

## Kommuneplantillæg H.033 og Lokalplan 1-1-134 BRT-tracé, Aalborg

### Indsigelser og bemærkninger

Der er modtaget følgende henvendelser:

1. Leif Midtgaard, Lektorvej 85, 9000 Aalborg
2. Casper Feilberg, Liselejevej 6, 9270 Klarup
3. Aalborg Kommune tilgængelighedsauditør Kit Bos, SUN, Danmarksgade 17, 9000 Aalborg
4. Banedanmark, Teknik, Vejlevej 5, 7000 Fredericia
5. Netselskabet N1, Over Bækken 6, 9000 Aalborg
6. Bayern AutoGroup, Aalborg A/S v. Mikael Christensen, Jyllandsgade 26, 9000 Aalborg
7. Karen Povlsen, Vang Mark 25, 9380 Vestbjerg
8. Claus Evertsen
9. Svend Erik Brink, Borgergade 25, 9000 Aalborg
10. Navne- og adressebeskyttelse
11. Brian Lilholt, Kastetvej 113, 4. th, 9000 Aalborg
12. Leif Midtgaard, Lektorvej 85, 9000 Aalborg
13. Claus Evertsen
14. InvestorGruppen A/S, Jyllandsgade 20, 9100 Aalborg C
15. Navne- og adressebeskyttelse
16. Jacob Larsen, Kærhavegårdvej 129, 9270 Klarup
17. Birgitte Storgaard
18. Kamilla, 9270 Klarup
19. Camilla Mortensen, 9270 Klarup
20. Marianne Klim
21. Claus Rittig, Nørremarksvej 30, 9270 Klarup
22. Mathias, Snekkerstenvej, 9270 Klarup
23. Intet navn oplyst
24. Iben Andersen, Kærhavegårdvej 85, 9270 Klarup
25. Rune
26. Merete Bøgh Kristensen, Kærhavegårdvej 70, 9270 Klarup
27. Dennis Jensen, Rågelejevej 1, 9270 Klarup
28. Kate Jørgensen, 9270 Klarup
29. Kenneth
30. Sarah
31. Maiken Erouart, Spartavej 7B, 9270 Klarup
32. Birgitte Gandil Skoda, Romdrupvej 63B, 9270 Klarup
33. Anders Bruun, 9270 Klarup
34. Jan Nielsen
35. Martin Ryge Reinholdt, Kærhavegårdvej 81, 9270 Klarup
36. Heine, 9270 Klarup
37. Carina
38. Tina Mikkelsen, Kærhavebakken 10, 9270 Klarup
39. Marianne Thomsen
40. Laust Mellerup, Skodsborgvej 97, 9270 Klarup
41. Jakob Adelhard, Hornbækvej 72, 9270 Klarup
42. Kirsten Plough, Stærevej 4, 9270 Klarup
43. Birthe Kaldsen, Olymposvej 44, 9270 Klarup
44. Søren Jensen, Skodsborgvej 17, 9270 Klarup
45. Merete Carlsen
46. Morten Lund Jensen, Klarup Kirkevej 38, 9270 Klarup
47. Helle
48. Per Larsen, Olymposvej 48, 9270 Klarup
49. Louise Oxvig, Snekkerstenvej 91, 9270 Klarup
50. Mads Nygaard, Klarup
51. Anita Hansen
52. Benjamin Watts, 9270 Klarup
53. Leif Midtgaard, Lektorvej 85, 9000 Aalborg

54. H. Pedersen
55. Kaj A. Jørgensen, Tranevej 48, 9310 Vodskov
56. Anders Bystrup, Læsøgade 20, 3. tv, 9000 Aalborg
57. T. Pedersen
58. Rasmus Valbjørn, Platanvej 20
59. Dorte
60. Torben Andersen, Borupsalle 1B, 9530 Støvring
61. B52/Aalborg Fodbold Club, Scoresbysundvej 5, 9210 Aalborg SØ
62. Brian, Tambosundvej 39, st. th, 9220 Aalborg Øst
63. Iben Konnerup, 9270 Klarup
64. Belinda Wilquin, Sneppevej 9, 9270 Klarup
65. Julie Nedergaard, Novembervej 5, 9270 Klarup
66. Kenneth Askov, Postvej 3b, 9270 Klarup
67. Anita
68. Asger Milborg
69. Line
70. Tine, Kærløbervej 1, 9270 Klarup
71. Rasmus
72. Majken Pohl
73. Heidi Langergaard Kroer, Hørsholmvej 2, 9270 Klarup
74. Aalborg Universitet, Campus Service, Myrdalsstræde 268, 9220 Aalborg Ø
75. T. Pedersen
76. Kaj A. Jørgensen, Tranevej 48, 9310 Vodskov
77. Maren Moltsen
78. John Aarestrup Carlsen, Riishøjsvej 120, 9000 Aalborg
79. Bygningsstyrelsen v/ Sue-Ling Knudsen, Thomas Helsteds Vej 9A, 8660 Skanderborg
80. Viola Ørbæk, Tordenskjoldsgade 9, st. tv, 9000 Aalborg
81. Leif Midtgaard, Lektorvej 85, 9000 Aalborg
82. Kim Thomsen
83. Jørn Rostgaard Sørensen, Offerlunden 3, 9230 Svenstrup J
84. Andreas, 9000 Aalborg
85. Carsten Mortensen, Pernillevej 5, 9000 Aalborg
86. Ole Jensen
87. Anne Kelter-Wesenberg
88. Henrik S. Jørgensen, Lyngholmsvej 39, 9200 Aalborg SV
89. Pernille Troelsen
90. Jørgen Nielsen, Tværgade 10A, 9270 Klarup
91. Jørgen Nielsen, Tværgade 10A, 9270 Klarup
92. Jørgen Nielsen, Tværgade 10A, 9270 Klarup
93. Maj Karmisholt, Klarupvej 28, 9270 Klarup
94. Amalie, Urbansgade 23, 3. tv, 9000 Aalborg
95. Mette Stensøe Jessen
96. Britt Thomsen, Novembervej 3, 9270 Klarup
97. Michael Jensen, 9270 Klarup
98. Leif Kløve Sørensen, Plateauet 1, 1. tv., 9000 Aalborg
99. Birthe E. Sørensen, Plateauet 1, 1. tv., 9000 Aalborg
100. T. Pedersen
101. T. Pedersen
102. Henrik Koch, Annebergvej 63, 1. st., 9000 Aalborg
103. Cecilie
104. Jytte Mikkelsen, Rypevej 1, 9270 Klarup
105. Jannie Christensen, Bernstorffsgade 26, 9000 Aalborg
106. Christian Grund Sørensen, Anders Borks Vej 9, 9000 Aalborg
107. Karin Damgaard
108. Himmerland Boligforening, Rendsburggade 22, 9000 Aalborg
109. Himmerland Boligforening, Rendsburggade 22, 9000 Aalborg
110. Leif Midtgaard, Lektorvej 85, 9000 Aalborg
111. Karin Mette Petersen, Annebergvej 63, 1., 9000 Aalborg

112. Nils Dorin Jacobsen, Gistrupparken 38, 9260 Gistrup
113. Aalborg Kommunes Handicapråd v/rådssekretær Lene Krogh-Jørgensen
114. Gert-Ove Andersen, Rughaven 51, st. th, 9000 Aalborg
115. Jørgen Birkemose Andersen, Møllegade 4, 3., 9000 Aalborg
116. Ole Friis, Paludan Müllersvej 25, 9000 Aalborg
117. Lise Stenbro, Ryes Passage 2, st. th, 9000 Aalborg
118. Flemming Gade, Annebergvej 78, 9000 Aalborg
119. Carsten Larsen, Bernstorffsgade 69, 9000 Aalborg
120. Rolf Iversen, Istedgade 38, st. tv, 9000 Aalborg
121. Allan Kristensen, Bernstorffsgade 51, 9000 Aalborg
122. Mikael Vetner, Bernstorffsgade 53, 9000 Aalborg
123. Nikolaj Svendsen, Bernstorffsgade 67, 9000 Aalborg
124. Jess Nielsen, Bernstorffsgade 30, 9000 Aalborg
125. Chris Holmberg Bahnsen, Blegkilde Alle 173, 2, 7, 9000 Aalborg
126. Niels Melchior Jensen, Kvisten 82, 9260 Gistrup
127. Venstre i Aalborg Kommune c/o Hanne F. Greve, Sønder Tranders Bygade 6, 9260 Gistrup
128. Casper Mortensen, Jakob Skomager Vej 2, 2. tv, 9000 Aalborg
129. Anna Heidemann, Boulevarden 18, 1. th, 9000 Aalborg
130. Niels Melchior Jensen, Kvisten 82, 9260 Gistrup
131. GuldBageren Vestbyen, Kastetvej 115, 9000 Aalborg
132. Anni Guldberg, Davids Alle 18, 9000 Aalborg
133. Poul K. Guldbæk, Nørgårdsvej 30A, 9260 Gistrup
134. Kaj A. Jørgensen, Tranevej 48, 9310 Vodskov
135. Romdrup Klarup Samråd, 9270 Klarup
136. Mike White, Hellevangen 35, 9210 Aalborg SØ
137. Ann Kinly Klinge, Karnersvej 7A, 9000 Aalborg
138. Steffen Gram, Bernstorffsgade 26, 9000 Aalborg
139. Eigil Frost, Ellehammersvej 18, 9430 Vadum
140. Andelsboligforeningen Bohrparken, Advokat Rasmus Nordahl Krogshave, EUROJuris, Gabels Torv 5, 9000 Aalborg
141. Anker Lohmann-Hansen
142. Ole Færch, Under Lien 16, 9000 Aalborg
143. Formand Kommuneforeningen Venstre i Aalborg Kommune, Hanne Fjeldsø Greve, Sønder Tranders Bygade 6, 9260 Gistrup
144. Othello Bageriet v/ adv. Claus Bo Jakobsen
145. Anker Lohmann-Hansen
146. Arriva Danmark A/S v/ Henrik Hasselbalch Larsen, Troensevej 18, 9220 Aalborg Ø
147. Anker Lohmann-Hansen
148. Flemming Georg Qvist, C.V. Jessens Gade 7,1. th, 9000 Aalborg (m. underskrift fra 83 borgere)
149. Jannie Christensen, Bernstorffsgade 26, 9000 Aalborg (m. underskrift fra 32 borgere)
150. Karl Korfits Andersen, fmd. Gistrup Beboerforening, Hadsundvej 398, 9260 Gistrup
151. Hanne Noisen, Otte Ruds Gade 29, 9000 Aalborg (m. underskrift fra 4 borgere)

Henvendelserne er behandlet efter emne nedenfor.

Oversigt over emner:

- A. **Indsigelse** vedrørende videreførelse af BRT mod øst til Klarup, Storvorde og/eller Gistrup.
- B. **Indsigelse** vedrørende forringelser og belastning af bymiljøet samt mindsket fremkommelighed i bymidten.
- C. **Indsigelse** vedrørende forringelser på Kastetvej samt mindsket fremkommelighed og trafiksikkerhed i Vestbyen.
- D. **Indsigelse** vedrørende prioritering af højtprofileret cykelforbindelse og cyklister langs tracéet.
- E. **Indsigelse** vedrørende forringelser og forandringer i den øvrige busdrift som følge af BRT.
- F. **Indsigelse** vedrørende øget trafik og hastighed samt dårligere trafiksikkerhed i og omkring Bernstorffsgade.
- G. **Indsigelse** vedrørende manglende dokumentation og baggrundsmateriale.
- H. **Indsigelse** vedrørende alternativer til planlægning for BRT.
- I. **Indsigelse** vedrørende at der bør kompenseres for nedlagte p-pladser.
- J. **Indsigelse** vedrørende ønsker til drift og service af BRT.
- K. **Indsigelse** vedrørende gener og forurening fra støj- og luftforurening samt vibrationer.
- L. **Indsigelse** vedrørende for lang afstand mellem visse stationer.
- M. **Indsigelse** vedrørende at BRT er en ufornuftig økonomisk prioritering.
- N. **Indsigelse** vedrørende at p-normen ikke bør være lavere for fremtidig stationsnær planlægning.
- O. **Indsigelse** vedrørende ændringer af udkørsel fra Eternittens område.
- P. **Indsigelse** vedrørende tilgængelighed til BRT-stationer.
- Q. **Indsigelse** vedrørende hvilke ledningsarbejder i undergrunden, der skal laves på strækningen.
- R. **Indsigelse** vedrørende stationsnavne i campusområdet.
- S. **Indsigelse** vedrørende bevaring af brostensbelagt vejbane samt mulighed for venstresving ved Politigården.
- T. **Indsigelse** vedrørende brandvej og adgang til gården ved stationen "Vestre Fjordvej".
- U. **Indsigelse** vedrørende højresvingsbane ved Magisterparken.
- V. **Indsigelse** vedrørende vendeplads ved Steen Billes Gade og C.V. Jessens Gade.
- W. **Indsigelse** vedrørende indvirkning på den fredede bygning Jens Bangs Stenhus.
- X. **Indsigelse** vedrørende manglende information og planer for området omkring stationen "Campus Forum".
- Y. **Indsigelse** vedrørende fortætning i byudviklingszonen og hensyn til omgivelserne.
- Z1. **Bemærkning** vedrørende spørgsmål til ensretninger og omlægninger af trafik.
- Z2. **Bemærkning** vedrørende planforslagets overensstemmelse med Jernbaneloven.
- Z3. **Bemærkning** vedrørende 60 kV-anlægget i lokalplanområdet.
- Z4. **Bemærkning** vedrørende spørgsmål til adgangsforhold til Jyllandsgade 26.
- Z5. **Bemærkning** vedrørende arkæologiske interesser.
- Z6. **Bemærkning** vedrørende spørgsmål om trafikmængde på Annebergvej og fremtidig kollektiv trafikbetjening.
- Z7. **Bemærkning** vedrørende forslag til navnekonkurrence.
- Z8. **Bemærkning** vedrørende spørgsmål til konsekvenser for ejendommen Jyllandsgade 20.
- Z9. **Bemærkning** vedrørende ønske om mere debat om John F. Kennedys Plads.
- Z10. **Bemærkning** vedrørende fortsat adgang til anlæg på Scoresbysundvej 5.
- Z11. **Bemærkning** vedrørende forskerudtalelser om BRT.
- Z12. **Bemærkning** vedrørende fremtidig udbud, anlæg og drift.

**A. Indsigelse fra** 2, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 77, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 103, 104, 110, 135, 141 og 150.

Vedrørende: Videreførelse af BRT mod øst til Klarup, Storvorde og/eller Gistrup.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Det vil ikke være muligt at skabe det nødvendige passagergrundlag til at planlægge for at videreføre BRT-forbindelsen mod øst/sydøst til hverken Klarup, Storvorde eller Gistrup. Planerne for BRT-forbindelsen er tæt knyttet op på ambitionerne om stationsnær byudvikling og fortætning, og Klarup eller de øvrige mindre byer egner sig ikke til fortætning og udbygning i det nødvendige omfang, men har andre bykvaliteter. Den kollektive trafikbetjening af byerne vil fortsat skulle ske ved bybusser, der også vil forbinde til Nyt Aalborg Universitetshospital, hvor BRT får endestation. Ændringerne i den kollektive trafikbetjening vil ikke betyde en betydelig stigning i privatbilismen, hvorfor vi heller ikke forventer en øget forurening fra biltrafikken i de nævnte byer som følge af BRT.

**B. Indsigelse fra** 9, 55, 58, 60, 76, 82, 84, 85, 111, 115, 117, 126, 128, 129, 130, 134, 139, 141, 142, 144, 145 og 151.

Vedrørende: Forringelser og belastning af bymiljøet samt mindsket fremkommelighed i bymidten.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Besøgende i bymidten vil fortsat opleve god tilgængelighed til bymidtens offentligt tilgængelige parkeringsanlæg. Med de ændrede trafikale vilkår vil det stadig være muligt at nå frem til de enkelte gader, selvom rejsetiden i bil kan blive forlænget. Ærindekørsel på Boulevarden indbefatter, at besøgende kan køre ind til fx klinikker, butikker og lignende. Det gælder også besøgende til butikker og erhverv i gaderne omkring Boulevarden, herunder Christiansgade. Beboere vil ligeledes have lovligt ærinde i området.

Vi forventer, at generne og belastningen fra bustrafikken mindskes som følge af BRT. Dels vil vibrationer og støj mindskes, da kørebanen opgraderes til høj kvalitetsbelægning, og dels vil de længere busser betyde, at der især i myldretiden vil være behov for færre busser på strækningen end i dag. Vi vurderer ikke, at belastningen vil kunne mindskes yderligere ved at lade busserne køre uden om bymidten, da der under alle omstændigheder vil være behov for at forsyne bymidten med kollektiv trafik fra vest og øst.

På Østerågade og Boulevarden vil BRT betyde en mere overskuelig bustrafik med færre gener end i dag, hvilket fint matcher den historiske gade og handelslivet. Vi forventer ikke, at handelslivet vil blive påvirket i tilfælde af, at der ikke etableres en station på Boulevarden. De øvrige bybusser vil fortsat betjene den del af bymidten via Boulevarden og Vingårdsgade. Visse byrum omdannes som følge af BRT, herunder John F. Kennedys Plads, Jyllandsgade, Østerågade og langs Kastetvej – disse investeringer vil være med til at styrke bymidten. Generelt forventer vi, at BRT vil styrke bymidtens udvikling.

**C. Indsigelse fra** 11, 55, 56, 58, 59, 60, 76, 85, 106, 111, 114, 117, 118, 120, 125, 131, 134, 139, 145, 148 og 151.

Vedrørende: Forringelser på Kastetvej samt mindsket fremkommelighed og trafiksikkerhed i Vestbyen.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Varelevering til butikker langs Kastetvej vil fortsat kunne foregå med 12-meterslastbiler. Kundeparkering vil fortsat kunne ske langs Kastetvej, men ensretningen vil medføre, at kunder i bil fra vest skal køre en omvej. Den mindskede fremkommelighed for bilister vil medføre mindre eksponering af erhvervslokaler langs Kastetvej over for bilister. Til gengæld vil gaden få karakter af et samlende fredeliggjort gaderum for gående, cyklister og kollektiv trafik, der binder Vestbyen sammen. Helhederne og sammenhængene i Vestbyen forventes styrket yderligere i de kommende år, hvor arbejdet med en helhedsplan for Vestbyen iværksættes.

Etableringen af vendepladser og vejlukninger langs Kastetvej sker for at sikre trafiksikkerheden i sidegaderne. Vi vurderer, at trafikken fortsat vil kunne afvikles hensigtsmæssigt i sidegaderne. Der vil fortsat være tilkørselsmuligheder til alle gårde, matrikler og garager i Vestbyen.

Det er intentionen at lukke for gennemkørende biltrafik på Kastetvej under Vestbyen Station, men der er endnu ikke taget stilling til, om det skal foregå ved en busgrav eller med skiltning. Lukningen sker, for at Kastetvej ikke fremover skal fungere som gennemkørselsvej for biltrafikken.

Vi forventer ikke, at BRT medfører, at antallet af p-pladser langs Kastetvej vest for Dannebrogsgade reduceres. I gaderne Otte Ruds Gade og C.V. Jessens Gade forventer vi, at der nedlægges i alt 15 p-pladser langs kantsten. Det er endnu ikke fuldt belyst, om det er muligt at genetablere pladserne andre steder i nærområdet, fx ved etablering af skråparkering. Enkelte beboere foreslår at udvide området med p-licens til at omfatte hele Vestbyen. Vi vurderer dog, at en sådan udvidelse ikke vil kunne bidrage væsentligt til at kompensere for de nedlagte p-pladser.

Den gennemkørende biltrafik på Kastetvej vil fremover skulle køre ad Peder Skrams Gade og Annebergvej. Det drejer sig om 3000 biler i døgnet, hvilket ifølge trafikmodelberegninger ikke medfører kritiske stigninger i biltrafikken på det øvrige vejnet. Stigningen i trafikken ligger inden for rammerne af vejenes kapacitet. Fremover vil gennemkørende bilister til og fra bymidten fordele sig, afhængigt af deres destination. Ifølge trafikmodelberegningerne vil stigningen heller ikke her være væsentlig.

Der er allerede foretaget trafiksaneringer på Annebergvej, og der er derfor ikke behov for yderligere tiltag i forbindelse med den øgede trafikmængde. På Peder Skrams Gade følges udviklingen løbende, og der vurderes pt. på, hvilke tiltag der kan gøres for at sikre trafiksikkerheden. Langs skydebanevej etableres der stier, så cykler ikke længere færdes på kørebanen, og krydsningshellen ved Vesterkæret Skole fastholdes.

**D. Indsigelse fra** 15, 20, 54, 74, 75, 78, 79, 105, 111, 115, 119, 121, 122, 124, 136, 137, 138 og 149.

Vedrørende: Prioritering af højtprofileret cykelforbindelse og cyklister langs tracéet.

Svar: **Delvist imødekommet.**

De forventede vilkår for cyklister på bl.a. Østerågade og Boulevarden uddybes i lokalplanens redegørelse og bestemmelser, således at det fremgår, hvilke vilkår der forventes på de enkelte strækninger, hvor det er relevant.

På Østerågade og Boulevarden forventes fremkommeligheden for cyklister at være uændret. Til trods for, at strækningen opleves utryk for cyklister, er der i dag meget høj cykelsikkerhed på Østerågade og Boulevarden, målt på uheldsregistreringer. Antallet af busser på strækningen mindskes med BRT, men BRT-busserne er til gengæld længere. Buslommerne i Østerågade nedlægges, hvilket vil øge trygheden for cyklister, fordi de ikke længere skal cykle venstre om svingende busser. Fremover vil cyklister skulle vente bag ved busserne, når de stopper ved BRT-stationen på Nytorvs perroner.

Vi anbefaler ikke at reducere fortovsbredden for at lave cykelstier, fordi det vil skabe dårligere vilkår for fodgængere, butikker og udeservering. Det vil derimod være mere hensigtsmæssigt at lade cyklister tage andre veje i bymidten, hvis de ikke ønsker at færdes sammen med busserne. Her skal det videre undersøges, om fx Rantzausgade kan spille en rolle i fremtiden.

Den højtprofilerede cykelforbindelse fra Nytorv til Nyt Aalborg Universitetshospital er beskrevet i lokalplanen, men redegørelsen uddybes for at gøre det tydeligt, hvordan projektet er tænkt sammen med BRT-forbindelsen.

Da det præcise forløb af cykelforbindelsen langs BRT-tracéet på Bertil Ohlins Vej i campusområdet ikke er fastlagt endnu, har vi ikke haft mulighed for at tegne et entydigt forløb, herunder krydsningen af BRT-tracéet ind på kortbilagene. Vi har derfor valgt ikke at lade den fremgå i planlægningen for BRT-tracéet. Ambitionen er dog fortsat, at der skal være både cykelforbindelse og fortove langs vejen. Cykelforbindelsen kan efterfølgende anlægges langs tracéet efter Vejloven.

Den højtprofilerede cykelforbindelse forløber gennem Vejgård ad Samsøgade, Riishøjsvej og Hadsundvej. Den forventede øgede trafikmængde på Bernstorffsgade og Riishøjsvej som følge af BRT-projektet får ikke væsentlig betydning for kvaliteten af cykelforbindelsen eller for cyklister fra Eternittens område, der kører ad Bernstorffsgade til cykelforbindelsen.

**E. Indsigelse fra** 8, 20, 55, 56, 62, 82, 84, 112, 126, 128, 129, 130, 133, 134, 135, 141, 145 og 150.

Vedrørende: Forringelser og forandringer i den øvrige busdrift som følge af BRT.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Omlægninger af busruter og ændrede køreplaner er ikke beskrevet i lokalplanen. Det skyldes dels, at planen ikke vedrører driften, men kun anlægsprojektet, og dels at vi endnu ikke ved præcist, hvordan den øvrige busdrift bliver forandret. Etableringen af BRT ændrer i sig selv kun på driften af linje 2, men der kan komme andre ændringer af bybusdriften. Det er derfor for tidligt at sige noget om, hvordan den samlede bybusdrift bliver.

På campusområdet vil der fortsat være mulighed for at skifte bus kort gåafstand fra BRT-stationen, så det bliver smidigt at foretage skift mellem BRT og bybusser. Omstigning til andre busser vil således ikke foregå ved BRT-endestationen på Nyt Aalborg Universitetshospital.

Busbetjeningen til Klarup, Storvorde og Gistrup forventer vi vil foregå med bybusser fra Selma Lagerlöfs Vej, således at der opretholdes kollektiv trafikbetjening til byerne og internt i byerne. Passagerer mellem disse byer og Aalborgs bymidte vil få et skift, de ikke har haft med den nuværende linje 2. Det er ambitionen, at skiftet skal være så smidigt som muligt, så kollektiv trafik fortsat vil være et attraktivt alternativ til privatbilisme for beboere i byerne. Det kan dog ikke udelukkes, at ændringerne vil medføre en lille stigning i privatbilismen fra byerne.

**F. Indsigelse fra** 15, 54, 57, 78, 98, 105, 114, 116, 119, 121, 122, 123, 124, 136, 137, 138 og 149.

Vedrørende: Øget trafik og hastighed samt dårligere trafiksikkerhed i og omkring Bernstorffsgade.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Trafikmængden på Bernstorffsgade vil stige som følge af begrænsningerne i svingbevægelserne til de øvrige sideveje til Sohngårdsholmsvej (Vonsyldsgade, Heilskovsgade og Petersborgvej). Fremover vil en del af biltrafikken til sidevejene blive ledt ad Bernstorffsgade eller Langelandsgade.

Stigningen i biltrafikken på Bernstorffsgade og Riishøjsvej vil alene bestå i en del af biltrafikken til det øvrige villakvarter. Stigningen vil være mærkbar for beboerne i gaden, men mængden vil ikke overstige, hvad der normalt kan afvikles uden problemer på villaveje af den størrelse. Vi vurderer ikke, at de delvise vejlukninger vil medføre en stigning i den gennemkørende biltrafik til andre kvarterer.

Vi forventer ikke, at ændringerne vil skabe trafiksikkerhedsmæssige problemer for gadens beboere eller gennemkørerne cyklistere på den højtprofilerede cykelforbindelse. Vi forventer heller ikke, at ændringerne vil gøre Bernstorffsgade/Riishøjsvej til en mere attraktiv "smutvej" for bilister til resten af Vejgård eller Eternitten.

Aalborg Kommune holder løbende øje med udviklingen i trafikken og vil også fremover have opmærksomhed på, om de trafikale ændringer imod forventningen får utilsigtede konsekvenser. I den forbindelse vil vi vurdere, om der skal iværksættes tiltag på gaderne.

I hørings svarene foreslås forskellige alternative trafikløsninger – herunder at undlade de delvise vejlukninger, at lukke Bernstorffsgade delvist ved Sohngårdsholmsvej tilsvarende de andre gader, at fjerne busslusen i Samsøgade, at lukke Bernstorffsgade ved Riishøjsvej eller at etablere et lyskryds ved Petersborgvej og Sohngårdsholmsvej. Vi vurderer, at de foreslåede trafikløsninger vil betyde uhensigtsmæssige trafikstrømme i resten af området eller nedsat fremkommelighed på Sohngårdsholmsvej, hvorfor forslagene ikke kan imødegås.

Enkelte borgere bemærker, at de ikke har fået skriftlig underretning om offentliggørelsen af lokalplanforslaget, til trods for at de vil blive berørt af de trafikale ændringer, der følger af BRT-projektet. Underretningen sker efter Planlovens § 26, stk. 1, og der er ikke tale om en partshøring. Efter vores skøn har planen kun væsentlig betydning for de ejendomme, der er i tæt fysisk nærhed til BRT-tracéet, da lokalplanen er grundlag for selve det fysiske anlægsprojekt. Ejendomme, der evt. bliver berørt af de afledte trafikale ændringer har derfor ikke fået direkte underretning om offentliggørelsen af planforslaget. Ændringer af veje behandles efter Vejloven, og er sendt i partshøring til de ejendomme, der forventes at blive væsentligt berørt, jf. Forvaltningsloven.



**G. Indsigelse fra** 55, 56, 111, 119, 125, 126, 127, 130, 134, 137, 142, 143, 145 og 149.

Vedrørende: Manglende dokumentation og baggrundsmateriale.

Svar: **Ikke imødekommet.**

En række indsigelser vedrører, at der mangler dokumentation og baggrundsmateriale vedrørende alternative løsninger, vurderinger af den teknologiske udvikling, konsekvenserne af trafikændringerne, nøgletal for trafikken, passagerstrømme, køreplaner og økonomi. Desuden fremføres det, at det forventede fald i privatbilismen ikke er dokumenteret i planerne.

Kommuneplantillægget og lokalplanen for BRT bygger videre på det eksisterende plangrundlag for Letbanen samt miljørapporten for Letbanen, der også omfatter BRT. Der er udstedt VVM-tilladelse til BRT-projektet på baggrund af VVM-anmeldelsen fra december 2013. Det er ikke en del af nærværende planlægning at genvurdere grundlaget for BRT, men derimod at fastlægge de fysiske rammer for anlægsprojektet.

Lokalplanen for BRT-tracéet udgør plangrundlaget for den fysiske anlæggelse af BRT-projektet. Derfor er selve det fysiske BRT-tracés udseende og forhold til omgivelserne beskrevet i lokalplanen, mens dokumentationen og forudsætningerne for konsekvenserne af at etablere en højklasset kollektiv trafikforbindelse i tracéet blev beskrevet og debatteret i projektets tidligere faser, herunder i forbindelse med godkendelsen af VVM-rapporten for Letbanen (der også dækker BRT) i 2015. Nærværende planforslag er miljøvurderet, og planernes indvirkning på miljøet er beskrevet i miljørapporten.

Kommuneplantillægget bygger på en ambition om at skabe en bæredygtig byudvikling baseret på stationsnær fortætning og en forventning om, at en attraktiv kollektiv trafikforbindelse vil kunne udgøre et alternativ til privatbilen, og dermed bidrage til den nationale målsætning om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

**H. Indsigelse fra** 56, 58, 60, 76, 83, 88, 102, 107, 115, 125, 129, 132, 134, 139 og 145.

Vedrørende: Alternativer til planlægning for BRT.

Svar: **Ikke imødekommet.**

En række indsigelser beskæftiger sig med alternativer til BRT. Nogle beskæftiger sig med helt andre kollektive transportmidler, nogle med samme rute og nogle foreslår alternative ruter. Nærværende planforslag bygger på den allerede fastlagte rute, der blev beskrevet og debatteret i forbindelse med VVM, miljørapport og kommuneplantillæg for Letbanen i 2015, som også omfattede muligheden for en BRT. Planerne viderefører disse ambitioner og beskæftiger sig derfor ikke med alternative kollektive trafikløsninger.

**I. Indsigelse fra** 9, 55, 117, 120, 127, 131, 132 og 143.

Vedrørende: At der bør kompenseres for nedlagte p-pladser.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Vi forventer at reducere parkeringsmulighederne med 80 p-muligheder langs

Skydebanevej, 12 p-pladser langs Kastetvej og sideveje, 15 p-pladser langs Boulevarden og 34 p-pladser langs Jyllandsgade.

Der nedlægges kun det antal p-pladser, der er nødvendigt for at skabe tilstrækkelig fremkommelighed for BRT. BRT er som højklasset kollektivt trafiksystem afhængigt af god fremkommelighed. Nedlæggelsen af p-pladser vil visse steder vil betyde at fx kunder til butikker skal finde andre kørsels- og parkeringsmønstre.

Der bliver som udgangspunkt ikke kompenseret for de nedlagte p-pladser. Vi vil dog i forbindelse med projekteringen undersøge mulighederne for evt. at kompensere for p-pladserne i nærområdet, fx ved at optimere eksisterende parkeringsarealer.

**J. Indsigelse fra** 10, 13, 60, 88, 111, 115, 134 og 136.

Vedrørende: Ønsker til drift og service af BRT.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Lokalplanen kan ikke fastsætte bestemmelser om, hvilke drivmidler bussen skal køre på, om cykler kan medtages, hvordan billetkøb eller trafikinformation skal foregå på perronerne eller frekvensen på driften. Lokalplanen omfatter heller ikke de alternative rute, der kan anvendes ved vejspærringer i forbindelse med fx events, da sådan en rute ikke er lokalplanpligtig.

**K. Indsigelse fra** 11, 76, 79, 126, 129, 130 og 140.

Vedrørende: Gener og forurening fra støj- og luftforurening samt vibrationer.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Selvom der bliver tale om længere og tungere busser, forventes både støj, vibration og luftforurening at blive mindre.

Præcis hvad en BRT-bus vejer er afhængigt af mange forskellige ting: fabrikat, drivmidler, passagerkapacitet mv. Et omtrentligt bud kunne være 20 tons, fordelt på 10 dæk. Vores forventning er, at de nye busser i kombination med nye kørebaneer giver væsentligt færre vibrationer, end de eksisterende busser gør i dag.

En stor del af vibrationerne fra bybusser opstår, når busserne accelererer eller svinger ud og ind ad buslommer. BRT benytter ikke buslommer, og det forventes at blive en hybridbus, der kører på elektricitet via et batteri, der oplades af en generator. Vi forventer derfor, at bussen bliver mere støj- og vibrationssvag end de eksisterende bybusser.

Belægningen forbedres desuden på hele strækningen for yderligere at dæmpe støj og vibrationer. Da der kommer til at køre færre busser med højere kapacitet, vil forureningen fra dem også blive mindre. Samlet set forventes BRT ikke at føre til flere støj- og vibrationsgener eller øget luftforurening.

**L. Indsigelse fra** 3, 55, 80, 99, 111, 118 og 151.

Vedrørende: For lang afstand mellem visse stationer.

Svar: **Ikke imødekommet.**

BRT er et højklasset kollektivt trafiksystem, hvor afstanden mellem stationer og placeringen heraf er valgt for at sikre en effektiv drift og et godt passagergrundlag. Det indebærer færre stationer, end der i dag er stoppesteder på linje 2.

Ved Vestre Fjordvej er stationen lagt øst for Vestre Fjordvej for at betjene boligområdet i Vestbyen bedst muligt, hvilket er et vigtigt passagergrundlag. Det indebærer, at passagerer, der vil besøge Vestre Fjordpark, skal krydse vejen via lyskrydset.

Langs Kastetvej er stationerne placeret med den afstand, der skal til for at sikre tilstrækkeligt lave transporttider. Der er hhv. ca. 361 meter og 575 meter mellem stationerne på Kastetvej, hvilket erfaringsmæssigt er inden for rimelig gåafstand.

Fra størstedelen af Eternittens område vil der ikke være mere end 500 meter til en station, hvilket også vil være i gåafstand. En ekstra station på Sohngårdsholmsvej vil øge transporttiden, uden at forbedre passagergrundlaget væsentligt.

**M. Indsigelse fra** 56, 82, 84, 128, 132, 134 og 145.

Vedrørende: At BRT er en ufornuftig økonomisk prioritering.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Den samfundsøkonomiske analyse er en regnemodel, hvor resultatet, der kommer ud, afhænger af de parametre, man lægger ind i modellen. Regnemodellen, der ligger til grund for den samfundsøkonomiske analyse af BRT-projektet, følger Transportministeriets manual fra 2003, TERESA-modellen (version 3) og Finansministeriets vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger fra 1999.

Med den regnemodel falder BRT'ens samfundsøkonomiske forrentning negativt ud. Det gør næsten al kollektiv trafik, der prioriteres i forhold til biltrafik. Modellen tager til gengæld ikke højde for en række byudviklingseffekter, som vi kalder lokal merværdi. Alt i alt er det byrådets vurdering, at samfundsøkonomien i Aalborg BRT er god.

Byens trafik vil ikke kunne håndtere en stadig stigende trafikvækst i biltrafikken. I forhold til trafikafvikling fylder en bus for 2-3 personbiler. Men den rummer mange flere personer end 2-3 personbiler gør.

BRT-forbindelsen betjener Aalborgs funktionelt tætteste byområder, Vestbyen, Midtbyen og Øgadekvarteret. Ved at forbinde disse områder og deres mange funktioner (fx boliger, arbejdspladser og uddannelsespladser) opnås en optimal betjening, med basis for høje frekvenser og dermed højt serviceniveau.

**N. Indsigelse fra** 56, 120, 125, 127, 137, 143 og 147.

Vedrørende: At p-normen ikke bør være lavere for fremtidig stationsnær planlægning.

Svar: **Ikke imødekommet.**

P-normen reduceres for stationsnære områder uden for Aalborgs bymidte, dvs.

vest for Vestre Fjordvej og sydøst for Østre Alle. Det gælder desuden kun ved udarbejdelse af nye lokalplaner. Byggesagsbehandling vil fortsat foregå efter de eksisterende P-normer. Vestbyen vil således ikke blive påvirket direkte af en reduceret p-norm.

Den lavere p-norm er fastsat ud fra en ambition om at lade nye lokalplaner i nærhed til stationerne orientere sig mod brug af BRT og cykler fremfor mod bilisme. Der vil dog skulle foretages en individuel vurdering i forbindelse med den enkelte planlægning, hvor lokale forhold, fx nærhed til motorvejen, kan føre til en højere p-norm end den nye norm fastsætter. Den nye p-norm skal give mulighed for at fastsætte en lavere p-norm, der hvor det vurderes at være realistisk. Vi ser allerede i dag et lavere bilejerskab end det, den hidtidige p-norm forudsætter i visse stationsnære områder.

**O. Indsigelse fra**

81 og 98.

Vedrørende:

Ændringer af udkørsel fra Eternittens område.

Svar:

**Ikke imødekommet.**

Planerne for BRT ændrer ikke på udkørselsforholdene fra Eternittens område. Der vil fortsat være adgang til Eternitten fra krydset ved Kridtsløjfen/Sohngårdsholmsvej. Af hensyn til trafikstrukturen og trafikbelastningen i området er der ikke planer om at etablere en ny adgang til Eternitten via vejen Kildevældet.

**P. Indsigelse fra**

3 og 113.

Vedrørende:

Tilgængelighed til BRT-stationer.

Svar:

**Taget til efterretning.**

I det videre arbejde med detaljering af anlægsprojektet for BRT vil tilgængelighed for bl.a. handicappede og ældre være i fokus. Idéerne til, hvordan arbejdet med tilgængelighed kan tilrettelægges, vil indgå i BRT-sekretariatets overvejelser.

**Q. Indsigelse fra**

13.

Vedrørende:

Hvilke ledningsarbejder i undergrunden, der skal laves på strækningen.

Svar:

**Taget til efterretning.**

Som udgangspunkt medfører BRT-projektet ikke ledningsarbejder i sig selv. Der vil dog ved flytning af kantsten være behov for at flytte afvandingsriste og evt. deres tilslutning.

I forbindelse med projektet kan ledningsejere have interesse i at flytte ledninger og i at fremskynde nyetableringer og vedligeholdelsesarbejder, hvilket medfører, at der flere steder på strækningen alligevel bliver udført ledningsarbejder. Men disse er som udgangspunkt ikke udløst af BRT-projektet.

**R. Indsigelse fra**

74.

Vedrørende:

Stationsnavne i campusområdet.

Svar: **Taget til efterretning.**

Lokalplanens stationsnavne er ikke et udtryk for, hvordan stationerne senere vil blive navngivet i køreplaner mv.

**S. Indsigelse fra** 79.

Vedrørende: Bevaring af brostensbelagt vejbane samt mulighed for venstresving ved Politigården.

Svar: **Delvist imødekommet.**

Den brostensbelagte vejbane ud for Politigården ved Jyllandsgade bliver desværre ikke i fremtiden en mulighed på stedet, da vejen skal udvides for at give plads til BRT.

Siden lokalplanforslaget blev sendt i høring, er det blevet afklaret, at det er muligt at lade trafikken i krydset fra Dag Hammarskjølds Gade til Jyllandsgade foretage venstresving. Venstresving fra Jyllandsgade til Dag Hammarskjølds Gade er dog ikke en mulighed, da der ikke vil være plads til venstresvingsbaner.

**T. Indsigelse fra** 80.

Vedrørende: Brandvej og adgang til gården ved stationen "Vestre Fjordvej".

Svar: **Ikke imødekommet.**

Der findes i dag to vejadgange til gården ved Alabus afdeling 8. En på hver side af vaskeribygningen mellem Kastetvej 116 og 118. Med placeringen af stationen "Vestre Fjordvej" lukkes den østlige af de to overkørsler, mens den vestlige opretholdes.

Flytning af stationen, så Tordenskjoldsgade i stedet spærres, er ikke en god løsning, da det vil betyde nedlæggelse af flere P-pladser og fjerner fordelen ved at få skabt et sammenhængende stationsområde på tværs af Kastetvej.

I den konkrete projektering vil Aalborg Kommune sikre, at der også fremtidigt er vejadgang/brandvej til hele gårdarealet. Aflæsning af materialer til vaskeriet må dog fremover ske fra den anden side af vaskeribygningen.

**U. Indsigelse fra** 108.

Vedrørende: Højresvingsbane ved Magisterparken.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Det er rigtigt, at vi forventer, at kørebanen på Sohngårdsholmsvej må rykkes ca. 9

m nærmere bebyggelsen (i dag er afstanden ca. 16 m). Det er en konsekvens af det særlige centerlagte bustracé kombineret med signalanlægget ved Magisterparken. Det betyder, at det grønne forareal reduceres fra ca. 8 meters bredde til ca. 2 meter mellem Sohngårdsholmsvej og Magisterparken 2.

**V. Indsigelse fra** 109.

Vedrørende: Vendeplads ved Steen Billes Gade og C.V. Jessens Gade.

Svar: **Ikke imødekommet.**

I forbindelse med ekspropriationsforretningen vil vi naturligvis involvere de berørte direkte. Det er ikke vores opfattelse, at der er behov for at ændre på de fysiske forhold ved de to ekspropriationer. Formålet er blot at sikre adgang til eksisterende indkørselsarealer for vendende biler, samt at overdrage den efterfølgende forpligtelse til vedligeholdelse af vejbelægningen til Aalborg Kommune.

**W. Indsigelse fra** 126 og 130.

Vedrørende: Indvirkning på den fredede bygning Jens Bangs Stenhus.

Svar: **Ikke imødekommet.**

Den fredede bygning Jens Bangs Stenhus er ikke omfattet af lokalplanen og påvirkes ikke negativt af planlægningen for BRT.

**X. Indsigelse fra** 133 og 140.

Vedrørende: Manglende information og planer for området omkring stationen "Campus Forum".

Svar: **Ikke imødekommet.**

Lokalplanen omfatter ikke byrummet rundt om tracéet og stationerne. Der vil efterfølgende blive en separat planproces for området omkring Campus Forum, hvor de fremtidige rammer for områdets udvikling vil blive behandlet. Området forventes at blive et byrum i tilknytning til stationsområdet, samt fremtidige byggerier.

**Y. Indsigelse fra** 137 og 147.

Vedrørende: Fortætning i byudviklingszonen og hensyn til omgivelserne.

Svar: **Ikke imødekommet.**

BRT-forbindelsen er et vigtigt element i planlægningen for en bæredygtig byudvikling i Aalborg. Udgangspunktet for den stationsnære fortætning er, at

bæredygtig byudvikling og god mobilitet er hinandens forudsætninger.

For at Aalborg skal kunne udvikle sig bæredygtigt, skal væksten foregå således, at den kollektive transport kan løfte det meste af væksten i trafikken. Det kan kun lade sig gøre, hvis væksten sker omkring stationerne, samtidig med at der investeres i kollektiv transport med en tilstrækkelig kapacitet.

Det er en vigtig del af kommuneplantillægget, at den stationsnære fortætning foregår på en måde, der er tilpasset den enkelte bydel og de konkrete omgivelser for at skabe bymiljøer af høj kvalitet. Her er bl.a. beplantning, parker og udendørs opholdsarealer og god arkitektur vigtige elementer. Den stationsnære fortætning handler ikke alene om at bygge tættere og mere, men også om at sikre en tættere blanding af fx boliger, arbejdspladser og rekreative områder, så de enkelte BRT-stationer kan bruges til at få adgang til flere forskellige funktioner.

**Z1. Bemærkning fra**

1.

Vedrørende:

Spørgsmål til ensretninger og omlægninger af trafik.

Svar:

**Taget til efterretning.**

Spørgsmålet blev besvaret i høringsperioden:

Vi har lagt en [trafikplan for BRT-ruten](#) op på [www.aalborg.dk/brt](http://www.aalborg.dk/brt), hvor du kan se nærmere information om de forventede ændringer i trafikken som følge af BRT-ruten.

**Z2. Bemærkning fra**

4.

Vedrørende:

Planforslagets overensstemmelse med Jernbaneloven.

Svar:

**Taget til efterretning.**

**Z3. Bemærkning fra**

5.

Vedrørende:

60 kV-anlægget i lokalplanområdet.

Svar:

**Taget til efterretning.**

**Z4. Bemærkning fra**

6.

Vedrørende:

Spørgsmål til adgangsforhold til Jyllandsgade 26.

Svar:

**Taget til efterretning.**

Spørgsmålet blev besvaret i høringsperioden:

1) Er det planlagt, at Jyllandsgade skal udvides i bredden - i givet fald, hvor meget?

Ja, Jyllandsgade forventes nogle steder udvidet i bredden. Udvidelsen varierer over strækningen. Ud for nummer 26 sker udvidelsen på nordsiden af vejen, på det eksisterende grønne areal. Her forventer vi, at cykelsti og fortov forsættes ind bag rækken af store træer, med henblik på at bevare så meget grønt som muligt.

2) Hvad er planlagt for trafikken ellers på Jyllandsgade - altså, hvordan forventes BRT-Tracé at begrænse privattrafikken?

I Jyllandsgade etableres busbaner i midten af vejen, med kørebaner til biler mellem busbaner og cykelstier. Der tillades ikke sving over busbanerne, hvorfor privattrafikken til og fra indkørslerne langs Jyllandsgade kommer til at ske som såkaldt 'højre ind – højre ud'. Kantstensparkeringen nedlægges. I nogle af de signalregulerede kryds forventer vi begrænsninger af de mulige svingbevægelser. Det gælder venstresving fra Jyllandsgade til Dag Hammarskjölds Gade samt venstresving fra Jyllandsgade til Kjellerupgade.

3) Markeringerne fra diverse kort overlapper matriklerne på Jyllandsgade - hvilken betydning/konsekvens har det?

Ud for Jyllandsgade 26 forventer vi, at busbane, kørebane, cykelsti, fortov og 'rabat' kan holdes inden for det eksisterende vejareal. Trods det, er lokalplangrænsen ført i facadelinjen på nr. 26, for på sigt at sikre en smukkere Jyllandsgade. Vi forventer således, ikke at skulle ekspropriere fra det areal du lejer af Aalborg Kommune, og forventer derfor ikke, at BRT-projektet giver arealmæssige konsekvenser for dit lejemål.

**Z5. Bemærkning fra**

7.

Vedrørende:

Bemærkninger om arkæologiske interesser.

Svar:

**Taget til efterretning.**

**Z6. Bemærkning fra**

8.

Vedrørende:

Spørgsmål om trafikmængde på Annebergvej og fremtidig kollektiv trafikbetjening.

Svar:

**Taget til efterretning.**

Spørgsmålet blev besvaret i høringsperioden:

Hvad kommer BRT-projektet til at betyde for trafikmængden på Annebergvej? [VVM-redegørelsen](#) side 90 viser, at trafikken på Annebergvej vest for Kong Christians Allé stiger med 500 biler i døgnet, og øst for Kong Christians Allé med 2.500 biler (HverdagsDøgnTrafik, HDT) frem mod 2025. Det skal ses i forhold til en forventet trafik på 7.000 biler vest for og 3.500 øst for, i situationen uden BRT.

Er linje 16 i fare for at blive nedlagt?

Om linjer nedlægges eller omlægges behandles i forbindelse med revision af kollektiv trafikplanen, ikke i planarbejdet for BRT'en. I VVM-redegørelsen, side 88-89, kan du se, at økonomien for BRT'en bl.a. baserer sig på justeringer af det eksisterende busrutenet. Det betyder, at linje 16 i dette scenarie er nedlagt mellem midtbyen og Mølholm, og linje 15 i stedet servicerer Mølholm med halvdelen af afgangene. Kollektiv Trafikplanen får egen proces, med offentlighedsfase osv., formentligt i løbet af 2019.

Hvordan vil Klarup/Gistrup/Storvorde fremover blive betjent med kollektiv trafik?



Igen er det op til den planlægning, der hører med til Kollektiv Trafikplanen. Det bliver sikkert anderledes end i dag, da BRT'en kun kører til Nyt Aalborg Universitetshospital. En mulighed er at der etableres en omstigning til en anden buslinje her, der servicerer de 3 byer.

**Z7. Bemærkning fra** 12.

Vedrørende: Forslag til navnekonkurrence.

Svar: **Taget til efterretning.**

Tak for forslaget, som BRT-sekretariatet vil overveje i forbindelse med det videre arbejde.

**Z8. Bemærkning fra** 14.

Vedrørende: Spørgsmål til konsekvenser for ejendommen Jyllandsgade 20.

Svar: **Taget til efterretning.**

Spørgsmålet blev besvaret i høringsperioden:

En del af jeres grund bliver i lokalplanforslaget reserveret til vejareal. Vi forventer dog ikke at få behov for at ekspropriere jeres areal, og der er ikke handlepligt i forbindelse med planen.

Jeres areal vil således fortsat kunne anvendes som hidtil, og planerne er i overensstemmelse med visionsarbejdet for Hjulmagerkvarterets udvikling, herunder ambitionerne om stationsnær fortætning langs BRT-forbindelsen i Jyllandsgade.

**Z9. Bemærkning fra** 53.

Vedrørende: Ønske om mere debat om John F. Kennedys Plads.

Svar: **Taget til efterretning.**

Der er udarbejdet et lokalplanforslag for John F. Kennedys Plads, og i den forbindelse vil der blive en selvstændig offentlig høring.

**Z10. Bemærkning fra** 61.

Vedrørende: Fortsat adgang til anlæg på Scoresbysundvej 5.

Svar: **Taget til efterretning.**

**Z11. Bemærkning fra** 100.

Vedrørende: Forskerudtalelser om BRT.

Svar: **Taget til efterretning.**

**Z12. Bemærkning** fra 146.

Vedrørende: Bemærkninger til fremtidig udbud, anlæg og drift.

Svar: **Taget til efterretning.**