

REFERAT Økonomi- og Erhvervsudvalget (2013-2017) d. 18-02-2015

Mødedato Onsdag d. 18. februar 2015 kl. 08:30

Mødested M.5/rådhuset

Mødedeltagere Torsten Nielsen, Nina Hygum, Per Møller Jensen, Mads Panny, Eva Pinnerup, Kirstine Skjødt Hermansen, Lone Langballe, Åse Kubel Høeg, Ib Bjerregaard (Afbud)

Indholdsfortegnelse

Forslag til lokalplan nr. 441 for et teknisk område i Banegraven i Viborg – med miljørapport/VVM- 3

Punkt 1: Forslag til lokalplan nr. 441 for et teknisk område i Banegraven i Viborg – med miljørapport/VVM-redegørelse

14/16352

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget og Teknisk Udvalg behandlede sagen på deres fællesmøde den 16. februar 2015 med følgende sagsfremstilling:

”I forlængelse af Trafikplan for Viborg midtby og Helhedsplan for Viborg Baneby har Byrådet den 21. maj 2014 (sag nr. 22) besluttet at anlægge en ny vej i banegraven i Viborg. Vejen kaldes i nedenstående for Banevejen.

Der ønskes etableret en ca. 900 m lang 2-sporet vej mellem Banegårds Allé og Gl. Århusvej, hvor der etableres nye T-kryds. Vejen anlægges mellem Viborg Station og banetracéet. For at skabe plads til vejen flyttes spor 1 mod syd. Perronerne på stationen ændres til en ø-perron, hvortil adgang skabes via en ny perronbro. Der etableres forskellige typer af stier på forskellige delstrækninger. Alhedestien føres i eget tracé og under banen til stationen, mens Himmerlandsstien føres i eget tracé og under Banevejen til stationen. Fra Banevejen etableres ind- og udkørsel ved Regionshospitalet. Indkørsel til parkeringshuset fra sydøst sker via Heibergs Allé ved Regionshospitalet. Fra Banevejen anlægges indkørsel for busser til busdepotet og -terminalen samt ind- og udkørsel for personbiler fra parkeringshuset i et nyt signalreguleret kryds. Busser skal endvidere fortsat kunne benytte Pakhusvej. Der etableres vejadgang til eventuelt fremtidigt nybyggeri på arealet vest for stationen samt til arealet ved remisen.

Oversigtskort er i bilag 1.

Lokalplanen dækker vej- og stianlægget m.v. samt p-hus, mens miljørapporten tillige dækker sporprojektet. Teknisk Udvalg varetager opgaven med lokalplanlægningen og miljøvurderingen af planforslaget, mens Klima- og Miljøudvalget varetager opgaven vedr. VVM. Klima- og Miljøudvalget besluttede den 22. maj 2014 (sag nr.12), at vej- og sporprojektet er VVM-pligtigt og igangsætte VVM-proceduren. Teknisk Udvalg besluttede den 28. maj 2014 (sag nr. 6), at vejanlægget er lokalplanpligtigt og igangsætte lokalplanlægningen med miljørapport.

Regionshospitalet har efter igangsætning af lokalplan og miljørapport fremsat ønske om, at en eventuel udvidelse af p-huset vest for hospitalet kan ske i 5 etager, hvor eksisterende lokalplan muliggør 5 etager i byggefelt B og 3 etager i byggefelt A. Til gengæld foreslås en indskrænkning af byggefelt A. Det eksisterende p-hus er bygget i 5 etager. Der er dog ingen konkrete udvidelsesplaner. Forvaltningen har vurderet, at det er hensigtsmæssigt at lade lokalplanforslag nr. 441 omfatte både det nuværende p-hus samt areal til en eventuel udvidelse af p-huset mod vest. Eventuel udvidelse af p-huset vil indeholde busdepot i underetagen.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at der holdes et fællesmøde med Teknisk Udvalg og Klima- og Miljøudvalget m.h.p. en samtidig behandling af sagen.

Eksisterende forhold

Den største del af området ligger i banegraven med jernbanen, tæt ved stationsbygningen, busterminalen, svømmehallen og regionshospitalet. Nord for området ligger Viborg midtby, og syd for området ligger byomdannelsesområdet Viborg Baneby med boliger, erhverv, kolonihavehuse m.v.

Området anvendes i dag hovedsagelig til jernbanedrift, veje, parkeringsplads, Trial- og Parkourbane (midlertidig anvendelse), parkeringshus og busdepot.

Forudgående offentlighed

VVM-planlægningsprocessen startede med en foroffentlighedsfase, hvor Byrådet indkaldte idéer og forslag til vej- og sporprojektet samt planlægningsarbejdet i perioden 5. juni til 2. juli 2014. Der kom ingen høringssvar.

Teknisk Udvalg og Klima- og Miljøudvalget bemyndigede forvaltningen i de 2 igangsætningsdagsordner til at træffe beslutning om indhold i miljørapporten, herunder VVM, hvis der ikke kom væsentlige høringssvar i den forudgående offentlighedsfase.

Forslag til lokalplan nr. 441

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til forslag til lokalplan nr. 441, der er i bilag 2.

Lokalplanforslaget udlægger området til teknisk område og giver mulighed for etablering af vej med tilhørende indkørsler, kryds, svingbaner m.v. samt stier. Det er endvidere et formål at muliggøre, at perronbroen kan forlænges til Banegårdspladsen. Det åbnes mulighed for en stitunnel, der leder Himmerlandsstien under den nye vej. Lokalplanforslaget bestemmer, at der må etableres stibroer med dertilhørende trapper og elevatorer (f.eks. perronbroen og banebroen).

Lokalplanforslaget muliggør, at en udvidelse af parkeringshuset kan ske i 5 etager, men indenfor et mindre byggefelt end eksisterende lokalplan nr. 352 muliggør. I en eventuel udvidelse af parkeringshuset kan der etableres busdepot med mandskabsfaciliteter i underetagen. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om, at en udvidelse af parkeringshuset skal ske, så bygningen fremstår med en sammenhængende udformning. Det vil sige i samme højde og med samme materiale- og farvevalg som det eksisterende parkeringshus.

Lokalplanen fastlægger, hvor vejadgange kan etableres. I lokalplanforslaget udlægges endvidere areal til en eventuel støjafskærmning.

Miljørapport med miljøvurdering og VVM-redegørelse

Der er udarbejdet en miljørapport, der både indeholder miljøvurdering af lokalplanforslaget og VVM-redegørelsen af projektet. Ansøger (= Kommunen) har udarbejdet miljørapporten med bistand fra det rådgivende ingeniørfirma Rambøll. Forvaltningen kan tilslutte sig miljørapportens vurderinger. Miljørapporten er i bilag 3.

I miljørapporten behandles et hovedforslag (beskrevet indledningsvist, hvor Banevejen anlægges med et støjreducerende slidlag som giver en reduktion på 1 – 2 dB) og et 0-alternativ, som er den udvikling, der vil ske, såfremt hovedforslaget ikke realiseres (det eksisterende vejnet med en fremskrivning af trafiktallene til år 2020). Kap. 10 indeholder en beskrivelse af 3 alternativer til hovedforslaget, som indledningsvist blev fravalgt (vejen delvis i tunnel foran stationsbygningen, vejen anlagt syd for jernbanen og opgradering af det eksisterende vejnet).

Miljørapporten behandler en lang række lovbestemte miljømner (se side 43) samt de emner, der fremkom ved screeninger af lokalplanforslaget og anlægsprojektet. I det ikke-tekniske resumé (side 1 – 6) findes en overordnet gennemgang af hele rapporten. Tabel 1 (side 4 og 5) viser den samlede vurdering af vej- og sporprojektets påvirkning af miljøet ud fra alle 31 miljømner. Der anvendes følgende kategorier for vurderingen: Væsentlig, moderat, mindre, ingen/ubetydelig. Der er ingen miljømner, som vurderes at give væsentlige negative miljøkonsekvenser. Ved 3 af miljømnerne er påvirkningen fundet moderat: Vejtrafikstøj i driftsfasen, vibrationer i anlægsfasen, og kulturhistoriske interesser i driftsfasen. Disse gennemgås nærmere nedenfor. Ved resten af miljømnerne er vurderingen fundet mindre eller ingen/ubetydelig, og disse emner omtales ikke yderligere.

Overordnet konkluderer miljørapporten, at den nye vej og stier medfører større fremkommelighed både for bilister og cyklister, sikrer god trafikbetjening af Regionshospitalet og den kommende nye akutmodtagelse. Sammenbindingen af Alhedestien og Himmerlandsstien forventes at have en positiv effekt på cyklismen, idet der skabes et sammenhængende stisystem på tværs af byen.

Kulturhistoriske interesser (6.5)

Banevejen vil medføre en adskillelse af stationsbygningen fra remisen og jernbanen, som kulturhistorisk set hænger sammen. Den nuværende beplantning og bebyggelse medfører allerede i dag en delvis opdeling mellem stationsbygningen (bevaringsværdig), remisen (fredet) og jernbane. Det vurderes derfor, at påvirkningen fra Banevejen er moderat.

Vibrationer (6.3)

I anlægsfasen kan nedbringelse af spuns medføre gener for beboerne og brugere i de bygninger, der ligger nærmest denne del af anlægsarbejdet, dvs. fortrinsvis Klostervænget og hospitalet.

For at undgå, minimere eller kompensere for indvirkninger på miljøet foreslås følgende afværgeforanstaltninger,

- forsøg med vibrering af spuns fremfor ramning
- optimering af arbejdsprocesser, så støjende og vibrerende aktiviteter i videst mulig omfang udføres indenfor normal arbejdstid (der kan dog blive behov for at nedbringe spuns om natten for at afkorte perioden med lukning af jernbanen mest muligt)
- fotoregistrering af bebyggelser inden anlægsarbejdet
- information til naboer om tidspunkter for de anlægsarbejder, der kan medføre gener.

Støj (kap. 6.2 + miljørapportens bilag 2)

Der er udarbejdet et notat, der detaljeret gennemgår støjforholdene herunder grundlaget, støjkortlægningen, beregningsresultater, mulige afværgeforanstaltninger, priser m.v. Notatet er i bilag 4. Nedenfor er de overordnede forhold beskrevet.

I Danmark er der ikke fastsat vejledende grænseværdier for støj ved anlæg af nye veje. Det tilstræbes dog normalt, at de vejledende grænseværdier forsøges opfyldt ved anlæg af nye veje, såfremt det er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt. Forvaltningen anbefaler, at de vejledende støjgrænser på 58 dB for boliger søges overholdt udendørs ved facaden samt at eksisterende boliger, der er støjbelastet med mere end den vejledende grænseværdi i 0-alternativet, søges beskyttet, så de ikke får en hørbar stigning i støjniveauet på over 1 dB pga. projektet. I miljørapporten er der taget udgangspunktet heri.

Da der i dag ikke kører trafik i banegraven, vil en åbning af Banevejen betyde en forøgelse af vejtrafikstøjen i området. Omvendt er der andre steder i området, hvor trafikken og dermed støjniveauet mindskes (1 – 3 dB). Støjniveauet vil stige ved dele af hospitalet, kolonihaverne i haveforeningen Klostervænget, nogle af etageboligerne i Klostervænget, boliger på nordsiden af Middagshøjvej, nogle boliger på Banegårds Allé og nogle boliger på Jyllandsgade. Projektet vil have en støjmæssig positiv effekt i området nordvest for hospitalet, langs vejene Ll. Sct. Mikkels Gade, Sct. Jørgens Vej og Toldbodgade, hvor støjen fra vejtrafik vil falde som følge af projektet. Støjdifferencen mellem 0-alternativet og hovedforslag ses af fig. 29 på side 52, der viser ændringen i støjniveauet.

I hovedforslaget er der 74 boliger, hvor de opstillede støjkrav, ikke overholdes. I miljørapporten belyses forskellige afværgeforanstaltninger:

- a) Tilbud om støjisolering i form af udskiftning af vinduer i 74 boliger (samlet pris: 1.554.000 kr. ex. moms).
- b) Støjreducerende slidlag på Banegårds Allé fra rundkørslen ved Vesterbrogade og 160 m mod sydøst (samlet pris: 544.000 kr. ex. moms inkl. udskiftning af vinduer i 19 boliger).
- c) b) + 90 m lang og 3 m høj støjskærm placeret tæt ved Klostervænget på toppen af baneskråningen (samlet pris: 1.101.000 kr. ex. moms inkl. udskiftning af vinduer i 7 boliger).
- d) b) + 160 m lang og 3 m høj støjskærm placeret langs Banevejen (samlet pris: 1.731.000 kr. ex. moms inkl. udskiftning af vinduer i 7 boliger).

Miljørapporten er i høring samtidig med lokalplanforslaget. F.eks. er de forskellige løsningsmuligheder for afværgeforanstaltninger til debat i offentlighedsperioden.

Beslutning om hvilke afhjælpende foranstaltninger, der skal iværksættes sker i forbindelse med Teknisk Udvalgs beslutning om den endelig vedtagelse af lokalplanen samt ved Klima- og Miljøudvalgets beslutning af, om der skal meddeles en VVM-tilladelse til projektet. I VVM-tilladelsen kan stilles vilkår om støjforhold.

Miljøvurdering af udvidelse af p-hus (kap. 7)

Idet Regionshospitalet ikke har et konkrete anlægsprojekt om udvidelse af p-hus, og ikke forventer, at det skal udvides indenfor en kortere årrække, er der ikke tale om et forhold, der er omfattet af VVM-reglerne, men alene skal miljøvurderes i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Det er kun ændringerne af p-huset i forhold til eksisterende lokalplan nr. 352 (byggefelt A), der skal miljøvurderes (se fig. 74 på side 127). Derfor er miljøvurdering af ændringerne af udvidelsesmulighederne af p-huset foretaget særskilt i kap. 7.

Screeningen resulterede i, at følgende miljømærker kan have en indvirkning på miljøet: Byarkitektonisk værdi, skygge, vindforhold og trafikafvikling/-kapacitet i henholdsvis anlægsfase og driftsfase.

Tabel 49 på side 132 viser sammenfatningen af miljøvurderingen af ændringen af byggemuligheden for p-hus. For alle miljømærker vurderes konsekvenserne for miljøet at være mindre eller ingen/ubetydelig.

Miljørapporten konkluderer, at der i nærområdet kan være mindre visuelle påvirkninger i form af et højere p-hus og deraf længere skygger. Vindpåvirkningen vurderes at være ubetydelig, og vil give yderligere læ nord for p-huset. Trafikalt vil ændringen af vejadgang gøre til- og frakørsel til p-huset mere tilgængelig for bilister, hvilket vurderes at give mindre positive konsekvenser. Med det foreslåede mindre byggefelt øges afstanden fra muligt p-hus til boligkarréen på Pakhusvej fra 18 m til 30 m.

Overvågning (kap. 9)

I Miljørapporten vurderes, at der ikke er behov for et overvågningsprogram, idet miljørapporten ikke påviser væsentlige miljøpåvirkninger af lokalplanforslaget.

Budgetmæssige og økonomiske konsekvenser

Byrådet bevilligede penge til anlægsprojektet på møde den 21. maj 2014 (sag nr. 22). I budgettet for 2015 – 2018 er anlægsudgifter på 89.000.000 kr. fordelt med 10.000.000 kr. i 2015, 77.000.000 i 2016 og 2.000.000 kr. i 2017.

Udgifterne til de for projektet nødvendige miljømæssige afværgeforanstaltninger, som der ikke er taget endelig stilling til endnu, er indeholdt i anlægsbevillingen.

Ligeledes er udgifter til eventuelle prøvegravninger i forbindelse med Viborg Museums forundersøgelse af arkæologi indeholdt i anlægsbevillingen. Museet har dog meddelt, at lokalplanområdet er frigivet til anlægsarbejder, og det er således staten, der skal afholde udgifterne til eventuelle undersøgelser. Et areal umiddelbart udenfor lokalplanens afgrænsning er ikke frigivet til anlægsarbejder. Det drejer sig om et mindre område, hvor det nye jernbanespor ønskes forlagt til samt ændringer af kryds ved Gl. Århusvej. Viborg Museum anbefaler en arkæologisk forundersøgelse af dette område.

På samme byrådsdagsorden blev orienteret om, at der vil være en væsentlig afledt drift i form af vedligeholdelse af signalanlæg og gadelamper, vintertjeneste, slidlag, striber samt stier. Der vil endvidere være udgifter til drift og vedligeholdelse af belægning på perronbroen, dens trapper og elevatorer.

Borgerinddragelse

Lokalplanforslaget med miljørapport forventes i offentlig høring i perioden 26. februar - 22. april 2015.

Forvaltningen foreslår, at der afholdes borgermøde om planforslaget og projektet mandag den 13. april 2015 kl. 19. Alternativt onsdag den 18. marts 2015 kl. 18.30. Mødet foreslås afholdt i Multisalen på Rådhuset.”

Indstilling

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet, at

at der i den videre planlægning sikres, at de vejledende grænseværdier for boliger i videst muligt omfang søges overholdt udendørs ved facaden (58 dB), og at eksisterende boliger, der er støjbelastet med mere end den vejledende grænseværdi i 0-alternativet, søges beskyttet, så de ikke får en hørbar stigning i støjniveauet på over 1 dB pga. projektet,

at forslag til lokalplan nr. 441 med tilhørende miljørapport vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger, og

at der afholdes borgermøde den 13. april 2015 kl. 19 i Multisalen på Rådhuset. Alternativt den 18. marts 2015 kl. 18.30.

Beslutning i Teknisk Udvalg den 16-02-2015

Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet,

at der i den videre planlægning sikres, at de vejledende grænseværdier for boliger i videst muligt omfang søges overholdt udendørs ved facaden (58 dB), og at eksisterende boliger, der er støjbelastet med mere end den vejledende grænseværdi i 0-alternativet, søges beskyttet, så de ikke får en hørbar stigning i støjniveauet på over 1 dB pga. projektet,

at forslag til lokalplan nr. 441 med tilhørende miljørapport vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger, og

at der afholdes borgermøde den 13. april 2015 kl. 19 i Multisalen på Rådhuset.

Teknisk Udvalg besluttede desuden, at effekt af etablering af støjreducerende asfalt på hele strækningen undersøges.

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Klima- og Miljøudvalget indstiller til Byrådet,

at der i den videre planlægning sikres, at de vejledende grænseværdier for boliger i videst muligt omfang søges overholdt udendørs ved facaden (58 dB), og at eksisterende boliger, der er støjbelastet med mere end den vejledende grænseværdi i 0-alternativet, søges beskyttet, så de ikke får en hørbar stigning i støjniveauet på over 1 dB pga. projektet,

at miljørapport med VVM-redegørelse vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger,

at der afholdes borgermøde den 13. april 2015 kl. 19 i Multisalen på Rådhuset, alternativt den 18. marts 2015 kl. 18.30.

Beslutning i Klima- og Miljøudvalget den 16-02-2015

Klima- og Miljøudvalget indstiller til Byrådet,

at der i den videre planlægning sikres, at de vejledende grænseværdier for boliger i videst muligt omfang søges overholdt udendørs ved facaden (58 dB), og at eksisterende boliger, der er støjbelastet med mere end den vejledende grænseværdi i 0-alternativet, søges beskyttet, så de ikke får en hørbar stigning i støjniveauet på over 1 dB pga. projektet,

at miljørapport med VVM-redegørelse vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger,

at der afholdes borgermøde den 13. april 2015 kl. 19 i Multisalen på Rådhuset.

Klima- og Miljøudvalget besluttede desuden, at effekt af etablering af støjreducerende asfalt på hele strækningen undersøges.

Flemming Gundersen ønsker følgende ført til referat:

”Jeg har en del betænkeligheder ved vejprojektet. Jeg finder bl.a., at vejen placeres uheldigt i forhold til stationen, at udnyttelsen bliver meget kompakt både omkring banebroen og den forventede Mercantec bygning, hvis udformning ikke kendes endnu, og ved parkeringshuset. Endvidere er de kulturhistoriske værdier nedprioriteret.

Jeg konstaterer, at de øvrige medlemmer tilslutter sig lokalplanforslaget og miljøredøgørelsen, der er fremført i en samlet fremstilling og vanskeligt kan adskilles, samt at der i første omgang er tale om at sende projektet i offentlig høring. Jeg har derfor valgt ikke at stemme imod forslaget i denne omgang. Enhedslisten vil senere komme med et høringssvar.”

Forvaltningen oplyser, at miljørapportens hovedforslag indeholder støjreducerende asfalt på hele strækningen.

Beslutning i Økonomi- og Erhvervsudvalget den 18-02-2015

Økonomi- og Erhvervsudvalget anbefaler indstillingerne fra Klima- og Miljøudvalget og Teknisk Udvalg.