



Behandling af indsigelser og bemærkninger til forslag til byudviklingsplan for Vodskov

I forbindelse med den offentlige høring på forslag til byudviklingsplanen for Vodskov i perioden 18. december 2017 til 16. februar 2018 har kommunen modtaget følgende henvendelser:

1. Vejdirektoratet, Niels Bohrs Vej 30, 9220 Aalborg Øst
2. Ejerlauget Skovlund v/Lars Kjølholt, Skovlund 7, 9310 Vodskov
3. Skolebestyrelsen, Vodskov Skole v/ Peter Lindholdt
4. Trine Dam Larsen, Hvessager 294, 7300 Jelling
5. Kai Per Korsgaard, Skovstjernevej 15, 9310 Vodskov
6. Anders Mejlholm, Vodskovvej 78, 9310 Vodskov
7. Troels Fischer, Vodskov Byvej 20, 9310 Vodskov
8. Haugaard Braad Advokatpartnerselskab v/Rasmus Haugaard, Skibbrogade 3,3, 9000 Aalborg for Michael og Henrik Basso Sørensen
9. Vejudvalget for Akelejevej, Vodskov v/ Frank R. Sørensen, Akelejevej 4, 9310 Vodskov
10. Arne Juel Christensen og Jytte Laden Nielsen, Drøvten 44, 9310 Vodskov
11. Banedanmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø
12. Peter Stærkjær, Englodden 14, 9310 Vodskov
13. Vodskov Samråd, Vodskov Kirkevej 60, 9310 Vodskov v/. Finn Rasmussen og Jytte Laden Nielsen
14. Kirsten Elkjær Schrøder, Tidselbakken 3, 9310 Vodskov
15. Herluf E. Nielsen, Østergaard I/S, Vodskovvej 72, 9310 Vodskov
16. Erhvervsstyrelsen, Dahlerups Pakhus, Langelinie Allé 17, 2100 København Ø v/Maja Bagge Lillelund

I forbindelse med den supplerende høring i perioden fra 7. maj 2018 til 4. juni 2018 på at udtage kommuneplanramme 5.2.B6 Englodden og ændre perspektivområde til et egentlig boligområde med kommuneplanramme 5.2.B13 Vodskov sydvest, har kommunen modtaget følgende henvendelser:

17. Banedanmark, Vejlevej 5, 7000 Fredericia
18. Lasse Mølgård Andersen, Frueskovvej 3, 9310 Vodskov
19. Henrik Mentz, Grønningen 24, 9310 Vodskov

Alle henvendelserne er behandlet i rækkefølge nedenfor.

1. Bemærkning fra Vejdirektoratet vedrørende støj og afgræsning af boligområde nr. 6 på kort. Vejdirektoratet antager, at kommunen ved etablering af en støjvold mellem motorvejen og boligområde 6, kan holde sig inden for Miljøstyrelsens grænseværdier for vejstøj, og en evt. overskridelse af grænseværdier for vejstøj i rammeområdet er Vejdirektoratet uvedkommende. Derudover gøres opmærksom på, at rammeområde 5.2.B10 har en mindre udstrækning end område 6 på oversigtskortet over boligområder i Vodskov.

Svar: **Imødekommet.**

En forudsætning for at kunne etablere boliger er, at Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje kan overholdes i det kommende boligområde. For at kunne etablere boliger i rammeområde 5.2.B10 Vodskov Enge er der i lokalplanen for området stillet krav om etablering af 2 jordvolde, således at kravværdierne for vejstøj overholdes i området.

Udstrækningen af boligområde nr. 6 skal have samme udstrækning som rammeområde 5.2.B10, Vodskov Enge, da det er det, der er juridisk bindende.

2. Bemærkning fra Ejerlauget Skovlund v/Lars Kjølholt vedrørende en ny omfartsvej om Vodskov og sikring af naturområde nord for Langbrokrovej. Ejerlauget er tilfredse med forslaget om en ny omfartsvej vest om Vodskov. Der er i planen taget hensyn til den udvikling, der er sket i Vodskov siden det første forslag til en omfartsvej for ca. 40 år siden. Der er sket stor udvidelse af Vodskov mod vest. Hvis den gamle Halsvej bliver omfartsvej for Vodskov frygtes, at byen bliver mentalt delt med mindre sammenhængskraft til

følge. Der er bekymring for børns skoleveje, hvis den gamle Halsvejsforlængelse bliver til noget. Hvis omfartsvejen vest om Vodskov bliver til noget, vil den sikre skolesti kunne opretholdes, og Aalborg Kommune vil leve op til trafiksikker by. Derudover udgør naturområdet nord for Langbrokrovej et spændende rekreativt område. Hvis det gamle forslag med Halsvejs forlængelse gennemføres, vil det indebære, at en del af omfartsvejen anlægges inde i det beskyttede område. Det beskyttede moseområde strækker sig nogle steder helt frem til 2 til 3 meter fra Akelejevej.

Svar: Imødekommet

På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil linjeføringen vest om byen komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

Hvis den gamle Halsvejsforlængelse fastholdes, vil den skulle anlægges i kanten af et beskyttet område efter naturbeskyttelsesloven, og vil formentlig have nogle negative naturmæssige konsekvenser.

3. Bemærkning fra Vodskov Skole v/Peter Lindholt vedrørende en ny omfartsvej om Vodskov. Vodskov Skole kan tiltræde den "nye" vestlige forbindelse, idet de ikke ønsker at lave problemer på skolevejen for børnene, der bor på hhv. Store- og Lille Tingbakke, Gøgeurtkvarteret og det nye planlagte parcelhuskvarter over for Gøgeurtvej. En tunnel er utryk, og en bro giver andre problemer især for gangbesværede. Derfor bør vejen flyttes. Da den nye vej skal have en højere hastighed 60, 70 eller 80 km/t, bliver det alt for farligt at krydse vejen, hvis det gamle forslag bliver gennemført. Dernæst et farligt 4-benet kryds på Langbrokrovej der ligger få meter fra de nybyggede huse i Tinghaven. Ser ingen problemer i at få flyttet trafikken væk fra Kirkevej til den nye vej. Farten kan sættes ned til 30 km/t ved skolen, og hvis ikke nok, så kunne der laves en gennemkørsel forbudt eller ensrettet i et tidsrum, lige ud for skolen. Skolebestyrelsen forslår derfor, at den foreslåede vestlige linjeføring fastholdes, og at der arbejdes på at få den gennemført.

Svar: Delvist imødekommet

Den vestlige vejforbindelse: På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil linjeføringen vest om byen komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

Strækningen ved skolen: Der blev i 2017 gennemført et projekt med det formål at forbedre sikkerheden og trygheden på strækningen ud for skolen af hensyn til de skolebørn, som selv færdes til og fra skole. I den forbindelse blev den fremtidige hastighedsangivelse drøftet, og den skilte hastighed blev fastlagt til den nuværende hastighedsgrænse på 40 km/t. Der er derfor ikke planer om yderligere tiltag, i forhold til nedsættelse af hastigheden, på denne strækning.

Med hensyn til forslag om etablering af evt. gennemkørsel forbudt eller ensretning på strækningen ud for skolen, kan denne løsning umiddelbart ikke anbefales på den pågældende strækning, da det vil medføre, at der flyttes trafik over på andre veje i området, og at mange beboere i området får pålagt omvejskørsel.

4. Indsigelse fra Trine Dam Larsen vedrørende udlæg af en stiforbindelse på matr. nr. 9av Vodskov By, Hammer. Der gøres opmærksom på, at der er udlagt en sti på matr. nr. 9av Vodskov By, Hammer i Gammel Vodskov, som foreslås medtaget i planerne for stiforbindelser i Vodskov. Stien er i dag svær at se. Stien har eksisteret i mindst 50 år. Stien anvendes, men er ikke vedligeholdt.

Svar: Taget til efterretning.

Stier i og omkring Vodskov vil blive vurderet i forbindelse med en større revision af alle kommuneplanens retningslinjer for kommunen som helhed i løbet af 2018. I den forbindelse vil kommunen forholde sig til det overordnede rekreative og trafikale cykelrutenet. Formålet er at sikre, at der ikke gennemføres byggeri eller

anlæg, som efterfølgende kan hindre etablering af fx nye stier. Det er forventningen, at det udpegede cykelrutenet vil indgå som grundlag for fremtidige investeringer i ny infrastruktur. Den omtalte sti er et privat anliggende og ikke en del af revisionen af det overordnede rekreative og trafikale cykelrutenet.

5. Indsigelse fra Kai Per Korsgaard vedrørende trafikstrukturen og aflastningsvej. Det er vigtigt, at der bliver lavet en aflastning til Kirkevej, da der er store trafikale problemer pga. færdsel til og fra arbejdspladserne i Hammer Bakker. Der kan være tale om en ny alternativ vej (omfartsvej skitseret i oplæg fra kommunen) eller om fastholdelse af tidligere vejføring fra rundkørsel (Vodskovvej). Der skal i et samarbejde med kommunen, og de politiske partier, arbejdes på at finde en løsning, som er mest realistisk såvel i sikkerhed, økonomi og tidshorisont.

Svar: **Delvist imødekommet.**

På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil linjeføringen vest om byen komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Ved overslagsberegninger er det vurderet, at der ikke er stor forskel i anlægsøkonomien i de to forslag. Forslagene er således ligeværdige i forhold til tidshorisonten.

Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse, der kan aflaste Vodskov Kirkevej. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

Sikkerhedsmæssigt vurderes den i oplægget fra kommunen skitserede "omfartsvej" at være den bedste løsning, idet eksisterende byområder langs Akelejevej og Tingbakken ikke belastes af uvedkommende trafik ved denne løsning. Forbindelsen vil endvidere være med til at danne en naturlig ramme om Vodskov by i forhold til fremtidig byudvikling syd for Langbrokrovej. Den tidligere vejføring vil derimod dele byen i to dele og skabe barriereeffekt for de lette trafikanter ift. byområderne øst og vest for "aflastningsvejen". Begge linjeføringer vil kunne aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for gennemkørende biltrafik uden ærinde i byen.

6. Indsigelse fra Anders Mejlholm vedrørende udlæg af areal til boliger (Vodskov Enge) mellem Vodskovvej og Motorvejen. Arealet ligger mellem kommuneplanramme 5.2.B10 Vodskov Enge og 5.2.B6 Englodden. Ønsket blev også fremsat i fordebatten. I februar 2016 er der vedtaget en ny lokalplan for en del af rammeområde 5.2.B10, der giver mulighed for udlæg af ca. 20 parcelhusgrunde. I tilknytning hertil er der ved at blive etableret en lang støjvold (ca. 1 km) langs motorvejen. Det er svært at forstå prioriteringen, da området er forberedt til udvidelsen ved at anlægge en stor vold.

Endvidere er en stor del af de udlagte områder i Vodskov på arealer hvor grundejer enten ikke ønsker at udvikle området, eller alternativt at der påtænkes tæt/lav bebyggelse. Det reelle udbud af parcelhusgrunde er således, aktuelt og fremadrettet med det nuværende forslag, meget begrænset.

Med udvidelsen vil området få en mere naturlig afgrænsning mod øst i Vodskov, ligesom området i vidt omfang håndteres støj-mæssigt via en støjvold.

Af rummeligheden på ca. 290 boliger i Vodskov ansues, at det kun er ca. 188, der er reelle boligudviklingsområder, da de ikke kan udvikles da, ejer ikke ønsker det. Heraf er alene 40 tænkt til parcelhuse. Der opleves stor efterspørgsel på parcelhusgrunde i Vodskov. Det opleves, at mange i stedet er endt med at købe grund i primært Hjallerup eller Aabybro. Udvidelsen vil alene ske på private grundejeres risiko og økonomi og ikke kommunens.

Primære begrundelser for udvidelse:

- Mere naturlig afgrænsning af byen mod øst.
- Støjafskærmning er i vidt omfang håndteret.
- Efterspørgsel på parcelhusgrunde i Vodskov er stor.
- Udføres i fuldt omfang for private grundejeres risiko og økonomi.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Området medtages ikke i denne byudviklingsplan. Med forslag til byudviklingsplan for Vodskov har signalet været, at der med de nyudlagte og eksisterende arealer til boliger er rummelighed nok til en 12 års tidshorison, som kommuneplanen gælder for. Derudover er områderne mellem Vodskovvej og motorvejen ikke de mest hensigtsmæssige at byudvikling på i forhold til andre udviklingsmuligheder i Vodskov herunder bl.a. det perspektivområde syd for Vodskov, der var foreslået i forbindelse med offentlighedsfasen på byudviklingsplanen. Samtidig foretages der, som følge af offentlighedsfasen og de modtagne indsigelser, en supplerende høring, med henblik på at udtage rammeområde 5.2.B6 Englodden på ca. 7,8 ha af kommuneplanen, da ejeren ikke ønsker det med i kommuneplanen pga. landbrugsdrift, støj og naturinteresser og samtidig inddrages det foreslåede perspektivområde som et egentlig boligområde, allerede på nuværende tidspunkt i kommuneplanen som rammeområde 5.2.B13 Vodskov sydvest.

Da arealerne mellem Vodskovvej og motorvejen tidligere blev udlagt i kommuneplanen, var det de eneste muligheder for at udbygge Vodskov. Siden da er der meddelt en ny miljøgodkendelse og VVM-redegørelse (2013) for Aalborg Lufthavn, bl.a. ud fra nye flytyper, som har betydet, at støjkonsekvenszonen omkring lufthaven er indskrænket, hvilket har givet andre muligheder for at byudvikle Vodskov mod syd/vest.

Viser det sig fremadrettet, at der er yderligere behov for arealer til boligudbygning, vil det blive vurderet på ny. I forhold til at udlægge arealet vil der skulle foretages nye støjberegninger for vejstøj fra både Vodskovvej og motorvejen, da den store vold ikke vil være tilstrækkeligt til at kunne støjdempe et større område. Der etableres 2 jordvolde i forbindelse med det nye boligområde i rammområde 5.2.B10, Vodskov Enge, som er lokalplanlagt.

7. Indsigelse fra Troels Fischer vedrørende de trafikale forhold i og omkring Vodskov. Der er stort set lige mange der går ind for en omfartsvej vest om byen som den allerede planlagte vej gennem byen. (Halsvejs forlængelse). Finder ikke at det er forklaret hvorfor, at man ikke længere går ind for eget forslag, der har ligget klar i over tredive år. Er af den opfattelse, at den bedste måde at lette presset på Vodskov Kirkevej, er at give trafikanterne en alternativ mulighed, der har færre trafikale problemer end Vodskov Kirkevej og har stort set den samme længde. Vejen skal følge den oprindelig planlagte rute fra ruten vest for byen til Langbrokrovej.

Fordelen er:

- at man får en væsentlig del af trafikken til institutionerne flyttet væk fra Kirkevej,
- at bilister der bor Store Tingbakke, Lille Tingbakke og Skovlund hurtigere kan komme til forretningerne i byen og direkte til motorvejen i stedet for at skulle køre ovenom Tingvejen og ned ad Kirkevej eller Møgelbjergvej, og
- at borgere vest for Kirkevej let kan komme til Halsvejs forlængelse.

Den foreslåede løsning – (Halsvejs forlængelse) vil i allerhøjeste grad opfylde omfartsvejens vigtigste formål – at aflaste Vodskov Kirkevej og Vodskovvej og gøre trafikken i Vodskov mere sikker.

Hvad taler imod den foreslåede linjeføring over markerne til svinget ved gården Langbrokrovej:

- En omvej på ca. 1 km.
- Vil ikke tiltrække bilister fra vest for Kirkevej.
- Vil først på sigt få betydning for byens miljø og trafikafvikling.
- En fuldt renoveret Langbrokrovej vil let kunne håndtere trafikken fra de nye boligområder gennem den foreslåede rundkørsel ved nuværende Akelejevej og derfra til den store rundkørsel, forretningerne i Vodskov og motorvejen.
- Der bliver en problematisk tilslutning til Tingvejen. Udkørslen fra Langbrokrovej sker i et farligt sving fra vest og på toppen af en bakke, så det er vanskeligt at se trafikanter. Desuden er der niveau forskelle.

Finder ikke at Vodskovs borgere først på sigt skal have forbedret de trafikale forhold til byen, der især omkring skolen er helt uholdbare. Derfor opfordres til at opgive den foreslåede omfartsvej og i stedet hurtigst muligt lave Halsvejs forlængelse som projekteret gennem mere end 30 år.

Svar: **Ikke imødekommet.**

På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil linjeføringen vest om byen komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

Den i oplægget fra kommunen skitserede alternative linjeføring til Halsvejs forlængelse (omfartsvejen længere mod vest) vurderes at være en mere tidssvarende løsning, sammenlignet med den oprindelige planlagte linjeføring til Halsvejs forlængelse.

Den alternative linjeføring skal ses i sammenhæng med mulighederne for yderligere boligudbygning af områderne syd for Langbrokrovej. En linjeføring, der føres vest om nye boligområder syd for Langbrokrovej, vil være med til at danne en naturlig ramme om Vodskov by.

Vejen skal nødvendigvis anlægges med en naturlig linjeføring, hvor trafikken, og fremkommeligheden for den gennemkørende trafik, prioriteres, så vejen bliver en attraktiv vejforbindelse uden om byen.

Begge linjeføringer vil kunne aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for gennemkørende biltrafik uden ærinde i byen.

Hvorledes omfartsvejen kan/skal tilsluttes Tingvejen vil blive vurderet nærmere i forbindelse med en detailprojektering. Tilslutning kan overvejes at ske i en rundkørsel.

Fordele ved den alternative linjeføring:

Fordelen ved den nye forbindelse er bl.a., at eksisterende byområder langs Akelejevej og Tingbakken ikke belastes af uvedkommende trafik.

Ulemper ved den oprindelige rute:

Den oprindelig planlagte rute vil derimod dele byen i to dele og skabe barriereeffekt for de lette trafikanter i forhold til byområderne øst og vest for "aflastningsvejen".

8. Indsigelse fra Haugaard Braad Advokatpartnerselskab v/ Rasmus Haugaard på vegne af Michael og Henrik Basso. Michael og Henrik Basso ejer områderne 3, 9, 4 og 4a. Derudover er de ejes af en række af de omkringliggende områder herunder hovedparten af de arealer, som vil skulle anvendes til etablering af den indikerede omfartsvej. Følgende bemærkes:

- 1) Der er ingen naturlig afgrænsning af 5.2.B1 Gøgeurtvej m.m. (område 1). Det vil være naturligt at integrere hele området i en samlet udstykning.
- 2) Perspektivområdet: Henset til områdets placering, sammenholdt med område 4 og 4a Rammeområde 5.2.B11 Højrimmen, og den nye ringvej, bør området integreres i det sammenhængende byområde.
- 3) Omfartsvejen: Det fremgår ikke klart, hvorledes den skal kobles på Langbrokrovej, idet de to landbrugsejendomme ligger relativt tæt. Der skal tages hensyn til trafik til og fra ejendommene.
- 4) Område 9 fungerer som privat bolig, og der er ikke planer om at ændre det. Kan måske indgå i vurderingen under 1 og 2.

Svar: Delvist imødekommet.

Ad 1) Baggrunden for afgrænsningen af kommuneplanramme 5.2.B1 Gøgeurtvej mm. er, at den sydlige del af området er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3 og vil ikke kunne bebygges, men måske kunne anvendes til en naturnær regnvandsopsamling inden for en mindre del af §3-arealet. Det er således planen, at dette skal være den naturlige grænse for boligudbygning mod det åbne land og de grønne arealer, jf. skitsen i kommuneplanramme 5.2.B1 Gøgeurtvej for stier og grønne arealer.

Ad 2) I forhold til det foreslåede perspektivområde foretages en supplerende høring med henblik på at inddrage arealet til et egentlig byområde i kommuneplanen (kommuneplanramme 5.2.B13 Vodskov sydvest). Samtidig foretages høring om at fjerne kommuneplanramme 5.2.B6 Englodden mellem Vodskovvej og motorvejen.

Ad3) På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil linjeføringen vest om byen komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

Den i oplægget fra kommunen skitserede alternative linjeføring til Halsvejs forlængelse (omfartsvejen længere mod vest) er en principiel linjeføring. Den endelige linjeføring fastlægges først i forbindelse med en senere detailprojektering herunder, hvorledes omfartsvejen kan/skal kobles på Langbrokrovej.

Det kan dog bemærkes, at vejens linjeføring vil blive fastlagt under hensyn til nærliggende ejendomme. Vejen skal dog i videst muligt omfang også søges anlagt med en naturlig linjeføring, hvor trafikken og fremkommeligheden for den kørende trafik prioriteres, idet det er en forudsætning for, at vejen kan fungere som en attraktiv vejforbindelse uden om byen.

Ad 4) Aalborg Kommune er klar over at der er tale om en privatbolig, men i forhold til at skulle beregne rummeligheden (mulighed for boliger der er i et område) skal det medtages i beregningen, da det ligger inden for en eksisterende kommuneplanramme nemlig 5.2.B1 Gøgeurtvej m.m.

9. Bemærkninger fra Vejudvalget for Akelejevej vedrørende en ny omfartsvej ved Vodskov. Beboerne på Akelejevej har løbende bidraget til byudviklingen i Vodskov. Vejudvalget finder, og slår til tromme for, at omfartsvejen skal følge den vestlige linjeføring B, Langbrokrovej fra Tingvej til Vodskovs sydlige rundkørsel. Den vil aflaste den stigende trafik på henholdsvis Vodskov Kirkevej og Vodskovvej lige så meget som linjeføring A, Halsvejs forlængelse til den sydlige rundkørsel. Ved gennemførelse af forslag B vil beboerne på Lille Tingbakke og Store Tingbakke få en langt sikrere vej til Vodskov, især børnene når de skal til og fra skole, fritidsaktiviteter m.m. En omfartsvej, om det bliver A eller B, vil ikke løse de trafikproblemer der er på Vodskov Kirkevej og Vodskovvej, med det resultat som borgerne forventer. Derudover er vådområdet på det §3 beskyttede areal vest for Akelejevej blevet endnu større og fylder hele arealet i sin fulde bredde. Det er på dette areal, at der er konstateret fredede salamandere og Gøgeurtplanter. Er meget begejstrede for kommunens forslag, og præsenterede gode forslag og spændende løsninger.

Svar: **Imødekommet.**

På baggrund af de indkomne bemærkninger om en fremtidig vejforbindelse, der på sigt skal være med til at aflaste Langbrokrovej og Vodskov Kirkevej for trafik, vil den vestlige linjeføring komme til at indgå i Byudviklingsplanen for Vodskov. Der er dog ingen aktuelle planer om etablering af en ny vejforbindelse. Prioriteringen af kommende nye vejforbindelser sker i regi af en samlet trafikplan for hele Aalborg Kommune, der er under revision.

En aflastning af Vodskov Kirkevej og Vodskovvej for trafik må alt andet lige forventes at bidrage til en forbedret trafikafvikling og større oplevet sikkerhed og tryghed for især vejens lette trafikanter.

Med hensyn til trafikproblemer på Vodskov Kirkevej kan det endvidere oplyses, at der i 2017 blev gennemført et projekt med det formål at forbedre sikkerheden og trygheden på strækningen ud for skolen af hensyn til de skolebørn, som selv færdes til og fra skole. Der er ikke yderligere planer om tiltag på Vodskov Kirkevej.

Med hensyn til trafikproblemer på Vodskovvej kan det oplyses, at det igangsatte projekt, der omfatter forskønnelse af den centrale del af Vodskovvej, også omfatter, at hastigheden nedsættes til 40 km/t på strækningen fra krydset med Vodskov Kirkevej til Solvænget. En hastighedsnedsættelse forventes også at bidrage til en bedre trafikafvikling og større oplevet sikkerhed og tryghed på strækningen.

Hvis den gamle Halsvejsforlængelse fastholdes, vil den skulle anlægges i kanten af et beskyttet område efter naturbeskyttelsesloven, og vil formentlig have nogle negative naturmæssige konsekvenser.

10. Indsigelse fra Jytte Laden Nielsen og Arne Juel Christensen vedrørende plejehjem/plejeboliger i Vodskov. Der fremsættes forslag om, at der i udviklingsplanen reserveres et kommunalt område til plejeboliger inden resten sælges til byggegrunde. Fx Langbrokrovej overfor Gøgeurtvej. Der er en tommelfingerregel om at ca. 20% af borgere over 80 år får brug for en plejehjemsplads. I Vodskov vil det svare til 56 pladser eller et plejehjem større end det nuværende friplejehjem Liselund. Reglen er under ændring, fordi ældre er sundere end før, og man lever længere. Hvilken procentsats/norm/tommelfingerregel planlægger Aalborg Kommune ud fra, i forhold til at reservere areal til det i udviklingsplanen?

Hvis ikke det er lagt fast, så opfordres kommunen til ikke at sælge hele kommunens eneste jordstykke til parcelhusformål.

Svar: **Delvist imødekommet.**

Den demografiske udvikling i Aalborg følges nøje i Aalborg Kommune ved bl.a. Ældre- og Handicapforvaltningen, og der er en stor opgave i at sikre, at der er tilstrækkeligt med plejeboliger, der passer til borgernes behov.

Budgetforligskredsen godkendte den 25. april 2016 fire principper, som man ønsker at tilrettelægge plejeboligområdet i Aalborg Kommune ud fra:

- **Økonomi:** Målet er, at hvert enkelt plejehjem har en bæredygtig økonomi.
- **Faglighed:** Målet er, at plejehjemmenes størrelse understøtter en høj faglighed og at medarbejdernes kompetencer afspejler beboernes behov.
- **Geografisk dækning:** Målet er, at der er geografisk dækning af plejehjem, som understøtter behovet i hvert af kommunens 10 planområder
- **Boligernes anvendelighed:** Målet er at skabe plejehjem, som tilgodeser beboernes trivsel og livskvalitet, og som er indrettet med mindst muligt institutionelt præg, men som også tilgodeser plejeboligen og plejehjemmene som en arbejdsplads.

På tværs af forvaltningerne i Aalborg Kommune arbejdes løbende med at koordinere, om der er behov for at udlægge arealer til offentlige formål i forbindelse med større boligudbygninger. Herudover er det en konkret politisk vurdering ved den årlige budgetlægning, hvilken kvote der stilles til rådighed, og hvor det skal bygges.

Boformer til seniorer.

Aalborg Kommune v/Ældre- og Handicapforvaltningen opfører ikke længere ældreboliger. Det forventes, at de kommende generationer af seniorer vil stille nye krav til en fremtidig bolig. Det vil typisk være tale om en mellemstor bolig (større end kendte ældreboliger i dag og mindre end parcelhuset), og en bolig der gerne ligger tæt på andre boliger med samme formål og mulighed for at skabe netværk og fællesfaciliteter sammen med andre. Og så må boligen gerne være lokaliseret centralt i forhold til offentlig og privat service – ikke mindst med nem adgang til dagligvarehandel.

Både i Aalborg og i de øvrige byer i Aalborg Kommune skal der sættes fokus på etablering, gerne i privat regi, af sådanne boliger for de kommende ældregenerationer. Ældre- og Handicapforvaltningen samarbejder med By- og Landskabsforvaltningen for at sikre, at planstrategi og kommuneplan understøtter etablering af boformer til seniorer.

Der er således ingen konkrete planer om at udlægge arealer til plejeboliger eller ældreboliger Vodskov.

I forhold til det konkrete areal ejet af kommunen er det vurderingen, at området passer fint i strukturen i Vodskov i forhold til, at arealet bebygges med parcelhuse. Boliger til ældre i Vodskov kan og bør findes tættere på centret i form af tæt/lave boliger o.l.

11. Bemærkninger fra Banedanmark om at de ingen bemærkninger har til Byudviklingsplan for Vodskov.

Svar: **Taget til efterretning.**

12. Bemærkninger fra Peter Stærkjær vedrørende vejbump ud for Vodskovvej 49 og vejen Gennem Bakkerne. Ud for Vodskovvej 49 er der planlagt en trafikregulering med et såkaldt "vejbump". Dette er til stor gene for dem der kører der, og på stedet er der et allétræ, så hastigheden er i forvejen lav her. Det er derfor overflødig. Stop planlægningen af dette.

Vejen "Gennem Bakkerne" har på strækningen fra rundkørslen på Tingvej (ved Vodskov Kirke) og helt til enden af asfaltvejen, hvor den går over i grusvej – er asfalten helt uacceptabel dårlig. Nyt asfalttæppe ønske. Vejen "Viren" – en smutvej og den direkte vej til Ældre- og Handicapforvaltningen på Storemosevej – er også i en standard der er helt uacceptabel. Denne ønskes også forbedret.

Svar: Taget til efterretning.

Bemærkningerne har ikke noget med byudviklingsplanen for Vodskov at gøre. Det bemærkes, at der i forbindelse med det igangsatte forskønnelsesprojekt - der også omfatter etablering af en 40 km/t zone på den centrale del af Vodskovvej - ikke vil blive placeret et vejbump ud for Vodskovvej 49. Det forventes derimod, at der etableres et nyt bump længere mod nordøst som indkørsel til den kommende hastighedszone.

Aalborg Kommune har planlagt nyt slidlag på den offentlige del af Gennem Bakkerne fra Tingvej til Østerbæk og fra byskiltet i Grindsted til Uggerhalnevej. Viren er derimod en privat fællesvej, som ikke vedligeholdes af Aalborg Kommune.

13. Bemærkninger fra Vodskov Samråd vedrørende cykelparkering og mobilitet. Cykelparkering bør fremgå af byudviklingsplanen, da det er vigtigt at kunne cykle trygt og sikkert til busforbindelser og handelsområder. Der findes en cykelparkeringsnorm i forhold til Aalborg Midtby i kommuneplanens bilag F og en standardcykelparkeringsnorm uden for Aalborg Midtby. Standardcykelparkeringsnormen med 1 cykel p-plads pr. 100 m² butiksareal til daglig- og udvalgsvarerbutikker bør konkretiseres for Vodskov herunder overdækkede cykel p-pladser ved offentlige transportanlæg, skoler, institutioner o.l. Hensynet til cyklister i Vodskov bør også fremgå af kommuneplanrammerne for byen.

I forhold til mobilitet fremgår det, at nogle af Vodskovs veje er udpeget som "rute-stier" for cyklister vist med prikket orange. De fremstår dog på kortet mere som gule prikker. Byudviklingsplanen bør præcisere, hvad der kendetegner det, som Aalborg kommune kalder en rute-cykelsti i en by som Vodskov, og hvad der skal få cyklister til at vælge rute-cykel stier frem for andre veje i Vodskov. Ligeledes bør det præciseres, hvad der kendetegner de overordnede cykelstier.

Veje: De overordnede veje i Vodskov deler cyklister og øvrig trafik-kørebane. På Vodskovvej er der alene nord og syd for bymidten etableret cykelbane. På øvrige veje er der ikke særlige færdselsarealer for cyklister. Der bør etableres foranstaltninger der sikrer cyklister og sikrer afviklingen af biltrafikken.

Kan en nedsættelse af hastigheden for bilister fra 50 km/t til 40 km/t på udvalgte "Cykelrutestier" være et signal til bilister og cyklister om, at vejene er cykelrutestier?

Det foreslås, at følgende tilføjes: Det skal være trygt, nemt og sikkert at cykle til busforbindelser, handelsområder, **skoler, institutioner, arbejdspladser og fritidsaktiviteter** (Fed tekst er forslag til tilføjelser til byudviklingsplanen).

Det eksisterende stinet (**gangstier, cykelstier og rekreative stier**) skal sikres og udvides. (Fed tekst er forslag til tilføjelser til byudviklingsplanen).

Cykelrute-stier: For at sikre at cyklisterne får øje på udpegede rute-stier, og brugere af ruter, bør det konkretiseres, hvordan "rute-stier" skal indrettes og udformes. De udpegede rutestier bør gennemgås så vejtekniske detaljer på ruterne udformes, så de opleves attraktive. Vigepligtsforholdene bør være, så det er tilstødende veje, der har vigepligten. Ramper og gennemgående fortove bør ændres, så cyklisternes fremkommelighed prioriteres.

Rekreative stier: Det er uklart, hvilken betydning det har at fx Vodskovvej og Tingvej er udpeget som overordnet rekreativ sti. Det bør fremgå, hvordan rekreative stier skal indrettes og udformes.

Kommuneplanrammer: Hensynet til cyklister bør fremgå af kommuneplanrammerne da de er et arbejdsredskab i den efterfølgende mere detaljerede planlægning.

Tilbyder møde for at afklare forholdene.

Svar: **Delvist imødekommet.**

Byrådets arbejder med, at cykelfremme tager udgangspunkt i den cykelhandlingsplan, som By- og Landskabsudvalget vedtog i 2013. Cykelhandlingsplanen indeholder fem hovedindsatsområder, der spænder fra etablering af et sammenhængende net af hurtige, sikre og direkte cykelruter til forhold omkring sikkerhed, skolebørn og parkering. Adgangen til et velfungerende og sammenhængende stinet er en væsentlig del af indsatsen – og mange byder sig til. I forbindelse med cykelhandlingsplanen blev alle ønsker indsamlet i en bruttoliste med 103 forslag – svarende til nye cykelstier for mere end 800 mio. kr.!

I forhold til revisionen af kommuneplanens retningslinjer kommer de til at forholde sig til det overordnede rekreative og trafikale cykelrutenet. I planlægningsmæssig forstand er formålet at sikre, at der ikke gennemføres byggeri eller anlæg, som efterfølgende kan hindre etablering af fx nye stier. Det udpegede cykelrutenet vil indgå som grundlag for fremtidige investeringer i ny infrastruktur.

Cykelrutebegrebet anvendes for ikke at forveksle det med en fysisk cykelsti. Et cykelrutenet fortæller blot, at ruten benyttes af cyklister. Udformningen kan variere og fx være cykelsti, cykelbane, shared space mm. Som det er omtalt i planen, er Vodskov kendetegnet ved mange smalle veje, hvor cyklisterne færdes sammen med biltrafikken uden eget færdselsareal (shared space). En måde at gøre det mere trygt og sikkert at cykle på disse gader kunne fx være ved at hastighedsdæmpe, som det fx er gjort ved skolen. En mere vidtgående løsning kunne være at etablere egentlige cykeltgader, hvor bilerne er velkomne, men hvor det er cyklerne der prioriteres. En sådan løsning vil typisk kræve, at der er flere cykler end biler og ingen busser.

Cykelparkering

Cykelparkeringsnormerne som i 2017 blev indarbejdet i kommuneplanen, er også gældende for Vodskov og beskriver krav til antal og udformning afhængig af funktion og beliggenhed. Der er ikke noget til hinder for, at der arbejdes med løsninger, der er endnu mere ambitiøse.

I forhold til cykelparkering hvor der i samtlige rammer står "Parkering i overensstemmelse med Bilag F", tilføjes "Cykelparkering". På denne måde signaleres ligeledes, at der også skal tages hensyn til cyklister.

I forhold til byudviklingsplanen ændres følgende under afsnittet mobilitet:

- "Det skal være trygt, nemt og sikkert at cykle til busforbindelser, handelsområder" til "Det skal være trygt, nemt og sikkert at cykle til busforbindelser, handelsområder, **skoler, institutioner, arbejdspladser og fritidsaktiviteter.**"
- "Det eksisterende stinet skal sikres og udvides" til "Det eksisterende stinet (**gangstier, cykelstier og rekreative stier**) skal sikres og udvides" .
- Signaturerne på kortet over stier justeres.

Tilføjelserne harmonerer fint med ønsket om, at Vodskov er modelby for cyklisme blandt oplandsbyer.

I forhold til ønsker om detailplanlægning af cykelstierne (vigepligt, indretning af rekreative stier m.m.) i Vodskov, er det noget der vil ske i forbindelse med den meget konkrete projektering/gennemførelse af de enkelte stier. Det er således ikke et detaljeringsniveau, der er aktuelt på dette niveau af kommuneplanlægningen.

14. Bemærkninger fra Kirsten Elkjær Schrøder vedrørende borgermødet, boligformer og trafiksikkerhed. Borgermødet havde stor tilslutning, dog en høj alder. Opfordrer til at der gøres mere for, at flere yngre deltager fx med invitation via e-boks.

Boligformer: Det er svært at se, hvor man skal flytte hen, når man ikke længere har behov for et stor familiehus, og gerne vil bo tæt på andre, der er i andre livsafsnit, og i en bolig, som man kan blive i selv om man har behov for pleje. Der opfordres til, at planen, mere tydeligt, kommer til at indeholde specifikke områder til bebyggelser, der kan leve op til dette.

Trafiksikkerhed: Strækningen på Vodskov Kirkevej mellem Rundkørslen til Valnøddevej er relativ bred. Der køres relativt stærkt på strækningen. Der opfordres til, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på strækningen.

På Vodskovvej er der nogle p-båse, der er placeret meget tæt på sideveje og pladser fx Garmlunden. Bilerne heri spærrer for udsynet fra sideveje. Der opfordres til, at de sløjfes.

Svar: **Ikke imødekommet**

Aalborg Kommune ønsker at komme bredt ud med informationerne om byudviklingsplanen, da det har betydning for den enkeltes dagligdag i forhold til både arbejds- og fritidsliv og for alle aldre. I forhold til processen med byudviklingsplanen, så har alle borgere i Vodskov modtaget materialet vedr. offentlighedsfasen på byudviklingsplanen via deres e-boks og tilsvarende oplysninger om afholdelsen af borgermødet. Desuden har der i Vodskov Kultur- & Idrætscenter være informationer om borgermøde på plancher og på informationstavlen i forhallen.

Den demografiske udvikling i Aalborg Kommune følges nøje af kommunen ved bl.a. Ældre- og Handicapforvaltningen, og der er en stor opgave i at sikre, at der er tilstrækkeligt med plejeboliger, der passer til borgernes behov.

Budgetforligskredsen godkendte den 25. april 2016 fire principper, som man ønsker at tilrettelægge plejeboligområdet i Aalborg Kommune ud fra:

- **Økonomi:** Målet er, at hvert enkelt plejehjem har en bæredygtig økonomi.
- **Faglighed:** Målet er, at plejehjemmenes størrelse understøtter en høj faglighed og at medarbejdernes kompetencer afspejler beboernes behov.
- **Geografisk dækning:** Målet er, at der er geografisk dækning af plejehjem, som understøtter behovet i hvert af kommunens 10 planområder
- **Boligernes anvendelighed:** Målet er at skabe plejehjem, som tilgodeser beboernes trivsel og livskvalitet, og som er indrettet med mindst muligt institutionelt præg, men som også tilgodeser plejeboligen og plejehjemmene som en arbejdsplads.

På tværs af forvaltningerne i Aalborg Kommune arbejdes løbende med at koordinere, om der er behov for at udlægge arealer til offentlige formål i forbindelse med større boligudbygninger. Herudover er det en konkret politisk vurdering ved den årlige budgetlægning, hvilken kvote der stilles til rådighed, og hvor det skal bygges.

Trafiksikkerhed

Med hensyn til Vodskov Kirkevej kan det oplyses, at der i 2017 blev gennemført et projekt med det formål at forbedre sikkerheden og trygheden på strækningen ud for skolen af hensyn til de skolebørn, som selv færdes til og fra skole. Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om yderligere tiltag på Vodskov Kirkevej. Indsatsen mod høje hastigheder har højere prioritet på andre vejstrækninger.

Med hensyn til p-båse er enkelte båse tidligere blevet sløjet på kritiske steder. De nuværende p-båse vurderes ikke at udgøre et sikkerhedsmæssigt problem i forhold til udsynet fra sidevejene.

15. Indsigelse fra Herluf E. Nielsen vedrørende kommuneplanramme 5.2.B6 Englodden. Området ønskes udtaget af kommuneplanen, da der drives landbrug på ejendommen, og det indgår som en væsentlig del af sammenhængskraften og helheden. Området kom ind i kommuneplanen i 2009. I en offentliggjort støjrapport fra Miljøstyrelsen er der målt et støjniveau på 55-60 dB, og niveauet ligger dermed på den officielle øverste grænse for boligbyggeri på 58 dB. Med den hastigt stigende trafik på motorvejen, Vodskovvej og trafik på en eventuel kommende forlængelse af Følfodvej, vil vejstøjen i området komme

væsentligt over den øverste støjgrænse. Der har gennem en årrække opholdt sig en fredet flagermuskoloni på gårdens hølofter og i træbevoksningen omkring gården. Området har betydelig naturfredningsmæssig værdi, som er beskyttet af lovgivning.

En væsentlig del af rammeområdet er tidligere overført fra byzone til landzone pga. af lav interesse for boligbyggeri og stor værdi for landbrugsmæssig drift.

Der anmodes om, at det af Herluf E. Niensens ejede areal udtages af kommuneplanramme 5.2.B6 eller indtil videre bevarer status med landbrugsmæssig drift for øje. Desuden anmodes om, at hjemmet og bygningerne gennem flere generationer holdes uden for kommuneplanen. Der er foretaget omfattende investeringer på gården.

Svar: Imødekommet.

Der foretages supplerende høring med henblik på at optage perspektivområdet til en egentlig kommuneplanramme 5.2.B13 Vodskov sydvest mod at kommuneplanramme 5.2.B6 Englodden udgår af kommuneplanen. Begge arealer ligger inden for kystnærhedszonen.

16.Bemærkninger fra Erhvervsstyrelsen vedrørende arealudlæg i kystnærhedszonen som perspektivområde. I kystnærhedszonen uden for udviklingsområder gælder, at landets kystområder skal søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængig af kystnærhed. Udlæg af ny byzone og etablering af anlæg inden for kystnærhedszonen uden for udviklingsområderne kræver derfor en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse. Da det er en national interesse at sikre kystområderne, har Erhvervsstyrelsen over for kommunen oplyst, at perspektivområder for udvikling i kystnærhedszonen ikke bør indgå som retningslinje, da en kommunal retningslinje fastlægges for en periode på 12 år, og kommunen har pligt til at virke for kommuneplanens gennemførelse. De bør i stedet fremgå af redegørelseskort e.l.

Da Aalborg Kommune i forbindelse med revision af kommuneplanens retningslinjer, senest med udgangen af 2018, vil offentliggøre et forslag med revision af retningslinjerne, herunder den omtalte retningslinje for perspektivområder, gør Erhvervsstyrelsen ikke indsigelse mod forslaget.

Kommunen har desuden ansøgt Erhvervsministeriet om mulighed for bl.a. at udpege arealer sydvest for Vodskov by til udviklingsområder inden for kystnærhedszonen. Dette skal medtages i gennemgangen af perspektivområder i kommunen.

I den supplerende høring har Erhvervsstyrelsen pr. telefon oplyst, at de ingen bemærkninger har.

Svar: Imødekommet.

Der foretages supplerende høring med henblik på at inddrage perspektivområdet som en egentlig kommuneplanramme 5.2.B13 Vodskov sydvest (7,1 ha) mod at der udtages et andet område mellem Vodskovvej og motorvejen nemlig kommuneplanramme 5.2.B6 Englodden (7,8 ha). Begge arealer ligger inden for kystnærhedszonen. 5.2.B6 Englodden var vurderet til at kunne rumme ca. 40 - 60 boliger afhængig af type. Området 5.2.B13 Vodskov sydvest er, ved den nærmere vurdering af området, vurderet til at kunne rumme ca. 60 boliger afhængig af boligtype, da området også skal indeholde arealer til håndtering af regnvand fra området. Ændringen har således ingen betydning for arealregnskabet og rummeligheden i Vodskov By, som var fremlagt sammen med forslaget for byudviklingsplanen for Vodskov.

Vodskov ligger på grænsen af og inden for kystnærhedszonen. I forbindelse med muligheden for at ansøge erhvervsministeren om udpegning af udviklingsområder i Aalborg Kommune er det omtalte område sydvest for Vodskov en del af de ansøgte områder (område 12). Byudvikling i byen er begrænset af stærke interesser som natur- og kulturområdet i Hammer Bakker, Motorvej E45 samt støjkonsekvensområde fra Aalborg Lufthavn. Udviklingsområdet ligger dermed som den sidste mulige afrunding af byen mod sydvest. Området er ren landbrugsland, beliggende i et fladt landskab, som er opstået som marint forland/hævet havbund opbygget siden stenalderen. Området er uden visuel kontakt med kysten.

Udviklingsområder omkring Aalborg og de større oplandsbyer er udlagt for at sikre udviklingsmuligheder for Aalborg og de større oplandsbyer med særlige vækstpotentialer. Områderne vil efter behov løbende kunne overføres til byzone via lokalplanlægning.

Bemærkninger fra den supplerende høring i perioden 7. maj til 4. juni 2018:

17. Bemærkninger fra Banedanmark om, at de ingen bemærkninger har til den supplerende høring.

Svar: Taget til efterretning

18. Bemærkninger fra Lasse Mølgård Andersen vedrørende opbakning til Trine Dam Larsens (nr. 4) indsigelse om, at stien fra Vodskov Byvej og til Hammer Bakker altid har været der, men at den de sidste par år er forsøgt spærret af beboere op til stien. Mange har benyttet stien, og mange er overraskede over, at den nu er spærret, og at det er ærgerligt for byen.

Svar: Ikke imødekommet.

Stier i og omkring Vodskov vil blive vurderet i forbindelse med en større revision af alle kommuneplanens retningslinjer for kommunen som helhed i løbet af 2018. I den forbindelse vil kommunen forholde sig til det overordnede rekreative og trafikale cykelrutenet. Formålet er at sikre, at der ikke gennemføres byggeri eller anlæg, som efterfølgende kan hindre etablering af fx nye stier. Det er forventningen, at det udpegede cykelrutenet vil indgå som grundlag for fremtidige investeringer i ny infrastruktur. Den omtalte sti er et privat anliggende og ikke en del af revisionen af det overordnede rekreative og trafikale cykelrutenet.

19. Bemærkninger fra Henrik Mentz vedrørende opbakning til, at område 5.2.B6 Englodden udtages af kommuneplanen, da området ligger meget tæt på motorvejen, hvilket gør andre områder mere optimale at udvikle på, da de er bedre placeret mht. støj fra motorvejen, integration til byen, skole, institutioner o.l. Området har desuden stor værdi for andre. Derudover er der opbakning til planlægning af en vej vest om Vodskov, da den åbner op for udvikling af nye boligområder.

Svar: Imødekommet.

Bemærkninger er imødekommet, da der bakes op om byudviklingsplanen/kommuneplantillæggets ændringer i forhold til rammeområde 5.2.B6 Englodden og omfartsvejen vest om Vodskov.