

# Aalborg Kommune

By- og Landskabsforvaltningen

## Forbedring af fremkommeligheden på Vesterbro - forslag til forbedringer



5396rap002, Rev. 0, 30.9.2015

Udført: JAK

Kontrolleret:

# Indholdsfortegnelse

<b>1. INDLEDNING .....</b>	<b>2</b>
1.1 BAGGRUND .....	2
1.2 OPGAVERNS FORMÅL OG OMFANG .....	2
1.3 TRAFIKAL STRATEGI .....	3
<b>2. DOBBELTKRYDSET HASSERISGADE/PRINSENSGADE.....</b>	<b>4</b>
2.1 TRAFIKAFVIKLING, PRINCIP .....	4
2.2 AFMÆRKNING .....	4
2.3 SIGNALMATERIEL .....	4
2.4 FUNKTIONSBESKRIVELSE .....	5
<b>3. BUSSLUSE VED GL. STRANDVEJ/BORGERGADE .....</b>	<b>6</b>
3.1 TRAFIKAFVIKLING, PRINCIP .....	6
3.2 AFMÆRKNING .....	6
3.3 SIGNALMATERIEL .....	7
3.4 FUNKTIONSBESKRIVELSE .....	7
<b>4. GENNEMGANG AF ØVRIGE SIGNALANLÆG .....</b>	<b>9</b>
4.1 VED AALBORGHALLEN .....	9
4.2 VINGÅRDSGADE/ALGADE .....	10
4.3 URBANSGADE .....	11
4.4 GL. STRANDVEJ .....	12
4.5 TOLDBODGADE .....	13
<b>5. REVISION AF SAMORDNING.....</b>	<b>14</b>
<b>6. BUSPRIORITERING .....</b>	<b>14</b>
6.1 EKSISTERENDE FORHOLD .....	14
6.2 ANBEFALING .....	14
<b>7. BILAG.....</b>	<b>16</b>
7.1 OVERSIGT OVER GRØNTIDER PÅ VESTERBRO .....	16

# 1. Indledning

## 1.1 Baggrund

Vesterbro fungerer både som strøggade og som gennemfartvej via Limfjordsbroen. Trafikken er tæt, og fremkommeligheden er i myldretiden stærkt nedsat med massive kødannelser både på og - især - uden for strækningen.



Figur 1. Trafikproblemer ved Hasserisgade (8. maj 2015 - eftermiddag)

Der har været drøftet flere forslag til forbedringer – også på det politiske plan. Aalborg Kommune ønsker med dette initiativ at få en uafhængig vurdering af trafikforholdene på Vesterbro (en "second opinion").

ÅF – Hansen & Henneberg gennemførte i maj – juni 2015 en kvalitativ analyse af trafikafviklingen på Vesterbro. Analysen blev af-rapporteret i rapporten "Forbedring af fremkommeligheden på Vesterbro – en kvalitativ analyse" fra 25. juni 2015.

I rapporten foreslås en række forbedringer, og der er opstillet et udkast til en handlingsplan. Denne handlingsplan blev konkretiseret og foreslået som en fase 2 i projektet.

## 1.2 Opgavens formål og omfang

Nærværende opgave (Fase 2, del 1) omfatter følgende aktiviteter:

- Projektering af dobbeltkrydset Hasserisgade/Prinsensgade
- Projektering af bussluse ved Gl. Strandvej/Borgergade
- Gennemgang og revision af de øvrige 6 signalanlæg
- Revision af samordning, manuelt
- Projektledelse.

De afrapporteres samlet i nærværende notat. Notatet er foreløbigt og vil blive opdateret i talt med at de enkelte kryds detailprojekteres. Desuden forventes notatet suppleret i det omfang de resterende opgaver i fase 2 gennemføres.

### 1.3 Trafikal strategi

Det bærende princip i trafikafviklingen på Vesterbro er, at der ikke lukkes mere trafik ind på strækningen, end den kan bære. Det gøres ved at justere grøntiderne i de yderste signalanlæg således, at trafiktilstrømningen matcher strækningens kapacitet.

Dette gating-princip betyder at der i spidsperioderne opbygges bilkøer uden for strækningen. Det gør der også i dag, men det nye skulle gerne være at køerne afvikles hurtigere, fordi den praktiske kapacitet på strækningen forbedres.

Busserne tilgodeses ved at lade dem overhale bilkøerne på Limfjordsbroen og – i mindre omfang – på Hasserisgade. Den mere omfattende busprioritering med variationer i grøntiderne på strækningen sættes i bero, indtil der er foretaget en nærmere analyse af behovet og effekterne af den.

En busprioritering med store udsving i samordningen kan risikere at virke kontraproduktivt, fordi den kan skabe bilkøer, som busserne ikke kan passere.

## **2. Dobbeltkrydset Hasserisgade/Prinsensgade**

### **2.1 Trafikafvikling, princip**

Formålet med at ændre signalanlægget er, at trafikafviklingen i dobbeltkrydset - sammen med det tætliggende kryds ved Vingårdgade – kan ske uden blokeringer og tilbagestuvninger i selve krydsområdet.

Det betyder i praksis, at der ikke lukkes mere trafik ind i krydset end det kan håndtere. Denne balance er hårfin, og det forventes at ”gatingen” skal justeres ved den efterfølgende opfølgning og tilsyn.

### **2.2 Afmærkning**

En væsentlig del af gatingen består i at reducere antallet af spor på Vesterbro og i Hasserisgade. På Vesterbro ændres det højre spor til højresvingsspor frem mod Prinsensgade, mens det højre spor på Hasserisgade gøres til busbane frem mod krydset.

Desuden introduceres muligheden for at cyklister kan svinge til venstre fra Vesterbro syd til Hasserisgade i egen fase. Da der er et vist overlap med den modkørende trafik (som har vigepligt), foreslå det at afmærke med cykelafmærkning i krydset.

Afmærkningen er vist på tegning nr.....

### **2.3 Signalmateriel**

#### **2.3.1 Signalplacering**

Der ændres ikke på antal og placering på signalstandere.

#### Hasserisgade

På stander 2 og 3 opsættes 2-lys bussignaler DBus (uden rødt). På stander 5 og 6 opsættes cyklistsignaler

#### Prinsensgade

På stander 3 opsættes en 1-lys venstrepil Av som supplement til den, der findes på stander 8.

#### **2.3.2 Styreapparat**

Det forudsættes at dobbeltkrydset fremover styres af ét styreapparat. Dermed er det muligt at holde forskydningen mellem de to kryds fuldstændigt på plads.

### 2.3.3 Detektorer

Der etableres en kødetektor i venstresvingsbanen fra nord (mod Prinsensgade). Detektoren forlænger venstresvingsfasen, der indkobles fast med en minimumsgrøntid.

## 2.4 Funktionsbeskrivelse

De to kryds styres som ét med et fælles styreapparat. Derved fjernes risikoen for at de to kryds ”løber fra hinanden”, og det bliver enklere et justere tiderne indbyrdes.

Signalanlægget er tidsstyret med en trafikstyret mulighed for forlængelse af venstresvinget Av mod Prinsensgade. Venstresvinget medforlænger højresvingspilen Bh. Overskydende tid tilfalder B-retningen (Prinsensgade).

I forhold til de eksisterende signalgrupper er tilføjet et venstresving for cyklister mod Hasserisgade (DCy) og et bussignal for busser fra Hasserisgade. Bussignalet skal give en ventende bud mulighed for at komme forrest ud i krydset ved grønt, hvilket samtidigt reducerer risikoen for klemning mellem en bus og en bil.

Venstresvingende cyklister både mod Hasserisgade og Prinsensgade afvikles i separate faser aht. til trafiksikkerheden, men mellemtiderne til de efterfølgende ligeud retninger er reduceret til et minimum, da disse har vigepligt over for de modkørende cyklister.

Signalgruppeplanerne er vist på tegning nr. ....

### **3. Bussluse ved Gl. Strandvej/Borgergade**

#### **3.1 Trafikafvikling, princip**

Formålet med busslusen er at busserne kan køre forbi bilkøen på Limfjordsbroen og – så hurtigt som muligt – komme foran de ventende biler frem mod krydset ved Borgergade.

Busserne kører frem imod krydset med Gl. Strandvej i højresvingsporet, hvor kødannelsen er mindre end i ligeudsporet. I krydset Gl. Strandvej fortsætter busserne lige ud i den højre vognbane frem mod busslusen ved Borgergade.

Her standses biltrafikken (i takt med signalanlægget ved Borgergade), og busserne kan køre frem mod Borgergade og komme forrest i køen. I krydset ved Borgergade indlægges to muligheder for busserne til at svinge til venstre pr. omløb.

I trafiksvage perioder kan buschaufførerne vælge den vognbane, der – afhængigt af den aktuelle signalgivning – giver den korteste ventetid.

#### **3.2 Afmærkning**

Vognbaneforløbet ved Gl. Strandvej ændres, således at den ligeudkørende biltrafik anvender venstre vognbane frem mod Borgergade. Den højre (gennemgående) vognbane ved Gl. Strandvej reserveres til busser frem til busslusen.

Der etableres en busluse, der afmærkes med en stopstreg ca. xx meter nord for den eksisterende stopstreg ved Borgergade.

På signalmasten ved stopstregen placeres en tavle, der angiver at signalet ikke gælder for cyklister.

Efter busslusen er vognbaneforløbet som i dag, dvs. en venstresvingsbane for busser og en ligeudbane for den øvrige trafik (inkl. ligeudkørende busser).

Af hensyn til signalplaceringen etableres en helle ud for busslusen midt i Vesterbro, dvs. i det venstre, nordgående kørespor.

Afmærkningen er vist på tegning nr. ....

### **3.3 Signalmateriel**

#### **3.3.1 Signalplacering**

##### Bussluse

Der etableres en ny stopstreg med tilhørende signalmateriel ved busslusen. Det omfatter 2 nye signalgrupper: A3 (3 signaler) og A3Bus (2 signaler). Der skal opstilles en høj galgemast i højre vejside samt en normal stander i midterhellen.

##### Borgergade

De højsiddende A2-signaler (mod nord) tages ned for at styrke det visuelle indtryk af busslusens signaler og dermed undgå forveksling.

Venstresvingspilen A2BusV erstattes af 2-lys bussignaler (uden rødt). Det suppleres med et tilsvarende signal på midterhellen (stander 4).

Det skal bemærkes, at oversigtplanen af 04-11-2004 ikke viser den aktuelle signalplacering, idet den lave galge (stander 9) er udskiftet med en høj mast.

##### Gl. Strandvej

Ligeudpilene A1 tages ned, idet de kan forvirre trafikken frem mod den nye bussluse. Behovet for dem er væsentligt mindre, når de ligeudkørende anvender venstre vognbane.

#### **3.3.2 Detektorer**

Der etableres en ny detektorspole D6 i busbanen ved stopstregen i busslusen. Denne spole anmelder de særlige busfaser i krydset ved Borgergade.

Spolenummereringen på oversigtplanen (Borgergade) er ikke i overensstemmelse med detektorfunktionsskemaet.

### **3.4 Funktionsbeskrivelse**

Princippet i busslusen er følgende:

Grøntiderne for biltrafikken (A3) følger normalt krydset ved Borgergade (A2) med en forskydning på 2 sekunder, således at opmarchfeltet imellem de to stopstreger rømmes. Bussignalet A3Bus tillader busser at køre frem mod Borgergade, mens biltrafikken har rødt. Bussen er således forrest ved stopstregen, når der bliver grønt for Vesterbro.



En ligeudkørende bus, der ankommer mens bussignalet viser grønt, vil køre frem til Borgergade og vente, og derefter som den første køre frem for grønt. En venstresvingende bus, der ankommer for grønt bussignal, vil køre frem i venstresvingsbanen for busser og der – på detektorspolen D1 – anmelde den særlige venstresvingsfase for busser, der kommer ind ved grøntidsstart ved Borgergade.

Venstresvingsfasen gør, at biltrafikken fra Vesterbro syd (A1) får grønt senere end trafikken fra nord.

Hvis en bus ankommer til busslusen, mens bussignalet viser rødt, vil grøntiden for bilerne (A3) afkortes, således at bussen lige kan nå at sætte i gang og køre over for grønt ved Borgergade. Samtidigt afkortes A1 og den særlige venstresvingsfase for busser indkobles. Indkoblingen af venstresvingsfasen for busser efter grønt i hovedretningen vil desuden afkorte B-retningen for at fordele grøntidsreduktionen.

Hvis alle venstresvingende busser har GPS-detektering, er det muligt kun at lade denne venstresvingsfase komme ind, når der er en venstresvingende bus.

## 4. Gennemgang af øvrige signalanlæg

I dette afsnit gennemgås de øvrige 5 signalanlæg på strækningen:

1. Ved Aalborghallen
2. Vingårdsgade/Algade
3. Urbansgade
4. Gl. Strandvej
5. Toldbodgade.

Krydset Vesterbro - Borgergade indgår i beskrivelsen af busslusen.

### 4.1 Ved Aalborghallen

#### Problemområder

Krydset er under normale omstændigheder (med ringe trafik til og fra sideretningen) ikke kritisk, hverken hvad angår kapacitet eller samordning. Men myldretidsprogrammerne indeholder så mange faser, at hvis de alle kommer ind i fuld længde, vil krydset udgøre en kapacitetsmæssig flaskehals mod nord. Det gælder især, hvis den højre vognbane blokeres af ventende højresvingende bilister.

Signalanlægget blev ændret i 2010. Her blev introduceret en ny fase for venstresvingende cyklister fra nord mod øst (B2Cy(V)). Samtidigt blev etableret et nyt fodgængerfelt (bg) parallelt med cyklisternes bane over krydset. De to trafikstrømme reguleres sammen, men separat i forhold til den øvrige trafik. De to fodgængerovergange over Vesterbro har således ikke grønt samtidigt.

Det betyder i værste fald, at en enkelt fodgænger ved hver fodgængerovergang samt en bil fra sideretningen vil lægge beslag på 36 sekunder inklusiv mellemtider.

Den separate fase for fodgængere og cyklister over den sydlige del af Vesterbro er (formentlig) begrundet i, at der er 2 venstresvingsspor fra sideretningen. Det trafiktekniske notat lægger dog op til at denne løsning kan ændres hvis der opstår kapacitetsproblemer.

#### Ændringsforslag

Hvis man vil opretholde den separate fase for venstresvingende cyklister og de parallelt gående fodgængere, kan det være en løsning at afvikle dem sammen med venstresvingende biltrafik fra nord. Det vil dog kræve, at det venstre spor i den nordlige tilfart gøres til et venstresvingsspor.

Dermed reduceres kapaciteten af tilfarten, men det forventes at den forøgede grøntid vil kompensere for noget af effekten. Desuden er

den resulterende kapacitet større end på den forudgående strækning af Vesterbro. Trafiksikkerhedsmæssigt vil det være en fordel med et separat venstresvingsspor på dette sted.

### **Signaldokumentation**

Signaldokumentationen er mangelfuld. Det trafiktekniske notat er ikke gennemarbejdet, og visse oplysninger mangler. Desuden viser forsidebilledet den tidligere udformning af krydset.

Oversigtsplanen og spoleplaceringsplanen mangler nordpile.

### **Signalprogram**

Der er udarbejdet et nyt signalprogram med udgangspunkt i at der etableres en venstresvingbane på Vesterbro i den nordlige tilfart.

Signalprogrammet er vist på tegning nr. ....

Den mest markante ændring i forhold til det eksisterende program er, at cyklister og fodgængere på tværs af Vesterbros sydlige tilfart kan afvikles sammen med de venstresvingende biler.

Det giver mulighed for at hæve den laveste grøntid for trafik på Vesterbro fra syd fra 30 til 39 sekunder.

Forlængelsesmuligheden for den venstresvingende trafik opretholdes, men det er de krydsende fodgængere og cyklister, der medforlænges i stedet for de ligeudkørende biler.

## **4.2 Vingårdsgade/Algade**

### **Problemområder**

Den detaljerede gennemgang af signalgruppeplanerne har afdækket følgende ”problemområder”:

Der er grønt for venstresvingende cyklister mod Vingårdsgade (DCy) og venstresvingende biler (A3V) samtidigt. I en tilsvarende situation ved Prinsensgade kører de to signalfaser adskilt.

Desuden afvikles venstresvingende busser fra Vingårdsgade (CBus) sammen med de krydsende cyklister. Det kan forsvares, dels fordi cyklisterne kører langs et fodgængerfelt (i modsætning til Prinsensgade), dels fordi buschauffører kan instrueres i at være opmærksomme på deres vigepligt.

Afmærkningen af cyklistkrydsningen er mangelfuld, ligesom der mangler en cykelstribе i indgangen til Vingårdsgade.

Grøntiden for Algade kan variere fra 12 til 22 sekunder i myldretidsprogrammet. Det er ikke hensigtsmæssigt med lange grøntider, fordi dobbeltkrydset kun kan rumme 6 ventende biler. Hvis grøntiden for Algade er fuldt udnyttet, svarer det til 12-14 sekunders grønt.

### **Nyt signalprogram**

Der er udarbejdet et nyt signalprogram med følgende ændringer:

Mellemtiderne er strammet op, hvor det er muligt.

Grøntiden for Algade er fast 14 sekunder (i myldretiden). Den overskydende grøntid tillægges Vesterbro mod nord (A1), således at indsvingende busser fra Vingårdsgade kan køre direkte ud af dobbeltkrydset.

Forskydningen mellem de to grøntider på Vesterbro ved Algade (A1 og A2) afhænger således af længden af forlængelsen af venstresvinget ind mod Vingårdsgade. Hvis der ingen forlængelse er, får de to signalgrupper grønt samtidigt.

Busser og cyklister får grønt i alle omløb i myldretiden. Der er ingen fordel ved at gøre dem trafikstyrede – tvært imod giver trafikstyringen mulighed for at en bus eller cykel kommer for sent til at anmelde i det pågældende omløb på et tidspunkt, hvor de ellers ville have haft grønt.

### **Signalbestykning**

Det højtsiddende A1 signal på stander 7 (høj galge) tages ned for at undgå misforståelser af signalgivningen, når A1 og A4 ikke får grønt på samme tid.

### **Afmærkning**

Det anbefales at markere en cykelstribе i indkørslen til Vingårdsgade. Venstresvingende biler (A3V) og cyklister (DCy) afvikles samtidigt, og cykelstribе vil reducere risikoen for klemning af cyklister.

Desuden bør der afmærkes varslingslinjer for cyklister i begge retninger til/fra Vingårdsgade.

## **4.3 Urbansgade**

Det væsentligste problem ved Urbansgade er, at venstresvingspilen for Vesterbro syd kommer ind i situationer, hvor der ikke er behov for den. Dermed reduceres grøntiden for Vesterbro fra nord.

Derfor anbefales det at frakoble detektor D2, der ligger i venstresvingsarealet ude i krydset. De køretøjer, der er kommet ud i krydset ved grøntidens afslutning, kan svinge til venstre i mellemtiden.

Detektor D3's funktion kontrolleres. Den skal anmelde venstresvingsfasen, hvis den er belagt (og har været belagt i min. 5 sekunder) ved anmeldelsestidspunktet. Mens venstresvingspilen er koblet ind, skal den forlænge pilen efter samme kriterier.

For at skaffe mere grønt til Vesterbro reduceres forlængelsesmuligheden for venstresvingspilen, ligesom forlængelsesmuligheden (på 2 sekunder) for B-retningen fjernes.

Der er udarbejdet en ny signalgruppeplan (tegning nr.....)

### **Geometri**

Den geometriske udformning ændres ikke.

#### **4.4 Gl. Strandvej**

Den geometriske udformning af krydset ændres som en del af oprettelsen af busslusen ved Borgergade.

Signalteknisk anbefales det, at de fast lysende ligeudpile for trafik mod Vesterbro (signalgruppe AL) tages ned. I den fremtidige løsning kører de ligeudkørende biler i venstre spor, og dermed er behovet for ligeudpilene formindsket.

Desuden vil signalererne ved den nye stopstreg ved busslusen fremstå tydelige og risikoen for misforståelser af signalbilledet vil blive reduceret.

Når busserne skal køre i højresvingssporet, vil de anmelde på detektorspole D1 og sandsynligvis også aktivere detektor D2. I praksis vil det næppe have nogen betydning, da der i forvejen vil være meget højresvingende trafik.

### **Ændret præference**

Da busserne fremover skal køre i højresvingssporet, kan det overvejes at vende præferencen i krydset, således at hvilestillingen er grønt for de højresvingende biler.

Det vil give en bedre service for busserne (og de højresvingende), men dårlige service for fodgængere og cyklister, der i så fald skal anmelde deres fase.

Signalteknisk kræver ændringen installation af fodgængertryk og detektorspoler på cykelstien samt en ændring af signalprogrammet.

## 4.5 Toldbodgade

Signalanlægget ved Toldbodgade regulerer to ensrettede vejstrækninger, idet højresvinget fra Vesterbro mod Toldbodgade holdes uden for signalreguleringen.

Det gør krydset ukompliceret, og den eneste forbedring er at sikre, at grøntiderne og samordningen imellem Borgergade og Toldbodgade er afstemte, således at trafik fra syd ad Vesterbro ikke skal standse ved Toldbodgade.

Da ”overskydende” grøntid fra Toldbodgade lægges til Vesterbro (idet omløbstiden er fast), vil trafik, der svinger ind på Vesterbro (mod nord) fra Borgergade, også ofte opleve grønt ved Toldbodgade.

UDKAST

## 5. Revision af samordning

Kommer senere.

## 6. Busprioritering

### 6.1 Eksisterende forhold

Ifølge de eksisterende signalgruppeplaner er der busprioritering i krydsene:

- Ved Aalborghallen
- Hasserisgade
- Prinsensgade
- Algade/Vingårdsgade
- Borgergade

Det er ikke klart, i hvilket omfang og hvordan busprioriteringen fungerer.

Busprioritering, der virker med forlængelse og afkortning af grøntider, kan være problematisk på en vejstrækning af denne type, hvor der er kort afstand mellem krydsene og hvor anlæggene er samordnede.

En større ændring af samordningen i et omløb vil have negativ effekt på den øvrige trafik, og dermed en afsmittende virkning på bussens videre fremfærd. Busprioritering er normalt også kun interessant efter en strækning med et busstoppested. På de øvrige strækninger bevæger busserne sig som den øvrige biltrafik.

Busprioritering ved fx forlængelse af grønt kan afhjælpe svagheder i samordningen, men det skal bemærkes, at den øvrige biltrafik ”følger med” og at den positive effekt derfor kan sættes over styr i det næste kryds.

Samspelet mellem busprioritering og samordning er således ret kompliceret og skal analyseres nøje - evt. ved hjælp af simulation – for at undgå utilsigtede effekter.

### 6.2 Anbefaling

Med det foreslåede gating-princip vil der komme kødannelser i myldretiderne uden for strækningen. Busprioriteringen består i at hjælpe busserne forbi disse køer, så de sparer ventetid. Det gælder i

særdeleshed i den foreslåede bussluse i den nordlige tilfart til strækningen.

Busprioritering i de øvrige kryds anbefales kun, hvis der viser sig en form for lovmæssighed, hvor busserne fx konsekvent kommer for sent til en grøntid i et kryds.

Det anbefales at lade dette indgå i evalueringen af de foreslåede ændringer.

UDKAST



## 7. Bilag

### 7.1 Oversigt over grøntider på Vesterbro

Eksisterende:

Kryds	Morgen		Eftermiddag	
	<i>Mod syd</i>	<i>Mod nord</i>	<i>Mod syd</i>	<i>Mod nord</i>
<b>Toldbodgade</b>	-	40 (2 spor)	-	40 (2 spor)
<b>Borgergade</b>	46	46 (2 spor)	40	40 (2 spor)
<b>Urbangsgade</b>	37-43	50	37-43	50
<b>Algade</b>	38-46	46-54	38-46	46-54
<b>Vingårdsgade</b>	46-54	38-46	46-54	38-46
<b>Prinsensgade</b>	49 (2 spor)	37 (2 spor)	51 (2 spor)	37 (2 spor)
<b>Hasserisgade</b>	52 (2 spor)	30 (2 spor)	52 (2 spor)	30 (2 spor)
<b>Ålborghallen</b>	44 med stor variation	30 med stor variation	44 med stor variation	30 med stor variation

Reviderede signalgruppeplaner:

Kryds	Morgen		Eftermiddag	
	<i>Mod syd</i>	<i>Mod nord</i>	<i>Mod syd</i>	<i>Mod nord</i>
<b>Toldbodgade</b>	-	40	-	40
<b>Borgergade/ bussluse</b>	38-40	28-40	38-40	28-40
<b>Urbangsgade</b>	40-48	45-49	40-48	45-49
<b>Algade</b>	40-48	54	40-48	54
<b>Vingårdsgade</b>	46-54	40-48	46-54	40-48
<b>Prinsensgade</b>	45 (2)	38	45 (2)	38
<b>Hasserisgade</b>	41 (2)	30	41 (2)	30
<b>Ålborghallen</b>	39-56	39-45	39-56	39-45