

Bilag 2

Resumé samt besvarelse af hørings svar

1. Bemærkning fra Banedanmark v. Stine Hansen
Overskrift: <i>Høring af Aalborg Kommunes nye mobilitetshandlingsplan</i>
Resumé af indhold: Banedanmark har modtaget "Mobilitet 2040" i høring og har ingen bemærkninger til planen.
Status: Imødekommet
Uddybning:

2. Bemærkning fra Seniorrådet - Referat fra møde i Seniorrådet d. 13. december
Overskrift: <i>Punkt 6. Høring af Aalborg Kommunes nye mobilitetshandlingsplan</i>
Resumé af indhold: Seniorrådet takker for en god præsentation og ser med tilfredshed på, at der er udarbejdet et meget visionært projekt. Seniorrådet ønsker mere fokus på: <ol style="list-style-type: none">1. Seniorer og mennesker med handicap, som ikke selv har så god mobilitet2. Mobilitet omkring gangarealer i byen som kan være svært tilgængelige Rådet efterspørger: <ol style="list-style-type: none">3. En konkret fodgængerpolitik Seniorrådet ser frem til at blive inddraget yderligere
Status: Delvis imødekommet
Uddybning: <ol style="list-style-type: none">1. Målet om at sikre mobilitet for alle indeholder også fokus på seniorer og mennesker med handicap. Løbende samarbejde med Seniorrådet og Handicaprådet vil kunne præcisere specifikke indsatser for de to borgergrupper.2. I handling nr. 92 "Analyse og strategi for fodgængernetværk" er fokus netop på at analysere oplevelsen af fodgængernetværket i Midtbyen og på baggrund af de analyser og erfaringer efterfølgende at formulere en fodgængerpolitik.3. I handling nr. 92 "Analyse og strategi for fodgængernetværk" er fokus netop på dels at analysere oplevelsen af fodgængernetværket i Midtbyen og på baggrund af de analyser og erfaringer efterfølgende at formulere en fodgængerpolitik. Der vil blive igangsat en proces for, hvordan der kan sikres en løbende involvering af kommunens råd bl.a. seniorrådet og handicaprådet og herunder få input til konkrete indsatser.

3. Bemærkning fra Erhverv Norddanmark v. Steen Royberg og Kurt Bennetsen
Overskrift: <i>Mobilitet 2040 – Høringssvar fra Erhverv Norddanmark</i>
Resumé af indhold: Erhverv Norddanmark oplister fem områder, som de mener, der, ud fra en erhvervsbetragtning, bør være særligt fokus på: <ol style="list-style-type: none">1. Trængsel – behov for en betydelig bedre fremkommelig. Ønsker flere tiltag ud over BRT ex. fleksible mødetider og et arbejde for mere samkørsel.2. Intelligente Trafiksystemer – et ønske om, at der indarbejdes ITS i alle infrastrukturprojekter for at sikre størst mulig fremkommelighed.3. Parkeringshuse – i det centrale Aalborg behov for flere strategisk placerede p-pladser (p-huse) ex. på Gåsepigen/Sygehus Nord samt en udbygning af p-huset ved Aalborg Kongres & Kultur Center og flere p-pladser ved Gigantium. Endelig er der fokus på

<p>etablering af en stor mængde p-pladser ved de store knudepunkter for højfrekvent kollektiv transport ind til Aalborg.</p> <p>4. Mobility as a Service (MaaS) – eksempelvis udbredelse af delebilsordninger til ungdomsboliger i Aalborg.</p> <p>5. Autonom Transport – Udbygge førerpositionen inden for Autonom Transport både ift. det landspolitiske fokus og fordi autonom transport vil kunne medvirke til at løse væsentlige infrastrukturudfordringer.</p>
<p>Status: Delvis imødekommet</p>
<p>Uddybning:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fremkommelighed er en af målsætningerne i Aalborg. De foreslåede tiltag som ændrede mødetider samt mere samkørsel befinder sig begge i bunden af mobilitetspyramiden, som netop er der, hvorfra der ønskes igangsat flest initiativer. Begge løsningsideer kunne komme i spil som en del af handling nr. 25 "Etablering af et mobilitetsrejsehold", hvor der netop er fokus på, i konkrete cases, at igangsætte initiativer hovedsageligt fra bunden af pyramiden. 2. Som en del af handling nr. 13 "Udvikling af koncept for Trafikledelse" er der fokus på dels at etablere en ITS-platform til at lede og styre trafikken og dels at forslå en række konkrete handlinger for brug af trafikledelses- eller ITS-løsninger i øvrige mobilitetsprojekter. 3. Parkeringsbalancen følges nøje og der planlægges parkeringsanlæg ifm. ombygning af sygehus Nord området samt Gigantium. Samkørselpladser og knudepunkter er en del af handling nr. 72 "Anlægning af samkørselpladser" og nr. 61 "Udvikling af knudepunktskoncept". 4. Aalborg Kommune vil meget gerne understøtte udvikling af MaaS, og vil eksempelvis gerne bidrage med åbne data for Aalborg kommunes egne mobilitetsløsninger. Aalborg Kommune bidrager ligeledes gerne til faciliteringen af delebilsordninger i byen ex. ved at udpege arealer og bistå rådgivning om skiltning mv. Aalborg Kommune har også tidligere deltaget i delbilsprojekter. 5. Handling nr. 77 "Udvikle testsite for autonom mobilitet" har netop fokus på at videreføre Aalborgs førerposition indenfor autonom transport.

<p>4. Bemærkning fra Vejdirektoratet v. Aleks Danmark</p>
<p>Overskrift: <i>Høring af Aalborg Kommunes nye mobilitetsbehandlingsplan</i></p>
<p>Resumé af indhold: Vejdirektoratet har ingen kommentarer til "Mobilitet 2040 - høringsudgave", men ser frem til en forsat god dialog omkring de trafikale forhold i og omkring Aalborg Kommune på kort såvel som på lang sigt.</p>
<p>Status: Imødekommet</p>
<p>Uddybning:</p>

<p>5. Bemærkning fra Samråd Syd v. Henning Hansen</p>
<p>Overskrift: <i>Høring</i></p>
<p>Resumé af indhold: Fine intentioner, de håber de bliver til virkelighed.</p>
<p>Status: Imødekommet</p>
<p>Uddybning:</p>

<p>6. Bemærkning fra Nørholm og omegns Samråd v. Flemming Midtgaard</p>
<p>Overskrift: <i>Høringssvar – "Mobilitet 2040"</i></p>
<p>Resumé af indhold: I "Mobilitet 2040", er der formuleret mange gode intentioner og overordnede målsætninger.</p> <p>Der fremsættes ønsker / forslag til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inddragelse af samrådene i udviklings- og gennemførelsesprocessen af hvert enkelt delelement i "Mobilitet 2040"

2. En lidt mere ligevægtig økonomisk ressourcefordeling mellem land og by - en økonomisk fordelingsnøgle, der ikke helt udelukker et konkret lokalområde (Landzoneområde) for mobilitetsudvikling i en årrække
3. Etablering af pendler P-plads ved en tredje Limfjordsforbindelse for at skabe størst mulig samkørsel omkring og i Aalborg By. Her bør der også tænkes på cykelpendlere, hvilket vil fordr et godt og sikkert net af cykelruter i området.
4. Prioritering af cykelruten vest for Aalborg "Limfjordsruten - regional cykelrute 23 og national cykelrute 12", med henblik på etablering af cykelstier eller cykelbaner både med fokus på lokale cyklister og cykelturisme.

Status: Delvis imødekommet

Uddybning:

1. Samrådene vil fortsat blive involveret blandt anden gennem de faste møder. Yderligere, vil der blive igangsat en proces for, at finde ud af hvordan det sikres, at kommunens samråd involveres i relevante situationer.
2. Ved målsætninger og handlinger er de enkelte geografier i fokus. Der arbejdes ikke efter en økonomisk fordelingsnøgle, men efter at iværksætte de handlinger, der skal til for at opnå de overordnede mål samt de geografiske målsætninger. Det er et af hovedgrebene i planen - at sætte mål før middel.
3. Handling nr. 72 "Anlæggelse af samkørselpladser" handler netop om at etablere p-pladser i relation til store hovedindfaldsårer til Aalborg eller store knudepunkter. Med anlæggelsen af en tredje Limfjordsforbindelse vil det være oplagt at anlægge en samkørselplads i relation til denne.
4. Forslaget om cykelstier eller cykelbaner på national cykelrute 12 vil blive spillet ind til arbejdet med handling nr. 20 "Ny cykelpolitik".

7. Bemærkning fra Aalborg Havn v. Jørgen Frandsen

Overskrift: Planer for mobilitetsudvikling

Resumé af indhold: For godstransporten er fremkommelighed og sikker transport vigtig.

Aalborg Havn ønsker at tage del i den udvikling, der er i gang omkring miljøvenlige og bæredygtige løsninger.

Der skal sikres gode forhold for medarbejdernes persontransport til industri- og havneområderne for både bil, cykel og kollektiv transport.

Aalborg Havn fremsætter en række konkrete ændrings- og tilføjelsesforslag til indholdet i planen:

1. Side 11, **En stærk position for fremtiden:** Det skal pointeres og tilføjes, at bæredygtig mobilitet er for "personer og gods." (fx 4. sidste linje).
2. Side 14, **Klimaforandringer og miljø:** Der tilføjes: "ikke mindst for godstrafikken."
3. Side 14, **Trængsel:** Det bør fremgå, at trængslen også omfatter transport af gods til bykernen.
4. Side 16, afsnittet **Aalborg i vækst tilføjes:** "Samtidig etableres nye industriområder, bl.a. i Aalborg Øst."
5. Side 17, **Aalborg Havn som vigtigt godsknudepunkt og krydstogthavn:** De foreslår indledningen "Havnen er et logistisk knudepunkt for skib, bane og lastbiler. Det er samtidig Aalborgs godsbanegård og den regionale containerterminal. Der kører ca. 2000 køretøjer til og fra havnen på hverdage, hvoraf 20 % er lastbiler og 15 % er varebiler/personbiler med anhænger."
6. Side 20, **Mobilitet indadtil og udadtil:** Indadtil er der også fokus på, "hvorledes godset transporteres ud til fx bageren, og hvordan vi kommer frem til arbejdspladsen."
7. Side 20: Illustrationen mangler globale (internationale) transporter med skib og bane.

8. Side 25, **Lede og styre trafikken**: Der tilføjes "udbrede fleksible mødetider."
9. Side 27, **Byliv og bevægelse**: Tilføjelse til afsnittet: "... byen stiller til rammerne for en god mobilitet." "Der skal også indtænkes, hvorledes en bæredygtig håndtering af varer til og fra butikker i byen sikres, f.eks. ved City Logistik."
10. Side 28, **Bæredygtige mobilitetsformer**: 3. punkt tilføjes "og i godstransporten."
11. Side 46, **Byliv og mobilitet i balance**: det femte punkt tilføjes: "og godstransporten."

Status: Delvis imødekommet

Uddybning: Handling nr. 11 "Revision af "Infrastruktur i Aalborg Øst – Havneområdet" som forventes udarbejdet i samarbejde med Aalborg Havn i løbet af 2019, vil kunne sætte fokus på nogle af de indledende kommentarer i høringsvaret.

Som det nævnes på s. 6 handler mobilitet både om personer og gods. I høringsvaret fra Aalborg Havn har ændrings- og tilføjelsesforslag som tydeliggør gods-perspektivet været ønsket. Ift. de konkrete ændrings- og tilføjelsesforslag forslås følgende ændret "Mobilitet 2040":

1. s. 11 **En stærk position for fremtiden** tilføjelse til 2. sidste sætning: "*Disse tendenser har stor påvirkning på Aalborg Kommunes tilgang til transportområdet og det tankesæt, der fremadrettet skal danne grundlaget for at skabe rammerne for en bæredygtig mobilitet i kommunen*" tilføjes "*for personer og gods.*"
2. s. 14, **Klimaforandringer og miljø** tilføjelse til sidste sætning: "*Samtidig er det vigtigt at finde mobilitetsløsninger, der kan afhjælpe transportrådets fortsatte negative påvirkning af klimaet*" tilføjes "*ikke mindst for godstrafikken.*"
3. s. 14, **Trængsel** tilføjelse til 3. sætning: "*I fremtiden kan vi forvente stigende trafik og markant større trængselsproblemer, særligt i og omkring de største byer*" tilføjes "*for både person- og godstransport*".
4. s. 16 **Aalborg i vækst** tilføjelse efter sidste sætning: "*Samtidig etableres nye industriområder bl.a. i Aalborg Øst.*"
5. s. 17 **Aalborg Havn som vigtigt godsknudepunkt og krydstogthavn**: den foreslåede indledning medtages ikke, da det er en status og ikke en præsentation. I afsnittet tilføjes efter sidste sætning: "*Der kører ca. 2.000 køretøjer til og fra havnen på hverdage, hvoraf 20 % er lastbiler og 15 % er varebiler/personbiler med anhænger.*"
6. Forslaget medtages ikke, da gods til bageren sjældent vil være mobilitet indadtil.
7. Forslaget medtages ikke, da det ikke er en illustration af forskellige mobilitetsformer.
8. Forslaget medtages ikke, men kan være en del af handling nr. 25 "Etablering af et mobilitetsrejsehold"
9. S. 27 sidste afsnit, tilføjelse efter første sætning: "*Der skal indtænkes, hvorledes en bæredygtig håndtering af varer til og fra butikker i byen sikres, f.eks. ved City Logistik.*" Desuden ændres sidste sætning i dette afsnit fra "*Der skal sikres god adgang til de rekreative funktioner i byen.*" til "*Endelig skal der sikres god adgang til de rekreative funktioner i byen.*"
10. s. 28 **Bæredygtig mobilitet** tilføjelse til 3. punkt: "*fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel*" tilføjes "*og i godstransporten*"
Det samme sker på s. 46 **Bæredygtig mobilitet** tilføjelse til 3. punkt: "*fremme samkørsels- og deleordninger i bil, på cykel*" tilføjes "*og i godstransporten*"
11. S. 28 **Byliv og mobilitet i balance** tilføjelse til det 5. punkt: "*prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik*" tilføjes "*og godstransporten*"
Det samme sker på s. 46 **Byliv og mobilitet i balance** tilføjelse til det 5. punkt: "*prioritere aktivt imellem transportformer i centrale korridorer ved at sikre et sammenhængende rutenet for de forskellige mobilitetsformer: gang, cykel, kollektiv trafik, biltrafik*" tilføjes "*og godstransporten.*"

8. Bemærkning fra Dansk Fodgænger Forbund v. Mogens Busk Sørensen

Overskrift: Hørings svar til Aalborg mobilitetsstrategi

<p>Resumé af indhold: Det skal bemærkes, at høringssvaret er blevet givet på baggrund af en gennemgang Aalborg Kommunes Mobilitetsstrategi, der blev vedtaget i 2013 og ikke udkastet til "Mobilitet 2040". Efter en telefonsamtale med Mogens Busk Sørensen d. 9. januar vedstår de sig, at kommentarerne også er gældende for mobilitetshandlingsplanen.</p> <p>Fodgængerforbundet ønsker en fleksibel trafik for alle, men det skal ske under gensidig hensyntagen.</p> <p>De gør opmærksomme på, at "helhed" er godt, hvis det bliver tænkt ordentligt ind i trafikken, men at "enhed" også kan være nødvendig for at tilgodese de blødeste trafikanter. Det nævnes, at ved at blande trafikformer sammen, bliver fodgængerne oftest taberne.</p>
<p>Status: Imødekommet</p>
<p>Uddybning: I handling nr. 92 "Analyse og strategi for fodgængernetværk" er fokus på dels at analysere oplevelsen af fodgængernetværket i Midtbyen og på baggrund af de analyser og erfaringer, efterfølgende at formulere en fodgængerpolitik.</p> <p>For at imødekomme de bløde trafikanter blev der tilbage i 2013 med vedtagelsen af Mobilitetsstrategien valgt at formulere en prioritering af de bløde trafikanter og den kollektive trafik i Aalborg Midtby.</p>

<p>9. Bemærkning fra Vodskov Samråd v. Peter Lindholt</p>
<p>Overskrift: <i>Høringssvar til Mobilitet 2040 fra Vodskov Samråd</i></p>
<p>Resumé af indhold: Vodskov samråd hilser udkastet til Mobilitet 2040 velkommen, især fordi det nu er muligt at se både visioner, målsætninger og konkrete projekter beskrevet i en sammenhæng, og fordi planen er dynamisk.</p> <p>Ønsker:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. At handling nr. 83 "Byudvikling Vodskov" bliver udvidet til at inkludere de tusindvis af flere besøgende, der ventes i forbindelse med gennemførelsen af Naturgenopretningsprojekt Hammer Bakker samt det realiserede klyngesamarbejde "Rundt om Hammer Bakker – Stærkere sammen!" 2. At forlængelsen af Halsvej til Langbrokrovej/Tingvej opprioriteres til at sættes på budgettet ved næste budgetbehandling i 2019. <p>Vodskov Samråd nævner desuden, at de har medvirket til og tilslutter sig det høringssvar som Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker har udarbejdet med fokus på mobiliteten mellem byerne i klyngesamarbejdet.</p>
<p>Status: Delvis imødekommet</p>
<p>Uddybning:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Handling nr. 83 bliver ikke på nuværende tidspunkt udvidet til at inkludere Naturgenopretningsprojektet eller Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker, da der ikke for nuværende er kendte konkrete initiativer eller handlinger. Når der foreligger konkrete indsatser kan disse medtages under den årlige revision af handlingskataloget. 2. Forlængelse af Halsvej til Langbrokrovej/Tingvej vil blive spillet ind til de kommende budgetforhandlinger til budget 2020-2023.

<p>10. Bemærkning fra Flemming Midtgaard</p>
<p>Overskrift: <i>Høringssvar – "Mobilitet 2040"</i></p>
<p>Resumé af indhold: Flemming Midtgaard mener, at "Mobilitet 2040" i mange tilfælde beskriver mobilitetsløsninger ud fra byudviklingen og andre igangværende projekter i Aalborg by. Han mener, at konsekvensen af dette er, at der ikke levnes megen plads til nytænkning og visioner for fremtiden. Han nævner desuden, at mobilitet bliver pligtløsninger i forhold til at servicere og</p>

håndtere kollektiv trafik, privatbilisme og cyklisterne bedst mulig også i en bykerne, der i forvejen er ekstremt belastet af trafik og manglende P-pladser, samt en kollektiv trafik, der har svært ved at binde bydelene sammen.

Forslag:

1. Først at træffe politiske beslutninger om, hvilke trafikformer der skal prioriteres, herunder hvor stor vægtning den kollektive trafik og cyklister skal have i forhold til privatbiler. Dernæst tages beslutning om hvor mange boliger, og dermed indbyggere, der må presses ind på et givet areal.
2. At sprede boligmassen til en langt større del af hele Aalborg Kommune, så antallet af borgere i oplandet også øges væsentligt. Dermed skabes et grundlag for en bedre kollektiv trafik, også i landdistrikterne, med mindre luftforurening omkring boligerne og ikke mindst en mulighed for at være tættere på naturen og have en horisont at forholde sig til.

Sluttelig nævner han, at mange af de kommunale skrivelser og planer kun fokuserer på Aalborg som by, men at Aalborg er meget mere end blot by.

Status: Ikke imødekommet

Uddybning:

1. Byudvikling, byplanlægning og mobilitetsplanlægning skal i høj grad spille sammen og dermed planlægges synkront.
2. Planlægning for placering af boligmasse sker i forbindelse med udarbejdelse af kommunens hovedstruktur / kommuneplan.

Mobilitet 2040 omhandler mobilitet i hele kommunens geografi og ikke kun Aalborg By.

11. Bemærkning fra Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker v. Lasse Breddam

Overskrift: Høringssvar med forslag til Mobilitet 2040 fra Landsbyklyngen Rundt om Hammer Bakker

Resumé af indhold:

Landsbyklyngen mener, at Landsbyklyngen "Rundt om Hammer Bakker - Stærkere sammen!" bør synliggøres i planen. Herunder oplystes en række forskellige steder i planen, hvor det foreslås at tilføje flere undermålsætninger til målsætning nr. 9 og 10, der inkluderer landsbyklyngen:

1. At fodgængere og cyklister skal sikres gode vilkår mellem byerne i landsbyklyngen.
2. At byrådet vil øge incitamentet til samkørsel mellem landsbyklyngens byer. Der skal køre færre biler med kun én person i bilen mellem landsbyklyngens byer.
3. Det fremgår af udkastets side 32, at byrådet vil arbejde for en attraktiv kollektiv trafikbetjening mellem oplandsbyerne og Aalborg by. Det foreslås, at det præciseres, at der skal være en attraktiv kollektiv trafikbetjening mellem byerne i landsbyklyngen for de der ikke selv kan gå, cykle eller køre i bil.
4. At det tilføjes, at byrådet også vil støtte initiativer, der giver større fleksibilitet i brugen af transportformer mellem oplandsbyer, herunder byerne i landsbyklyngen "Rundt om Hammer Bakker – Stærkere sammen".
5. At byrådet vil arbejde for smarte mobilitetsløsninger mellem byerne i klyngen.

I forhold til de konkrete handlinger i "Mobilitet 2040" foreslås det et par steder at nævne landsbyklyngen specifikt, samt at supplere planen med følgende handlinger:

6. At etablere "2 minus 1 veje" på de strækninger, hvor erfaringerne viser, at det er forsvarligt. Dog anses det ikke som forsvarligt at etablere løsningen på Tingvej mellem Vodskov og Vestbjerg, blandt andet på grund af meget ringe oversigtsforhold og den tunge trafiks brug af vejen.

7. At arbejde med gang- og cykelstiforbindelser der fører frem til Naturgenopretningsprojekt Hammer Bakker, og med stier "inde" i området, der sikrer at området præsenteres.
8. At cykelstiforbindelsen, benævnt Tingvej, fortsat optræder på listen over cykelstier, der skal etableres, samt at denne tillige prioriteres ved næste budgetforhandling i 2019.
9. At der anlægges samkørselspladser/knudepunkter i landsbyklyngen, der bl.a. udstyres med attraktive faciliteter som ex. et læskur, cykelparkering, og evt. indrettes, så de kan fungere som rasteplads for cykelturister med bord- og bænkesæt, adgang til opfyldning af drikkedunken og evt. mulighed for at oplade mobiltelefonen (digitale kortløsninger).
10. At forlængelsen af Halsvej til Langbrokrovej/Tingvej sættes på budgettet ved næste budgetbehandling i 2019

Status: Delvis imødekommet

Uddybning:

1-5: Landsbyklyngen "Rundt om Hammer Bakker - Stærkere sammen!" vil ikke blive nævnt eksplicit i målsætning 9 og 10, da målsætningerne behandler alle kommunens oplandsbyer og ikke kun en enkelt geografi.

Forslagene til yderligere målsætninger medtages ikke i planen, da det er opfattelsen at størstedelen allerede er dækket af de nuværende målsætninger. Dog foreslås følgende ændret på s. 32 samt s. 49, **Fleksibel mobilitet** under målsætning nr. 3:

Fra: *"fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer i oplandsbyerne for, at give flere alternativer til bilen"*

til følgende: *"fremme et varieret udvalg af mobilitetsformer for, at give flere alternativer til bilen i oplandsbyerne og mellem oplandsbyerne"*.

6. Forslaget om etablering af "2 minus 1 veje" overvejes som løsning flere steder i kommunen. I vurderingen af om det er en god løsning indgår bl.a. elementer som oversigtsforhold.
7. Forslagene til cykelstiforbindelser vil blive behandlet og prioriteret som en del af handling nr. 20 "Ny cykelpolitik".
8. Den nævnte sti vil blive behandlet og prioriteret som en del af handling nr. 20 "Ny cykelpolitik".
9. Forslaget om samkørselspladser / knudepunkter vil blive behandlet som en del af handling nr. 61 "Udvikling af knudepunktskoncept".
10. Forlængelse af Halsvej til Langbrokrovej/Tingvej vil blive spillet ind til de kommende budgetforhandlinger til budget 2020-2023.

12. Bemærkning fra Leo Helmer

Overskrift: *Høringsvar til Mobilitetsplan 2040*

Resumé af indhold: Leo Helmer mener, at det er dejligt at se, at oplandsbyerne, landsbyerne og det åbne land er behandlet på lige fod med Aalborg By.

Han nævner, at set ud fra et overordnet samfundsmæssigt perspektiv, virker målsætningerne meget fornuftige. Men set ud fra et landdistriktsmæssigt synspunkt er nogle af målsætningerne yderst problematiske, fordi bilen, af flere årsager, er en nødvendighed i landdistrikterne.

Hvis planens overordnede målsætning om færre bilture, mere transport på cykel og til fods, samt færre bilture alene i bil, skal opfyldes, så skal der virkelig tænkes i alternative transportmuligheder, skriver han, ligesom cykelstier mv. skal forbedres i voldsom grad.

Han oplever, at problemstillingerne i oplandsbyerne, landsbyerne og det åbne land er behandlet meget seriøst.

Mere konkret skriver han, at for at få nedsat antallet af køreture i landfamiliens bil skal der tilbydes andre "hurtige" og "behagelige" transportmuligheder, og disse – sammen med gode cykkelmuligheder – skal samtidig være så økonomisk attraktive, at landfamilien kan se et incitament til at kvitte den ene bil. Følgende nævnes konkret:

1. Nedsættelse af betalingen for Flexture og +TUR i kommunens landdistrikter samt bedre information om mulighederne
2. Implementering af handling nr. 93 – landsbybusser
3. Delebilsordning i de 40 oplandsbyer

Han slutter af med, at det alt i alt er en god mobilitetshandlingsplan med mange gode tanker og ideer, og bestem et skridt i den rigtige retning, set med landdistriktsbriller. Men han nævner, at hvis målsætningerne skal nås, vil det kræve massive investeringer i udbredelsen af cyklismen, og udvikling af flere attraktive transportformer i landdistriktet.

Status: Delvis imødekommet

Uddybning:

1. Nedsat betaling vil blive spillet ind som en mulig løsning til mobilitet i landdistrikterne under handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan". Som også beskrevet i Leo Helmers høringssvar bliver bedre information om de to initiativer behandlet i handling nr. 89 "Informere om Nordjyllands Trafikselskabs tilbud Flextur og +TUR".
2. Implementering af landsbybusser vil ligeledes blive behandlet yderligere som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".
3. Aalborg Kommune bidrager gerne til faciliteringen af delebilsordninger i oplandsbyerne ex. ved at udpege arealer og bistå med rådgivning om skiltning mv.

Aalborg Kommune vil fortsat arbejde for at investere i og prioritere udbredelsen af cyklisme.

13. Bemærkning fra Egholm Samråd v. Ove Axelsen

Overskrift: *Egholm Samråd gør herved indsigelse mod Mobilitet 2040*

Resumé af indhold: Det foreslås, at alle planer, som har med en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm at gøre, tages ud af Mobilitet 2040.

Status: Ikke imødekommet

Uddybning: En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er politisk besluttet af Aalborg Byråd.

14. Bemærkning fra Gistrup Samråd og Gistrup Beboerforening v. Karl Korftis

Overskrift: *Høringssvar til Mobilitet 2040*

Resumé af indhold:

1. Den nuværende busbetjening fra såvel opland som Gistrup by må ikke forringes, men bør i stedet integreres med den nye BRT busforbindelse.
2. Der skal fra Gistrup være mulighed for, at unge fortsat kan køre med bus direkte til gymnasium og andre uddannelsessteder uden at skulle skifte bus.
3. At der er gode direkte busforbindelser til det nye universitetshospital og universitetet.
4. Der bør ske en koncentration af busforbindelser fra de forskellige bydele i Aalborg i en veludbygget kollektiv trafikterminal ved det nye Universitetshospital.
5. Det vil være fuldstændig uacceptabelt for Gistrup og opland at skulle miste direkte busforbindelser til Aalborg eller tåle længere transporttid end for nuværende.

Status: Delvis imødekommet

Uddybning:

1. Spørgsmål om fremtidig rutestruktur for kollektive trafik i Aalborg Kommune vil blive behandlet som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".
2. Spørgsmål om fremtidig rutestruktur for kollektive trafik i Aalborg Kommune vil blive behandlet som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".

3. Spørgsmål om fremtidig rutestruktur for kollektive trafik i Aalborg Kommune vil blive behandlet som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".
4. Spørgsmål om fremtidig rutestruktur for kollektive trafik i Aalborg Kommune vil blive behandlet som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".
5. Spørgsmål om fremtidig rutestruktur for kollektive trafik i Aalborg Kommune vil blive behandlet som en del af handling nr. 9 "Udarbejdelse af en Kollektiv Trafikplan".

15. Bemærkning fra Nordjyllands Trafikselskab v. Signe Klintgaard Korac

Overskrift: Høringssvar til Aalborg Kommunes nye mobilitetsplan "Mobilitet 2040"

Resumé af indhold: Nordjyllands Trafikselskab (NT) påskønner den overordnede vision om bæredygtig mobilitet, som også ligger i tråd med deres egen mobilitetsplan.

Det bemærkes, at det er en flot, omfangsrig og indholdsrig plan fra vision og mål til konkrete handlinger.

Ligeledes bemærkes det, at bæredygtig mobilitet er et fælles ansvar, hvor vi må indtage forskellige roller for at opnå det – ejer, deltager og påvirke.

NT ser frem til at fortsætte og udvikle det gode samarbejde og ønsker generelt held og lykke med det tværgående samarbejde, som de nævner følger med en så flot og helhedstænkende plan.

Status: Imødekommet

Uddybning:

16. Bemærkning fra CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd. v. Mike White

Overskrift: Høringskommentarer

Resumé af indhold: Helt generelt og grundlæggende kan CYKLISTFORBUNDET Aalborg Afd. tilslutte sig de grundlæggende visioner og ambitioner for mere bæredygtig transport i Aalborg Kommune samt de mange handlingstiltag der lægges op til. De er dog skeptiske med hensyn til, om der er fornøden finansieringsbasis til ret meget mere end en lille del af tiltagene frem mod 2025/2040.

Det bemærkes, at ift. det gode byliv og bæredygtig transport (dvs. mindre brug af bilen og mere cykling/gang og kollektiv transport) er der faktisk rigtig mange borgere, som har et livsparadigme der modstrider dette - de forbinder det gode byliv med at have uhindret og omfattende brug af privatbilen til alle transportopgaver på selv ganske korte afstande.

Det foreslås / bemærkes mere konkret at:

1. Kommunen må bestræbe sig hårdt på også at påvirke landspolitikerne til at fremme og indføre foranstaltninger, der kan være med til at dæmme op for en tiltagende og nærmest uhæmmet privatbilisme.
2. Have større fokus på vedligeholdelse af infrastrukturen.
3. At der i planen er en lang række visioner, ambitioner og handlingsanvisninger vedrørende infrastruktur, forbedringer og kampagner, som de kun kan støtte.
4. At etablere et samlet og sammenhængende cykelstirute/cykelstinetværk på kryds og tværs af kommunen, således at det bliver muligt at færdes effektivt og trygt/sikkert mellem alle former for destinationer på korte, mellemlange og lange distancer.
5. At der etableres gode muligheder for at kombinere kollektiv transport med cykelmedtagning og/eller gode faciliteter til kombinationsløsninger.
6. At der etableres forskellige alternativer, f.eks. direkte hurtige cykelstier, der følger de primære bil-tracéer og grønne pendlerruter.
7. At koble en cykelforbindelse til vejforløbet på den tredje Limfjordsforbindelse, således at cyklister også får glæde af en alternativ vejforbindelse til og via Egholm/Lufthavnen/Det vestlige Nørresundby.
8. Angående forsøget med bæredygtig city-logistik vil CYKLISTFORBUNDET opfordre til, at man også indtænker anvendelse af ladcykler.

9. I forbindelse med cykelparkering vil CYKLISTFORBUNDET gerne pege på muligheden for at indrette et passende antal cykelparkeringspladser i de kommende bil-parkeringshuse.
10. At servicetiltag langs pendler-ruterne kunne bygge på at inddrage diverse servicestationer (CircleK, Statoil, Q8) og i samarbejde med disse etablere såkaldte cykelvenlige servicestationer med pusleplads og produkter til de vejfarende og pendlende cyklister.
11. CYKLISTFORBUNDET kan med glæde tilslutte sig tanken om at optimere eksisterende cykelinfrastruktur, herunder almindeligt vedligehold, der mange steder er et problem.
12. At der alt for mange steder er opstillet sti-bomme, der i misforstået sikkerhedsiver udgør et meget irriterende og fremkommelighedssinkende element i hverdagen – Her bør der indføres et punkt til håndtering af dette i Mobilitet 2040.

Status: Delvis imødekommet

Uddybning: Størstedelen af de konkrete cykeltiltag, der nævnes, vil bl.a. blive håndteret af handling nr. 20 "Ny cykelpolitik": Herudover følgende:

1. Kommunen vil i de anliggender, hvor det opfattes som hensigtsmæssigt, forsøge at påvirke det nationale niveau.
2. Dette vil der blive sat fokus på som en del af nr. 74 "Cykelstiinspektion og bedre/optimeret drift og vedligeholdelse"
3. Imødekommet
4. Dette vil bl.a. blive håndteret af handling nr. 22 "Udpegning af sammenhængende, klassificeret cykelrutenet", nr. 50 "Anlæg af cykelsti i by", nr. 55 "Supercykelsti forbindelse Nytorv til Universitetshospital", nr. 84 "Anlæg af cykelsti i åben land", nr. 85 "Sikre sammenhængende lokale stinet", nr. 86 "Cykeltiltag Dall-Ferslev" og nr. 87 "NAU enkeltstretet cykelsti Hadsundvej - Gistrup"
5. Dette vil bl.a. blive håndteret af handling nr. 23 "Cykelmedtagning med kollektiv transport"
6. Dette håndteres bl.a. af handling nr. 24 "Detailplanlægning af grønne cykelpendlerforbindelser" og nr. nr. 60 "Anlæg af rekreative stier i det åbne land og by-natur"
7. Da den tredje Limfjordsforbindelse er planlagt anlagt som en 4-sporet motorvej, vurderes det ikke som hensigtsmæssigt at koble en stiforbindelse på anlægget
8. Brugen af ladcykler vil blive et input til fremtidige city-logistikløsninger
9. Forslaget vil blive overvejet som en del af handling nr. 58 "Anlæggelse af cykelparkering" og nr. 59 "Analyse af cykelparkering"
10. Forslaget vil blive overvejet som en del af handling nr. 56 "Cykelservice"
11. Imødekommet
12. Indspillet vil blive medtaget i de daglige opgaver omkring trafikplanlægning

17. Bemærkning fra FDM v. Dennis Lange

Overskrift: *Høring af Aalborg Kommunes Mobilitetsstrategi 2013-2025*

Resumé af indhold: Det bemærkes, at høringssvaret efter aftale er indkommet efter høringsfristens udløb.

FDM skriver, at det i fremtiden forventes i mindre grad at være bilejerskabet, der er i centrum, og i højere grad det at have ubesværet adgang til mobilitet, hvor transport i højere grad forventes at blive opfattet som en serviceydelse. FDM arbejder i den forbindelse for, at den individuelle transport bliver centralt placeret i fremtidens mobilitetsløsninger.

De nævner videre, at en god mobilitet forudsætter god infrastruktur i form af gode, sikre veje med den nødvendige kapacitet samt en effektiv kollektiv trafik i navnlig de tætbefolkede områder. De noterer, at det er afgørende, at biler fortsat sikres god adgang til byerne, og at antallet af parkeringspladser modsvarer behovet. Samtidig, at der er behov for at sikre en bedre sammenhæng mellem transportformerne - herunder til nye dele- og lejebilskoncepter. Derfor skriver de, at skiftet fra bil til øvrige transportformer skal fremmes eksempelvis ved at bygge

parkér- og rejsanlæg ved stationerne og indfaldsvejene samt udvikle systemer, der skaber overblik og nem betaling for de forskellige transportformer.

De bemærker, hvordan bilen er helt afgørende for mange borgere i Aalborg Kommune, hvis mobilitetsbehov ikke kan dækkes af kollektiv trafik eller cykel.

De skriver, at i fremtidig mobilitetsplanlægning er det vigtigt, at man skeler til, hvilke tendenser der er, men at det samtidig er afgørende, at man ikke lader en potentiel besnærende fremtid stå i vejen for nutidige og aktuelle mobilitetsudfordringer.

FDM vil gerne kvittere for, at der i handlingsplanen også er indskrevet behovet for at vedligeholde de eksisterende infrastrukturer og nævner i den forbindelse, at moderne biler med førerassistende systemer, og på længere sigt selvkørende biler, kræver gode og tydelige vejstriber og vejtafver.

Ligeledes vil FDM gerne kvittere for anerkendelsen af betydning af, at sikre en optimeret trafikafvikling gennem intelligente transportsystemer. Med den rette brug af ITS kan kapaciteten af det eksisterende vejnet ofte forbedres for relativt få midler. Ligeledes er det væsentligt, at der anvendes åbenhed omkring systemerne og de indsamlede data, som der også lægges op til i handlingsplanen.

Status: Imødekommet

Uddybning:

18. Bemærkning fra Sundheds- og Kulturforvaltningen v. Mads Duedahl og Bente Graversen

Overskrift: *Høringssvar fra Sundheds- og Kulturforvaltningen vedr. Mobilitet*

Resumé af indhold: Det bemærkes, at høringssvaret efter aftale er indkommet efter høringsfristens udløb.

Sundheds- og Kulturforvaltningen har været tæt med i udarbejdelsen af "Mobilitet 2040", især i forhold til den Kollektive trafik. Den kommende kollektive trafikplan bliver således underordnet "Mobilitet 2040", således at de overordnede mål, der er at finde i "Mobilitet 2040", også er mål for den kollektive trafik.

Planen omfavner fremtiden, og særligt i forhold til miljø- og klimamålene, hvor regeringen netop har lanceret en plan, som på visse punkter for den kollektive trafik, er mere ambitiøs end "Mobilitet 2040". Det er derfor vigtigt for Sundheds- og Kulturforvaltningen, at "Mobilitet 2040" løbende bringes i overensstemmelse med nationale mål, såfremt disse er mere ambitiøse end "Mobilitet 2040". Fx. hvis det vedtages, at den kollektiv trafiks køretøjer skal være emissionsfri allerede efter 2030, hvor "Mobilitet 2040" angiver 2040, som året, hvor dette skal ske.

Ud over dette har Sundheds- og Kulturforvaltningen ingen bemærkninger til planen, som bydes velkommen.

Status: Imødekommet

Uddybning: Det fremtidige samspil mellem "Mobilitet 2040" og den kommende Kollektive Trafikplan hilses velkommen.

Den første halvdel af "Mobilitet 2040" opdateres hvert fjerde år, hvor nye nationale målsætninger vil kunne blive inkorporeret i planen, såfremt disse adopteres af Aalborg Byråd. Anden halvdel af planen vil blive opdateret årligt.

19. Bemærkning fra Ældre- og Handicapudvalget - Referat fra møde i Ældre- og Handicapudvalget d. 9. januar

Overskrift: <i>Punkt 3 - Høring af Aalborg Kommunes nye mobilitetshandlingsplan</i>
Resumé af indhold: Det bemærkes, at høringssvaret efter aftale er indkommet efter høringsfristens udløb. Fremlæggelse og efterfølgende dialog. Beslutning: Drøftedes. Ældre- og Handicapudvalget bemærker, at planen er ambitiøs, og at der skal tages hensyn til og være opmærksomhed på de borgere, som Udvalget er ansvarlig for. Mette Skamris, By- og Landskabsforvaltningen, deltog i sagens behandling. Per Clausen var fraværende.
Status: Imødekommet
Uddybning: