

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# Vestbyen i Aalborg – Fremtidens bydel med fokus på mobilitet, klima og byliv

Jan Ingemann Ivarsen, [jii@niras.dk](mailto:jii@niras.dk), NIRAS

Brian Høj, [bhoj@niras.dk](mailto:bhoj@niras.dk), NIRAS

Esben Obeling, [esben.obeling@aalborg.dk](mailto:esben.obeling@aalborg.dk), Aalborg kommune

---

**Vestbyen skal være fremtidens grønne bæredygtige bydel i Aalborg. Visionen imødekommer både udfordringer og udfolder samtidig bydelens mange potentialer. Omdrejningspunktet er bæredygtig mobilitet i ordets bredeste forstand. I Vestbyen skal den bæredygtige mobilitet udvikles og samtænkes med rekreativ klimatilpasning og attraktive byrum. Vestbyen forventes i de kommende år at blive et testlaboratorie for fremtidens mobilitetsløsninger og partnerskaber. Med nye løsninger skal bydelen invitere til en langt mere bæredygtig mobilitetsadfærd, for til gengæld at skabe plads til øget livskvalitet, bedre byrum og robuste klimaløsninger.**

---

## Projektet

Aalborg Kommune, NIRAS og JAJA arkitekter har det sidste års tid arbejdet med strategisk planlægning i Vestbyen i Aalborg. Formålet har fra starten været at udarbejde en vision og mål for udviklingen af Vestbyen og samtidig samle konkrete ideer, der understøttede vision og mål. Vision og mål skulle tage hånd om Vestbyens udfordringer og samtidig gøre Vestbyen til et attraktivt sted at bosætte sig.

Aalborg Kommune arbejder løbende med FN's 17 verdensmål, hvilket også har haft indflydelse på udarbejdelse af visionen og målene for Vestbyen.

Den første del af projektet handlede om at få defineret visionen og målene for Vestbyen. En af de vigtigste konklusioner for denne indledende fase handlede om at se Vestbyen som en helhed – helt konkret skulle både bebyggelse, byrum, infrastruktur, trafik og mennesker inddrages, da alle disse elementer bidrager til bylivet i en bydel. I centrum var også, at mennesker og menneskers bevægelse (mobiliteten) skaber en bydel på godt og ondt.

## Visionen

Projektets parter definerede følgende vision for Vestbyen:

- Vestbyen skal blive til fremtidens grønne bæredygtige bydel – Visionen tager afsæt i bæredygtig mobilitet, rekreativ klimatilpasning og attraktive byrum

### Hvad betyder visionen?

Det er målet, at visionen konkret leder til

- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik
- Færre biler og mindre trængsel på vejene
- En ny parkeringsløsning
- Færre emissioner fra fossildrevne køretøjer
- Mindre støj fra fossildrevne køretøjer
- Håndtering af klimaudfordringen i forhold til fjordvand, overfladevand og grundvand
- Trykke og sikre byrum
- Mere liv i gaderummet
- Øget sundhed og livskvalitet
- En grønnere bydel
- Partnerskaber mellem interessenter i Vestbyen
- Realisering af projekter, der viser "vejen"! Vestbyen som laboratorie for pilotprojekter og test af mobilitetsløsninger, nye byrum og klimaløsninger

### Baggrundsanalyser

Der er udarbejdet 3 overordnede baggrundsanalyser for at screene forskellige temaer i Vestbyen.

- Parkering – der blev foretaget en analyse primært af belægningsgrader på Vestbyens parkeringspladser samt kantstensparkering.
- Klima – der blev foretaget en screening af udfordringer med grundvand, fjordvand og overfladevand (skybrud).
- FN's verdensmål – der blev foretaget en screening af de 17 verdensmål i forhold til Vestbyen ud fra hvilke mål vi kan forvente at påvirke med den definerede vision.

### Vestbyen i dag

Vestbyen er i dag en by i byen, som har en særlig identitet hos beboere samt Aalborg Kommune. I kommuneplanen står der at; *"Det er intentionen, at bydelen fortsat skal udvikles som et velfungerende og bæredygtigt lokalsamfund, hvor der skal bygges videre på bydelens identitet og særpræg"*

Vestbyen har mange attraktive elementer, men i forhold til den opstillede vision står denne bydel, som andre bydele i større danske byer, også overfor en række udfordringer. Udfordringerne er bl.a. er belyst i baggrundsanalyserne og er gennemgået nedenfor.

#### Mobilitet

- Dagens adfærd understøtter ikke vision
- Parkering – flere steder i Vestbyen er belægningsgraden på parkeringspladser meget høj og det er i praksis svært at finde en ledig plads. Samtidig fjernes der kantstensparkering som følge af etableringen af Aalborg +bus. Forholdet mellem udbud og efterspørgsel bliver således større.
- Trængsel – i morgen- og eftermiddagsspiddstimen opleves på flere vejstrækninger og i flere kryds trængsel.
- Emissioner – fossildrevne køretøjer udfordre luftkvaliteten i Vestbyen.
- Støj – fossildrevne køretøjer støjforurener i Vestbyen.
- Mange biler og meget parkering inviterer ikke til cykel og gang

## Klima

- Overfladevand (skybrud) – Topografien i Vestbyen er meget flad og der kan ved skybrud hurtigt opstå problemer afledning af overfladevandet.
- Fjordvand – det forventes at vandspejlet i Limfjorden stiger og da det meste af Vestbyen ligger i kote 1 til 3, stiger risikoen for oversvømmelser
- Grundvand – i dag står grundvandet nærmest i terræn de fleste steder i Vestbyen. En model for det fremtidige grundvand viser en stigende tendens, hvilket betyder at der ikke vil være væsentligt mulighed for at nedsive overfladevand i fremtiden.

## Byliv

- Mange af Vestbyens boligkvarterer benyttes i dag til kantstensparkering, hvilket ikke fremmer bylivet i Vestbyen.

## FN's verdensmål

FN's 17 verdensmål er blevet screenet i forhold til visionen for Vestbyen. Screeningen viser, at der stort potentiale til at påvirke verdensmålene, hvis der arbejdes bæredygtigt med Vestbyen. Screeningen viser, at følgende verdensmål kan påvirkes med de temaer, som der arbejdes med i nærværende projekt.



Følgende verdensmål kan påvirkes med nærværende projekt.

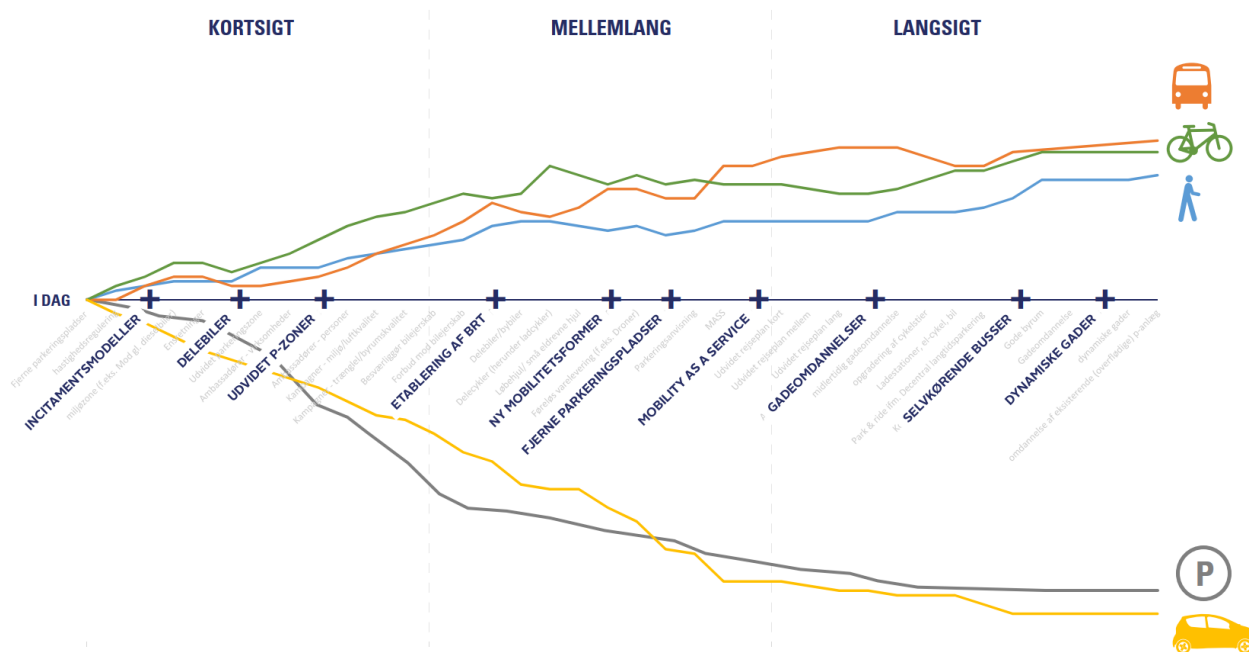
## Idekataloget

Som en afrunding på projektets indledende fase, er der udarbejdet et idekatalog med konkrete tiltag, som understøtter visionen og de mål, som er blevet opsat for Vestbyen. Tiltagene er udvalgt blandt mange ud fra følgende strategi:

- Mobiliteten ønskes forbedret men biltrafikken ønskes reduceret, hvilket har en positiv effekt på trængsel, støj og emissioner og byliv.
- Med færre biler ønskes antallet af kantstensparkering reduceret kraftigt. Ved at etablere centrale parkeringsanlæg kan kantstensparkeringen reduceres yderligere. De arealer som tidligere har

været brugt til kantstensparkering, kan i fremtiden bruges til at løse klimaproblemer, skabe mobilitetshub samt mere og bedre byliv. Gaderummets indretning skal invitere til en ny mobilitet, hvor flere går eller cykler

Den efterfølgende graf viser den tendens, som projektet ønsker at understøtte – nemlig at øge antallet af gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik og samtidig reducere brugen af (fossildrevne) køretøjer og antallet af parkeringspladser.



Ved at vælge de rigtige tiltag, øges antallet af gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik samtidig med at brugen af bil og antal parkeringspladser falder.

## En konkret ide

Idekataloget omfatter en række konkrete ideer, der understøtter visionen og målene. For hver ide laves der et opslag på 2 sider, som indeholder en beskrivelse, tekst om muligheder, udfordringer og realisering herunder aktioner. Der foretages en effektvurdering i forhold til mobilitet, klima, byrum og CO2 samt vurdering af ideens mulige påvirkning af verdensmålene.

Ideerne vurderes ligeledes i forhold til handlingstype, som inddeles i som følger:

1. **Fysisk:** Forbedring af eksisterende infrastruktur og nyanlæg (niveau 3 og 4)
2. **Ikke fysisk:** Påvirkning og forbedret udnyttelse af eksisterende infrastruktur (niveau 1 og 2)

Handlingstypen afbildes som en pyramide.

**Mobilitet**  
**Klima**  
**Byrum**  
**CO2**

★★  
★★  
★★★  
★★



Ideerne effektvurderes i forhold til mobilitet, klima, byrum og CO2 samt påvirkningen på verdensmålene.

## Eksempel på projektbeskrivelse for en ide - En gadetransformation

Vestbyen er en bydel med mange boliggader. Disse gader er præget af biler i stedet for bo-kvalitet som grønne arealer og fællesskabs dannende elementer. Gadetransformation har fokus på at transformere en boliggade fra bilgade til væregade. Ved at ændre på gadens indretning er der fokus på at øget kvalitet og klimatilpasning af byrummet og invitere til øget brug af bæredygtige mobilitetsformer. Tiltaget skal vise, hvilke herlighedsværdier kvarteret får, hvis bilen nedprioriteres og afdække effekten hos gadens beboere. Projektet kan gennemføres i flere versioner. Der kunne oplagt igangsættes en light-version med fokus på midlertidighed, hvor en væsentlig del af gadens parkeringspladser inddrages i en forsøgsperiode på 6-12 måneder. Som konsekvens af færre parkeringspladser er ambitionen at tilbyde et klimatilpasset, grønt samlingssted i gaderummet og et gaderum, der inviterer til øget cykel og gang. Sideløbende hermed fastlægges der en mobilitetspakke, der synliggør attraktive alternativer til bilen.



Mobilitetspakken sammensættes ud fra beboerens mobilitetsbehov, og kunne eksempelvis indeholde rabat på offentlig transport, medlemskab på delebilsordning, cykel- og samkørsels tjenester mm. Som en integreret del af projektet indrettes mobilitetshub i gaden, der giver gadens borgere adgang til alternative mobilitetsformer som el-delebiler, elcykler, løbehjul. Potentiale og udformning afdækkes med gadens beboere og udbydere fx TADAA!, Donkey Republic og Voi. Gadetransformation har karakter af pilotprojekt og kan eksempelvis gennemføres i partnerskab med Himmerland Boligforening og Aalborg Universitet. Et sådant partnerskab vil styrke realiseringsmulighederne og sikre en unik læring af projektet.

## Det videre forløb

Idekataloget repræsenterer nogle ideer, der skal bearbejdes yderligere. Hvordan indsatsen håndteres defineres nærmere i det videre arbejde.

Mange indsats involverer - i en Aalborg kontekst - innovation både ved realisering og ved, at de forudsætter en markant ændret adfærd i forhold til i dag. Det kunne give mening at anvende forsøgstilgang til i mange af de tilfælde, hvor den menneskelige adfærd skal ændres. Vaner skal ændres til nye vaner, hvor det er centralt er der både anvendes "pisk og gulerod". Her ligger der en vigtig kommunikations- og formidlingsindsats.

Der bør være en særlig fokus på puljer og finansieringsmuligheder, der byder sig i de kommende år fx via cykelpuljer, innovationspuljer under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, fonde etc.