



# Retningslinjerevision 2019

## Mobilitet



**Aalborg  
Kommune**

# Indhold

Aalborg - Norddanmarks vækstdynamo	
Byudvikling og hverdagsliv	
Udvikling på landet	
Natur og udeliv	
Mobilitet	3
Norddanmark	4
Cykelruter og rekreative ruter	5
Knodepunkter og kollektiv trafik	6
Veje	8
Aalborg by	9
Cykelruter og fodgængerforbindelser	10
Knodepunkter	12
Kollektiv trafik	13
Veje	15
Parkering	16
Oplandsbyer	20
Cykelruter og fodgængerforbindelser	21
Knodepunkter og kollektiv trafik	23
Veje og parkering	25
Landsbyer og det åbne land	28
Cykelruter og rekreative ruter	29
Knodepunkter og kollektiv trafik	30
Veje og parkering	31
Klima	

# Mobilitet

Mobilitet sammenbinder hverdagslivets aktiviteter og skaber tilgængelighed. Det er forudsætningen for, at varer og mennesker kan komme frem, og at vores samfund kan fungere og udvikle sig. Bæredygtig mobilitet skal være med til at sikre miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Mobiliteten skal passe til den enkeltes liv såvel som det geografiske sted. Gennem livets faser opleves behovet for mobilitet forskelligt, og der er flere forskellige muligheder for at komme rundt i byen, end der er på landet.

## Norrdanmark

Aalborg er et vigtigt knudepunkt i Region Nordjylland, der forbinder regionen både indadtil og udadtil. Byen er afhængig af at være en del af et større netværk af byer i regionen. Aalborg Kommune vil derfor fortsat indgå i et tæt samarbejde med aktører inden for mobilitet i Nordjylland for at bidrage til fælles løsninger, der løfter mobiliteten i hele regionen. De nødvendige forbindelser til Danmark og resten af verden via kollektiv trafik, vej, banenettet, luft- og søvejen skal styrkes. Bæredygtige hensyn skal tænkes på tværs af transportformer, og trafikken skal ledes og styres, så den eksisterende kapacitet udnyttes bedst muligt.

# Cykelruter og rekreative ruter

De rekreative cykelruter gennem Aalborg Kommune bringer borgere og cykelturister til og giver borgere over hele kommunen mulighed for at bevæge sig ud på kortere og længere cykel- eller gåture gennem by og land. Cykelruterne spiller en vigtig rolle for adgangen til rekreative kvaliteter over hele kommunen, og det er derfor vigtigt, at ruterne løbende vedligeholdes, styrkes og udbygges.

## Byrådet vil

- udbygge og forbedre de rekreative ruter, herunder de nationale og regionale cykel- og vandreruter.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Cykelruter

Der skal sikres areal til det overordnede, sammenhængende cykelrutenet, som består af følgende cykelruter, der er angivet på kortet:

- Primære cykelruter
- Sekundære cykelruter
- Oplandscykelruter
- Rekreative cykelruter
- Principielle reservationer til cykelruter

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

#### ▼ Gangruter

Der skal sikres areal til følgende gangruter, der er angivet på kortet:

- Fodgængerforbindelser
- Rekreative vandreruter
- Principielle reservationer til ruter

Gangruter skal understøtte interne forbindelser i og imellem byområder samt forbindelser til naturen og rekreative arealer.

Tilgængelighedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

## ► Redegørelse

# Knudepunkter og kollektiv trafik

Regionale strategiske knudepunkter har til formål at gøre det lettere at skifte mellem forskellige transportformer – det kan være i forhold til godstransport, omstigning, kombinationsrejser eller samkørsel.

De strategiske knudepunkter er vigtige for at fremme bæredygtig mobilitet. Ved at understøtte muligheden for at kombinere transportformer øges mobiliteten og brugen af kollektiv trafik og cykler fremmes. På den måde reduceres de negative miljø-, klima- og sundhedskonsekvenser ved transport.

Der skal sammen med branchen arbejdes med bæredygtige og intelligente logistikløsninger, der kan imødekomme fremtidens behov. Aalborg vil være kendt for at udvikle logistikløsninger, der øger fremkommeligheden, optimerer fordelingen, tager hensyn til det omgivende miljø og mindsker omkostningerne.

## Byrådet vil

- sikre god adgang til Norddanmarks vigtige knudepunkter,
- styrke Aalborg Station og Aalborg Busterminal som samlet kollektivt trafikknudepunkt, hvor det er nemt at skifte mellem transportformer,
- sikre god adgang til og anvendelse af samkørselsanlæg tæt ved motorvejen,
- styrke jernbanenettet som regional kollektiv trafikforbindelse,
- øge tilgængeligheden for gods og varer til og fra erhvervsområder, samt gøre denne mere bæredygtig,
- understøtte udbygningen af Aalborg Havn som et internationalt godsknudepunkt og
- understøtte Aalborg Lufthavns position som et stærkt knudepunkt for både nationale og internationale interesser.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Knudepunkter

Der skal sikres areal til følgende knudepunkter, der er angivet på kortet:

- Strategiske knudepunkter
- Lokale knudepunkter

Knudepunkter skal understøtte samkørsel og muliggøre omstigning mellem forskellige transportformer.

#### ▼ Tog og nærbane

Der skal sikres areal til de jernbanespor, der er angivet på kortet.

Der skal sikres areal til de stationer og nærbanestationer, der er angivet på kortet.

Der skal sikres mulighed for elektrificering og for etablering af et ekstra jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn (dobbeltspor).

Der skal sikres mulighed for at etablere en ny sporforbindelse mellem hovedsporet og godssporet til Aalborgs Østhavn og godsterminalen.

### ▼ Aalborg Lufthavn

Aalborg Lufthavn skal sikres udvidelsesmuligheder og god mobilitet.

Der kan ske en udvidelse af kapaciteten og forbedring af faciliteterne til lufthavnen. Det gælder såvel terminalbygning, standpladser, parkeringsfaciliteter, hangar(er) og flyværksted(er).

Af hensyn til flyvesikkerheden sendes alle ansøgninger om anlæg af kunstige søer, oprensning af søer, genopretning af vådområder m.v. inden for en zone på 10 km fra tærsklen af start- og landingsbanerne til høring hos Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste, inden tilladelse gives.

### ► Redegørelse

# Veje

Det overordnede vejnet har stor betydning. Ud over at knytte byer sammen på regionalt niveau giver det adgang til de øvrige dele af landet. Motorvejsnettet spiller en vigtig rolle i den regionale mobilitet, og udbygningen af motorvejsnettet med en vestforbindelse over Egholm prioriteres højt af Byrådet. Aalborg Kommune har som Nordjyllands vækstdynamo et stort ansvar for at sikre en hensigtsmæssig udvikling i den regionale mobilitet på motorvejsnettet.

## Byrådet vil

- sikre gode muligheder for krydsninger af Limfjorden så regionen bindes sammen,
- arbejde for, at den regionale gennemkørende trafik ledes uden om Limfjordsbroen, Vesterbro og Aalborgs bymidte og
- sikre areal til en motorvejsvestforbindelse, som skal bidrage til at lede gennemkørende trafik uden om Aalborg by.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Veje

Der skal sikres arealer til følgende veje, der er angivet på kortet:

- Eksisterende veje
- Principielle reservationer til veje

Nye veje eller vejforlægninger skal placeres under hensyntagen til andre arealinteresser.

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af veje samt ved etablering af nye vejtilslutninger.

Nye vejtilslutninger, overkørsler og kryds til de overordnede veje skal begrænses mest muligt.

#### ► Redegørelse



## Aalborg by

Balancen mellem byliv og mobilitet er en vigtig forudsætning for at skabe byudvikling med bo- og bykvalitet. Udbygningen af den kollektive trafik, samt forbedringer af fremkommelighed og sikkerhed for cyklister, skal matche væksten og byfortætningen. BRT-forbindelsen og gode cykelpendlerruter vil således udgøre rygraden i Vækstaksen. Fjordkrydsningerne i byen er både regionale og lokale forbindelser, der skaber trængsel – en udfordring, der skal overkommes ved at lede gennemkørende trafik uden om byen samt søge alternativer til biltrafikken.

# Cykelruter og fodgængerforbindelser

Det skal være let, trygt og bekvemt at bruge cyklen til at komme rundt i Aalborg. Om man skal fra Hasseris til Aalborg Øst eller fra Nørresundby til Skalborg, skal cyklen være et oplagt valg. Cykelruterne i byen skal prioriteres og være attraktive – både til pendling og fritidsformål. Inde i Aalborgs bymidte skal fodgængere også have en særlig prioritet – gågaderne og de primære handelsgader udgør sammen med vejene til og fra parkeringshusene et vigtigt netværk for fodgængere.

## Byrådet vil

- sikre, at cyklen er det foretrukne transportmiddel internt i byen,
- arbejde for prioriterede cykelruter, samt kombinerede ruter til pendling og rekreative aktiviteter,
- styrke fodgængerforbindelserne til strøggaderne fra parkeringsanlæg i randen af midtbyen og
- styrke midtbyens fodgængernetværk, så der skabes et sikkert, trygt og cirkulært fodgængerflow.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Cykelruter

Der skal sikres areal til det overordnede, sammenhængende cykelrutenet, som består af følgende cykelruter, der er angivet på kortet:

- Primære cykelruter
- Sekundære cykelruter
- Oplandscykelruter
- Rekreative cykelruter
- Principielle reservationer til cykelruter

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

#### ▼ Gangruter

Der skal sikres areal til følgende gangruter, der er angivet på kortet:

- Fodgængerforbindelser
- Rekreative vandreruter
- Principielle reservationer til ruter

Gangruter skal understøtte interne forbindelser i og imellem byområder samt forbindelser til naturen og rekreative arealer.

Tilgængelighedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

► **Redegørelse**

# Knudepunkter

Trængslen i Aalborg by kan afhjælpes ved at gøre det nemmere at vælge alternativer til bilen til at komme rundt i byen. Der er brug for at skabe attraktive knudepunkter, der gør det nemt for besøgende at lade bilen stå i udkanten af byen og fortsætte ind i byen med BRT eller bybus. Det skal også være nemt og sikkert at parkere sin cykel for at fortsætte med bus inde i byen. Delebiler og samkørsel skal også spille en rolle i at nedbringe trængslen.

## Byrådet vil

- sikre, at det er nemt at lade bilen stå i udkanten af byen, hvor der kan skiftes til kollektiv trafik eller cykel,
- sikre, at det er nemt at benytte debiler og samkørsel til at komme til og fra byen,
- sikre, at det er nemt at skifte mellem cykel, gang og kollektiv trafik i midtbyen og
- arbejde for etablering af ladestandere til elbiler.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Knudepunkter

Der skal sikres areal til følgende knudepunkter, der er angivet på kortet:

- Strategiske knudepunkter
- Lokale knudepunkter

Knudepunkter skal understøtte samkørsel og muliggøre omstigning mellem forskellige transportformer.

#### ► Redegørelse

# Kollektiv trafik

Det er en forudsætning for en bæredygtig byudvikling i byen, at kollektiv trafik udgør et nemt og attraktivt alternativ til bilen. God adgang til kollektiv trafik fra både boliger og arbejdspladser vil være med til at løse transportbehovet uden at øge mindske trængslen. Særligt den stationsnære byudvikling og fortætning omkring BRT bliver afgørende for fremtidens bæredygtige by. Muligheden for at etablere ladestandere til elbusser vil sikre muligheden for at benytte bæredygtige drivmidler.

## Byrådet vil

- sikre, at det er nemt at benytte kollektiv trafik til at komme til og fra Aalborg,
- sikre, at BRT og bybusser er et attraktivt alternativ til bilen og
- sikre, at der kan etableres ladestandere til elbusser i tilknytning til busruterne.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ BRT

Der skal sikres areal til BRT-tracéet, der er angivet på kortet.

I korridoren kan der etableres en BRT-forbindelse med veje, perroner, signalanlæg, omformerstationer mv. Lovadministration, planlægning og anlægsvirksomhed m.v. må ikke føre til dispositioner, der hindrer mulighed for at realisere planerne for BRT-forbindelsen.

BRT-forbindelsen kan køre hele døgnet alle årets dage.

Der skal sikres areal til de BRT-stationsområder, der er angivet på kortet.

Generelt gælder det, at stationsområderne, herunder også perronerne, udgør attraktive byrum med varieret, rumskabende beplantning og gode opholdsmuligheder. Byrummene omkring stationerne udformes efter deres kontekst og deres potentiale i forhold til mobiliteten og omgivende funktioner.

Der skal sikres tilstrækkelig cykelparkering ved stationerne, så belægningsgraden ikke overstiger 85 %.

#### ▼ Elbusser

Der skal sikres de arealer til ladeudstyr og vendebaner til elbusser i tilknytning til busruterne, der er angivet på kortet.

#### ▼ Tog og nærbane

Der skal sikres areal til de jernbanespor, der er angivet på kortet.

Der skal sikres areal til de stationer og nærbanestationer, der er angivet på kortet.

Der skal sikres mulighed for elektrificering og for etablering af et ekstra jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn (dobbeltspor).

Der skal sikres mulighed for at etablere en ny sporforbindelse mellem hovedsporet og godssporet til Aalborgs Østhavn og godsterminalen.

## ► Redegørelse

# Veje

For at mindske trængsel og trafikstøj, skal biler fastholdes længst muligt på det overordnede vejnet på vej mod deres destinationer. Især trafikbelastningen af bymidtens indre veje skal nedbringes ved at lede gennemkørende trafik ad andre veje, så der opnås et roligt og sikkert bymiljø.

## Byrådet vil

- sikre, at biler fastholdes på det overordnede vejnet længst muligt,
- arbejde for at nedbringe trafikbelastningen af midtbyens interne vejnet,
- understøtte, at gennemkørende biltrafik ledes uden om midtbyen og
- sikre, at fremkommeligheden for biler generelt prioriteres lavere end fremkommeligheden for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Veje

Der skal sikres arealer til følgende veje, der er angivet på kortet:

- Eksisterende veje
- Principielle reservationer til veje

Nye veje eller vejforlægninger skal placeres under hensyntagen til andre arealinteresser.

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af veje samt ved etablering af nye vejtilslutninger.

Nye vejtilslutninger, overkørsler og kryds til de overordnede veje skal begrænses mest muligt.

#### ► Redegørelse

# Parkering

Det skal være nemt at finde en parkeringsplads i Aalborg, både som borger og som gæst. Ved at samle parkeringen i større anlæg, mindskes den tid der bruges på parkeringssøgning ved de mindre pladser. Der skal være gode cykelparkeringsmuligheder i hele byen, der passer til bymiljøet og gør det attraktivt at bruge cyklen til at komme rundt.

## Byrådet vil

- arbejde for et lavere bilejerskab i bymidten og i nærhed til BRT end i resten af byen,
- sikre, at ny parkering til midtbyen primært placeres i større p-huse og p-kældre i randgaderne med gode angangsforhold,
- sikre, at bilparkering i midtbyen og i nærhed til BRT etableres pladsbesparende,
- sikre gode cykelparkeringsmuligheder i midtbyen og i nærhed til BRT, der er tilpasset bymiljøet og
- arbejde for etablering af ladestandere til elbiler.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Bilparkering

Der skal udlægges tilstrækkeligt areal til bilparkering i henhold til nedenstående parkeringsnormer. Der er angivet en særlig parkeringsnorm for en afgrænsning i Aalborg Midtby, som angivet på kortet.

Anvendelse	P-norm, standard	P-norm for afgrænsning i Aalborg Midtby
<b>Boliger</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>
Åben-lav boligbebyggelse	2	½
Tæt-lav boligbebyggelse	1½ ***	½
Etageboligbebyggelse over 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1½ *	½ *
Etageboligbebyggelse under 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1/8 *	1/8 *
Ungdomsboliger, kollegier, enkeltværelser og ældreboliger **	1/8 *	1/8 *
<b>Erhverv og centerfunktioner</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>



Butikker og publikumsorienterede serviceerhverv	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 50 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 100 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal
Butikker med særligt pladskrævende varer	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Restaurationer og lignende	1 pr. 10 siddepladser	1 pr. 20 siddepladser
Hoteller	1 pr. 2 værelser	1 pr. 4 værelser
Fitnesscentre	1 pr. 25 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Kontor- og serviceerhverv samt industri- og håndværksvirksomheder	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Transport- og logistikvirksomheder	1 pr. 100 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Engroshandel	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Tankstationer	10	10
<b>Institutioner og rekreative anvendelser</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>
Kulturelle institutioner	1 pr. 8 siddepladser	1 pr. 16 siddepladser
Sundhedsinstitutioner	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 4 elever over 18 år	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 8 elever over 18 år
Daginstitutioner	1 pr. 5 normerede pladser	1 pr. 10 normerede pladser
Døgninstitutioner	1 pr. 4 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte	1 pr. 8 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte
Ferie- og kongrescenter	1 pr. overnatningsenhed	1 pr. 2 overnatningsenheder
Sports- og idrætsanlæg	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser

\* Minimum 1 P-plads.

\*\* Boligtyperne er omfattet af særlige regler mht. anvisningsret mv.

\*\*\* P-pladser kan etableres i fælles p-anlæg.

Parkeringsnormerne angiver, hvad der som udgangspunkt kan betragtes som et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, baseret på byggeriets anvendelse.

### ▼ Cykelparkering

Der skal udlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering i henhold til nedenstående parkeringsnormer. Der er angivet en særlig parkeringsnorm for en afgrænsning i Aalborg Midtby, som angivet på kortet.

Anvendelse	P-norm, standard	P-norm for afgrænsning i Aalborg Midtby	
		Krav til antal p-pladser	Andel overdækket
Etageboligbebyggelse, ungdomsboliger mv.	2 pr. boligenhed	2 pr. boligenhed	50 %
Butikker og publikumsorienterede serviceerhverv	1 pr. 100 m <sup>2</sup>	2 pr. 100 m <sup>2</sup>	10 %
Hoteller, restaurationer og lignende	2 pr. 10 gæster	2 pr. 10 gæster	50 %
Fitnesscentre	1 pr 50 m <sup>2</sup>	1 pr 25 m <sup>2</sup>	10 %
Kontor- og serviceerhverv	1 pr. 100 m <sup>2</sup>	1½ pr. 100 m <sup>2</sup>	50 %
Industri- og håndværksvirksomheder samt transport- og logistikvirksomheder	½ pr. 100 m <sup>2</sup>	½ pr. 100 m <sup>2</sup>	50 %
Kulturelle institutioner	2 pr. 10 siddepladser	2 pr. 10 siddepladser	10 %
Sundhedsinstitutioner, daginstitutioner, døgninstitutioner	5 pr. 10 ansatte og 2 pr. 10 besøgende	5 pr. 10 ansatte og 2 pr. 10 besøgende	50 %
Uddannelsesinstitutioner	5 pr. 10 elever	75 pr. 100 elever	50 %
Offentlige transportanlæg, fx tog- og busstation	Passende antal i henhold til passagertilgang	Min. 5 % af det forventede passagertal	25-50 %

Rekreative anlæg	2 pr. 10 gæster pr. dag	2 pr. 10 gæster pr. dag	10 %
------------------	-------------------------	-------------------------	------

Parkeringsnormerne angiver, hvad der som udgangspunkt kan betragtes som et tilstrækkeligt antal parkeringspladser og andel med overdækning, baseret på byggeriets anvendelse.

► **Redegørelse**

## Oplandsbyer

Oplandsbyerne udgør rammen om hverdagslivet for mange mennesker. Muligheden for at bevæge sig rundt på cykel og til fods internt i oplandsbyerne skal derfor forbedres, således at de korte bilture erstattes af bæredygtige alternativer. Fra oplandsbyerne skal pendlerforbindelserne til Aalborg såvel som forbindelserne til det lokale opland styrkes. Især i de 11 oplandsbyer med særligt vækstpotentiale skal mobilitetsløsningerne skabe gode vilkår for ny bosætning, bl.a. gennem god kollektiv trafikbetjening og cykelruter.

# Cykelruter og fodgængerforbindelser

Mange af hverdagslivets aktiviteter i oplandsbyerne ligger inden for kort afstand. Derfor skal det interne netværk af cykel- og gangruter forbedres for at styrke incitamentet til at lade bilen stå på de korte lokale ture. Forbindelserne internt i byerne og mellem byerne skal være sikre og trygge. Attraktive, rekreative ruter mellem oplandsbyerne binder byerne sammen og bidrager til fleksibel mobilitet.

## Byrådet vil

- sikre gode cykelpendlerruter mellem oplandsbyer og Aalborg by,
- sikre, at der er hensigtsmæssige cykel- og fodgængerforbindelser mellem og internt i oplandsbyerne, herunder sikre og trygge skoleveje,
- sikre, at der er attraktive rekreative ruter i forbindelse med oplandsbyerne og
- understøtte, at cyklen på de korte ture kan erstatte bilen som transportmiddel.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Cykelruter

Der skal sikres areal til det overordnede, sammenhængende cykelrutenet, som består af følgende cykelruter, der er angivet på kortet:

- Primære cykelruter
- Sekundære cykelruter
- Oplandscykelruter
- Rekreative cykelruter
- Principielle reservationer til cykelruter

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

#### ▼ Gangruter

Der skal sikres areal til følgende gangruter, der er angivet på kortet:

- Fodgængerforbindelser
- Rekreative vandreruter
- Principielle reservationer til ruter

Gangruter skal understøtte interne forbindelser i og imellem byområder samt forbindelser til naturen og rekreative arealer.

Tilgængelighedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

► **Redegørelse**

# Knudepunkter og kollektiv trafik

Samkørsel og delebiler kan øge mobiliteten og fleksibiliteten for borgere, der ikke har adgang til bil. Knudepunkter for sådanne ordninger i tilknytning til stoppesteder for kollektiv trafik muliggør en forbedring af den samlede mobilitet. De kollektive trafikforbindelser mellem oplandsbyerne og Aalborg skal være attraktive.

## Byrådet vil

- udpege lokale knudepunkter til kombinationsrejser i tæt forbindelse til byens primære mødesteder,
- fremme muligheden for samkørsel og brug af delebiler,
- sikre, at der er en attraktiv kollektiv trafikforbindelse mellem oplandsbyer og Aalborg og
- arbejde for etablering af ladestandere til elbiler.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Knudepunkter

Der skal sikres areal til følgende knudepunkter, der er angivet på kortet:

- Strategiske knudepunkter
- Lokale knudepunkter

Knudepunkter skal understøtte samkørsel og muliggøre omstigning mellem forskellige transportformer.

#### ▼ Tog og nærbane

Der skal sikres areal til de jernbanespor, der er angivet på kortet.

Der skal sikres areal til de stationer og nærbanestationer, der er angivet på kortet.

Der skal sikres mulighed for elektrificering og for etablering af et ekstra jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn (dobbeltspor).

Der skal sikres mulighed for at etablere en ny sporforbindelse mellem hovedsporet og godssporet til Aalborgs Østhavn og godsterminalen.

#### ▼ Elbusser

Der skal sikres arealer til ladeudstyr og vendebaner til elbusser i tilknytning til busruterne.

► **Redegørelse**



# Veje og parkering

I spidsbelastningsperioder er der trængsel på vejene mellem oplandsbyerne og Aalborg. Derfor er der behov for helhedsorienterede og bæredygtige mobilitetsløsninger som supplement til privatbilen. Bilen er et vigtigt transportmiddel i oplandsbyen, og der skal derfor være tilstrækkelige parkeringsmuligheder. Trafiksikkerheden spiller en stor rolle, specielt når der anlægges nye veje.

## Byrådet vil

- reducere trængslen på forbindelserne mellem oplandsbyer og Aalborg ved at fremme alternativer til bilen,
- sikre, at antallet af parkeringspladser i oplandsbyer er tilpasset behovet og
- sikre hensigtsmæssige opkoblinger på det overordnede vejnet.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Veje

Der skal sikres arealer til følgende veje, der er angivet på kortet:

- Eksisterende veje
- Principielle reservationer til veje

Nye veje eller vejforlægninger skal placeres under hensyntagen til andre arealinteresser.

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af veje samt ved etablering af nye vejtilslutninger.

Nye vejtilslutninger, overkørsler og kryds til de overordnede veje skal begrænses mest muligt.

#### ▼ Bilparkering

Der skal udlægges tilstrækkeligt areal til bilparkering i henhold til nedenstående parkeringsnormer. Der er angivet en særlig parkeringsnorm for en afgrænsning i Aalborg Midtby, som angivet på kortet.

Anvendelse	P-norm, standard	P-norm for afgrænsning i Aalborg Midtby
<b>Boliger</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>
Åben-lav boligbebyggelse	2	½
Tæt-lav boligbebyggelse	1½ ***	½

Etageboligbebyggelse over 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1½ *	½ *
Etageboligbebyggelse under 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1/8 *	1/8 *
Ungdomsboliger, kollegier, enkeltværelser og ældreboliger **	1/8 *	1/8 *
<b>Erhverv og centerfunktioner</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>
Butikker og publikumsorienterede serviceerhverv	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 50 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 100 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal
Butikker med særligt pladskrævende varer	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Restaurationer og lignende	1 pr. 10 siddepladser	1 pr. 20 siddepladser
Hoteller	1 pr. 2 værelser	1 pr. 4 værelser
Fitnesscentre	1 pr. 25 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Kontor- og serviceerhverv samt industri- og håndværksvirksomheder	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Transport- og logistikvirksomheder	1 pr. 100 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Engroshandel	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Tankstationer	10	10
<b>Institutioner og rekreative anvendelser</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>
Kulturelle institutioner	1 pr. 8 siddepladser	1 pr. 16 siddepladser
Sundhedsinstitutioner	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 4 elever over 18 år	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 8 elever over 18 år
Daginstitutioner	1 pr. 5 normerede pladser	1 pr. 10 normerede pladser

Døgninstitutioner	1 pr. 4 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte	1 pr. 8 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte
Ferie- og kongrescenter	1 pr. overnatningsenhed	1 pr. 2 overnatningsenheder
Sports- og idrætsanlæg	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser

\* Minimum 1 P-plads.

\*\* Boligtyperne er omfattet af særlige regler mht. anvisningsret mv.

\*\*\* P-pladser kan etableres i fælles p-anlæg.

Parkeringsnormerne angiver, hvad der som udgangspunkt kan betragtes som et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, baseret på byggeriets anvendelse.

## ► Redegørelse

## Landsbyer og det åbne land

På grund af de store afstande i landdistrikterne er bilen for mange en forudsætning for god mobilitet. Cyklen kan dog være et alternativ til de kortere og især rekreative ture. Forbindelsen til de nærmeste byer, samt de lokale rekreative forbindelser, skal udbygges. Fleksible løsninger og understøttelse af et varieret udbud skal gøre det muligt for dem uden bil at være mere mobile i hverdagen.

# Cykelruter og rekreative ruter

Det åbne land rummer nogle særlige rekreative kvaliteter. Adgangen til disse kvaliteter skal sikres med attraktive forbindelser for alle i form af cykel- og gangruter. Sådanne ruter kan både fungere som rekreative elementer i sig selv, men også skabe forbindelse mellem byer og til rekreative arealer.

## Byrådet vil

- styrke gode forbindelser til naturen og mellem landsbyerne ved at etablere rekreative ruter, der understøtter cykel og gang og
- understøtte, at cyklen på de korte ture kan erstatte bilen som transportmiddel.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Cykelruter

Der skal sikres areal til det overordnede, sammenhængende cykelrutenet, som består af følgende cykelruter, der er angivet på kortet:

- Primære cykelruter
- Sekundære cykelruter
- Oplandscykelruter
- Rekreative cykelruter
- Principielle reservationer til cykelruter

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

#### ▼ Gangruter

Der skal sikres areal til følgende gangruter, der er angivet på kortet:

- Fodgængerforbindelser
- Rekreative vandreruter
- Principielle reservationer til ruter

Gangruter skal understøtte interne forbindelser i og imellem byområder samt forbindelser til naturen og rekreative arealer.

Tilgængelighedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af ruter.

## ► Redegørelse

# Knudepunkter og kollektiv trafik

Det kollektive trafikudbud i de mindre byer skal suppleres af fleksible alternativer, så borgere uden adgang til bil også har mulighed for at komme rundt. Det skal være muligt for familier i de mindre byer at få hverdagen til at hænge sammen uden at have to biler. Der kan blandt andet gøres brug af knudepunkter for kollektiv trafik og samkørselsordninger.

## Byrådet vil

- understøtte et fleksibelt kollektivt transportudbud gennem etablering af knudepunkter ved lokale mødesteder og
- understøtte familiers mobilitetsbehov, så de ikke har behov for to biler.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Knudepunkter

Der skal sikres areal til følgende knudepunkter, der er angivet på kortet:

- Strategiske knudepunkter
- Lokale knudepunkter

Knudepunkter skal understøtte samkørsel og muliggøre omstigning mellem forskellige transportformer.

#### ► Redegørelse

# Veje og parkering

Bilen er det primære transportmiddel i de mindre byer, og som forbindelse til nærliggende byer og Aalborg by. Det vilkår vil afspejle sig i de mindre byer og i det åbne land.

## Byrådet vil

- sikre, at veje og parkeringsforhold afspejler, at bilen er det primære transportmiddel.

## Kort

### Retningslinjer

#### ▼ Veje

Der skal sikres arealer til følgende veje, der er angivet på kortet:

- Eksisterende veje
- Principielle reservationer til veje

Nye veje eller vejforlægninger skal placeres under hensyntagen til andre arealinteresser.

Trafiksikkerhedsrevision bør gennemføres ved nyanlæg og ombygning af veje samt ved etablering af nye vejtilslutninger.

Nye vejtilslutninger, overkørsler og kryds til de overordnede veje skal begrænses mest muligt.

#### ▼ Bilparkering

Der skal udlægges tilstrækkeligt areal til bilparkering i henhold til nedenstående parkeringsnormer. Der er angivet en særlig parkeringsnorm for en afgrænsning i Aalborg Midtby, som angivet på kortet.

Anvendelse	P-norm, standard	P-norm for afgrænsning i Aalborg Midtby
<b>Boliger</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>	<b>P-pladser pr. boligenhed</b>
Åben-lav boligbebyggelse	2	½
Tæt-lav boligbebyggelse	1½ ***	½
Etageboligbebyggelse over 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1½ *	½ *
Etageboligbebyggelse under 50 m <sup>2</sup> bruttoetageareal	1/8 *	1/8 *

Ungdomsboliger, kollegier, enkeltværelser og ældreboliger **	1/8 *	1/8 *
<b>Erhverv og centerfunktioner</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>
Butikker og publikumsorienterede serviceerhverv	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 50 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal	1 pr. 25 m <sup>2</sup> salgsareal og 1 pr. 100 m <sup>2</sup> øvrigt etageareal
Butikker med særligt pladskrævende varer	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Restauranter og lignende	1 pr. 10 siddepladser	1 pr. 20 siddepladser
Hoteller	1 pr. 2 værelser	1 pr. 4 værelser
Fitnesscentre	1 pr. 25 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Kontor- og serviceerhverv samt industri- og håndværksvirksomheder	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Transport- og logistikvirksomheder	1 pr. 100 m <sup>2</sup>	1 pr. 100 m <sup>2</sup>
Engroshandel	1 pr. 50 m <sup>2</sup>	1 pr. 50 m <sup>2</sup>
Tankstationer	10	10
<b>Institutioner og rekreative anvendelser</b>	<b>P-pladser</b>	<b>P-pladser</b>
Kulturelle institutioner	1 pr. 8 siddepladser	1 pr. 16 siddepladser
Sundhedsinstitutioner	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal	1 pr. 125 m <sup>2</sup> etageareal
Uddannelsesinstitutioner	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 4 elever over 18 år	1 pr. 2 ansatte samt 1 pr. 8 elever over 18 år
Daginstitutioner	1 pr. 5 normerede pladser	1 pr. 10 normerede pladser
Døgninstitutioner	1 pr. 4 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte	1 pr. 8 normerede pladser samt 1 pr. 8 ansatte
Ferie- og kongrescenter	1 pr. overnatningsenhed	1 pr. 2 overnatningsenheder



Sports- og idrætsanlæg	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser	1 pr. 10 personer som hallen må rumme eller 1 pr. 5 siddepladser
------------------------	--	--

\* Minimum 1 P-plads.

\*\* Boligtyperne er omfattet af særlige regler mht. anvisningsret mv.

\*\*\* P-pladser kan etableres i fælles p-anlæg.

Parkeringsnormerne angiver, hvad der som udgangspunkt kan betragtes som et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, baseret på byggeriets anvendelse.

## ► Redegørelse