Etablering af nordgående paralleltunnel (Elb-tunnel-løsning) med 3 kørespor, nødspej og gangtunnel til flugtvej
- Etablering af ændret Mariendals Mølle/Egnsplanvej-indføring

Etape 2 kan udføres fra 2013-, pris 2.1 mia. kr.

Med denne etapedelte modernisering af E45 opnås en stor umiddelbar forbedring ved en lille investering. På langt sigt fremtidssikrer vi motorvejen, så forbindelsen mellem Vendsyssel og Europa er sikret i mange år endnu, ved en investering der kun er halvt så stor som i de 3 løsningsforslag.

PRISER		
Etape 1 (2012-2013)	0.3 mia. kr.	
Etape 2 (2013-)	2.1 mia. kr.	
Begge moderniseringsetaper tilsammen	2.4 mia. kr.	
VVM-østløsning	5.4 mia. kr.	Besparelse:
VVM-Egholm	6.2 mia. kr.	3.0 mia. kr.
VVM-Lindholm	7.0 mia. kr.	3.8 mia. kr.
		4.6 mia. kr.