

# REFERAT Teknisk Udvalg (2013-2017) d. 02-09-2015

**Mødedato** Onsdag d. 02. september 2015 kl. 08:30

**Mødested** M.1.4/rådhuset

**Mødedeltagere** Johannes F. Vesterby, Flemming Lund, Martin Sanderhoff, Allan Clifford Christensen, Anders Korsbæk Jensen, Michael Nøhr, Nikolai Hylleberg Norup

## Indholdsfortegnelse

Forslag til lokalplan nr. 452 for erhvervsområde i Viborg Nordvestby samt forslag til tillæg nr. 44 til lokalplan nr. 452	3
Forslag til lokalplan nr. 463 for Sport & Vandforum ved Rughavevej i Viborg Vestby samt forslag til tillæg nr. 463 til lokalplan nr. 463	6
Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby.....	9
Godkendelse af principper for planlægningen af området nordvest for Erik Glippings Vej i Viborg Baneby	14
Godkendelse af principper for planlægningen for området sydøst for Erik Glippingsvej i Viborg Baneby	17
Eventuelt nedsættelse af antallet af taxitilladelser.....	20
Brug af pesticider på faste belægninger indenfor vejskel på kommunale arealer.....	21
Modulvogntog til F&H, Industrivej 12 i Viborg (Bevillingssag).....	25
Etablering af ny elektronik på sluseanlæggene på Virksunddæmningen (Bevillingssag).....	27
Opgradering af Alhedestien.....	28
Mødeliste for Teknisk Udvalg 2015.....	30
Mødeplan for Teknisk Udvalg 2016.....	31
Meddelelser og gensidig orientering, herunder orientering ved formanden om afholdte møder m.m. : .....	32
Lukket: Ejendomssag.....	33
Lukket: Ejendomssag.....	34

# Punkt 1: Forslag til lokalplan nr. 452 for erhvervsområde i Viborg Nordvestby samt forslag til tillæg nr. 44 til Kommuneplan 2013 - 2025

14/55601

## Sagsfremstilling

Økonomi- og Erhvervsudvalget besluttede på møde den 27. august 2014 (sag nr. 10) at igangsætte en ny planlægning for det erhvervs- og centerområde i Viborgs nordvestlige bydel, som i dag er omfattet af lokalplan nr. 229 og lokalplan nr. 90, herunder den lovpligtige forbeder.

Byrådet indkaldte fra d. 30. oktober til d. 26. november 2014 ideer og forslag til planlægningen. Der kom ingen høringssvar i fordebatten. Under udarbejdelsen af planforslagene er der blevet afholdt to arbejds møder med Viborgegnens Erhvervsråd og områdets grundejere, virksomheder og beboere, der dermed har haft indflydelse på planens indhold.

Økonomi- og Erhvervsudvalget besluttede på møde d. 21 januar 2015 (sag nr.35) hvilke principper planlægningen skulle omfatte.

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til lokalplan nr. 452 og tillæg nr. 44 til Kommuneplan 2013-2025, der fremgår af bilag nr. 2. Oversigtskort er i bilag 1.

## Baggrund

*Planlægningen er udarbejdet dels for at give mulighed for en realisering af konkrete projekter i området, og dels for at ajourføre den gældende planlægning for erhvervsområdet i den nordvestlige del af Viborg. Lokalplanen er med til at sikre, at områdets blandede erhvervs karakter fastholdes og videreudvikles.*

En stor del af området har de senere år været under omdannelse fra egentligt erhvervsområde til mere centerorienterede formål. Lokalplanen fremmer denne udvikling, og der gives bl.a. mulighed for, at der kan etableres yderligere detailhandel med særlig pladskrævende varer, samt nye anvendelser som forlystelse og restauranter i området.

## Ændringer siden igangsætning af planlægningen

Forvaltningen har været i dialog med områdets grundejere, virksomheder og beboere. Forvaltningen foreslår, at der ikke, som tidligere foreslået, udlægges nyt område til et grønt område. Eksisterende grønne områder ved Dyrskuepladsen og ”Poulholm” har allerede i dag forbindelse til omkringliggende grønne områder. Det vurderes, at det ikke er nødvendigt at videreføre den grønne forbindelse ind i erhvervsområdet.

Forvaltningen foreslår endvidere, at der ikke udlægges areal til rundkørsler ved Fabrikvej/Gl. Skivevej og Gl. Skivevej/Agerlandsvej, da det endnu ikke er afklaret hvilken trafikregulering der er bedst. Trafikregulering kan ske via vejloven.

## Nuværende forhold

Lokalplanområdet er en del af et større erhvervsområde i Viborgs nordvestlige bydel.

## Planforhold

### Lokalplan

Området er omfattet af lokalplan nr. 229 for et erhvervs- og centerområde i Viborgs Nordvestlige bydel, samt lokalplan nr. 90 for et område i Viborg – nordvestbyen til erhvervsformål.

### Kommuneplan

Lokalplanområdet er omfattet af følgende rammeområder i kommuneplan 2013-2025:

- VIBNV.C3.01, VIBNV.C3 og del af VIBNV.C3.02, der er udlagt til centererhverv
- VIBNV.E1.02 og del af VIBNV.E1.01, der er udlagt til lettere erhverv
- VIBNV.E2.02, der er udlagt til erhverv
- VIBNV.R1.04, der er udlagt til grønne arealer

En del af området er udlagt som suppleringsområde til detailhandel med særlig pladskrævende varer jf. kommuneplanens retningslinie 2.

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2013 - 2025. Der er derfor udarbejdet et tillæg til kommuneplanen.

## **Forslag til lokalplan nr. 452**

Formålet med planlægningen er, at ajourføre gældende planlægning, så anvendelsen i området gøres bredere og inddeles i færre underområder. Områdets overordnede anvendelse er fortsat erhverv, centererhverv og grønt område. Planen sikrer, at der fortsat er et grønt forareal mod Indre Ringvej.

Lokalplanen inddeler området i 4 delområder.

Delområde I og II – området omkring Indre Ringvej og Vognmagervej – udlægges til Centererhverv. I delområde I og II kan der etableres detailhandel med særlig pladskrævende varer, liberale erhverv, administrative erhverv, engrosvirksomheder, håndværksrelateret uddannelsesinstitutioner, produktionslokaler, værksteder mm. Lokalplanen giver endvidere mulighed for, at der i disse delområder kan etableres nye anvendelser som restauranter og forlystelser. I delområde I må der etableres erhverv i miljøklasse 1-3 pga. afstanden til omkringliggende boliger, mens der i delområde II kan etableres erhverv i miljøklasse 2-4.

Delområde III – det eksisterende erhvervsområde omkring Industrivej, Gørtlervej, Bøsemagervej og Blytækkervej – udlægges til erhvervsområde til erhverv i miljøklasse 2-4, såsom lettere industri og værksteder, lager og servicevirksomheder, engroshandel mm. med tilhørende administration og udstilling. Der gives endvidere mulighed for at etablere foreninger i delområde III.

Delområde IV – Dyrskuepladsen og området ved ”Poulholm” udlægges til offentligt grønt område. Desuden fastholdes bestemmelsen fra lokalplan 229 om at eksisterende boliger i området kan bevares, men nye boliger må ikke etableres.

### ***Bebyggelse***

*I områderne udlagt til centererhverv og erhverv kan ny bebyggelse opføres i en max højde på 12 m. Bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom må ikke overstige 100%, og det bebyggede areal må ikke udgøre mere end 70% af grundens areal. Tekniske anlæg til områdets forsyning, skorstene og lign. kan dog opføres med en højde på op til 20 m. Der fastlægges byggelinjer mod Indre Ringvej og Vognmagervej. Ny bebyggelse skal placeres bag ved disse byggelinjer, og arealet mellem byggelinje og vejareal skal henlægges som grønt forareal.*

Mod Indre Ringvej skal bebyggelse have et repræsentativt udseende og have facade mod vejen. Der skal etableres vinduer og porte i facaderne mod Indre Ringvej. Lokalplanen er dermed med til at sikre, at erhvervsområdet får et harmonisk udtryk mod Indre Ringvej.

Lokalplanen giver mulighed for at virksomhederne kan bygges over skel, således at virksomhederne kan etablere en fælles kontor- og kantinebygning. Dermed giver lokalplanen mulighed for at virksomhederne kan udvikle begrebet ”Shared Erhverv”.

I området udlagt til grønne områder må der kun opføres bebyggelse til fritidsformål i form af fælleshus, klublokaler og lign. Bebyggelsen må opføres i én etage og med en max. højde på 6 m. Facadehøjde må højst være 4,5 m.

### ***Trafik***

Lokalplanen giver mulighed for, at Farvervej kan forlænges mod nord, så den på sigt kan forbindes med Vestervangsvej. Denne mulighed er videreført fra lokalplan nr. 229.

Lokalplanene sikrer, at der på sigt kan etableres cykelsti langs Gl. Skivevej, Farvervej og Fabrikvej.

## **Forslag til tillæg nr. 44 til Kommuneplan 2013 - 2025**

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i Kommuneplan 2013-2025 hvad angår rammeområdernes afgrænsning, miljøklasser, anvendelsesmuligheder, etageantal og bebyggelsesprocent.

Planforslaget er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer, hvad angår afgrænsningen af suppleringsområde til særlig pladskrævende varer. Derfor er der udarbejdet et tillæg nr. 44 til Kommuneplan 2013-2025. Med kommuneplantillægget ændres rammeområdernes afgrænsning, miljøklasserne justeres, anvendelses mulighederne udvides, etageantallet øges til maks. 3 etager og bebyggelsesprocenten øges til 100%. Med tillægget udvides afgrænsningen af suppleringsområdet VIBNV.D3.1, så der også bliver mulighed for at etablere detailhandel med særlig pladskrævende varer langs Vognmagervej og Fabrikvej.

Forslag til tillæg nr. 44 er vedhæftet som bilag til lokalplanforslaget og er i offentlig høring samtidig med dette. Efter vedtagelsen af kommuneplantillægget er lokalplanen i overensstemmelse med kommuneplanen.

### **Økonomiske konsekvenser**

For at lave en fremtidssikret plan, udlægges arealer til fortove og cykelstier langs Farvervej-Fabrikvej og Gl. Skivevej, samt en sti der forbinder de rekreative arealer i området. Der er endnu ikke afsat midler til anlæg af disse stier.

Tilsvarende er der ikke afsat midler til anlæg af forlængelse Farvervej mod nord, så Farvervej på sigt kan forbindes med Vestervangsvej.

### **Miljøvurdering**

Der skal kun gennemføres miljøvurdering, hvis planforslagene antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

På baggrund af en screening vurderes, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport. Begrundelsen fremgår af lokalplanforslagets redegørelse.

### **Vurdering af virkning på miljøet (VVM)**

Planlægningen kan give mulighed for konkrete projekter, der kan medføre krav om en VVM-screening og evt. efterfølgende VVM-redegørelse. Der vil blive taget stilling til, om et konkret projekt skal VVM-screenes, og om det i givet fald er VVM-pligtigt ved sagsbehandlingen af det enkelte projekt. Klima- og Miljøudvalget varetager opgaver vedr. VVM.

### **Borgermøde**

Forvaltningen foreslår, at der ikke afholdes borgermøde om planforslaget, da der under udarbejdelsen af planforslagene er blevet afholdt to arbejds møder med VIBORGegnens Erhvervsråd og områdets grundejere, virksomheder og beboere, der dermed har haft indflydelse på planens indhold.

### **Delegation**

Forvaltningen vurderer, at planforslagene ikke har principiel betydning for kommunen, og derfor kan vedtages af Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Såfremt der ikke kommer høringssvar i offentlighedsfasen, vil lokalplanen blive endelig vedtaget uden yderligere politisk behandling.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

at planforslagene vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger,

at der ikke gennemføres en miljøvurdering af planforslagene i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer, og

at der ikke afholdes borgermøde

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

at planforslagene vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger,

at der ikke gennemføres en miljøvurdering af planforslagene i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer, og

at der ikke afholdes borgermøde

## **Punkt 2: Forslag til lokalplan nr. 463 for Sport & Vandforum ved Rughavevej i Viborg Vestby samt forslag til tillæg nr. 47 til Kommuneplan 2013 - 2025**

15/13624

### **Sagsfremstilling**

Økonomi- og Erhvervsudvalget besluttede den 13. maj 2015 (sag nr. 10) at igangsætte udarbejdelsen af et kommuneplantillæg og et lokalplanforslag for Sport & Vandforum ved Rughavevej i Viborg Vestby.

Formålet med projektet "Sport & Vandforum" er, at der skal skabes et samlingspunkt i Viborg Vestby. Samlingspunktet skal indeholde udendørs aktiviteter og et foreningshus med bl.a. nye klubhusfacilliter til områdets idrætsklubber, mødefaciliteter for Vestbyens beboere og faciliteter for Vestbadet. Projektets omfang gør, at det kræver ny planlægning.

Oversigtskort er i bilag 1.

Planforslagene er i bilag 2.

### **Nuværende forhold**

Planområdets sydlige del består af fodboldbaner, klubhusfacilliter og en kunstgræsbane med tilhørende lysmaster. Nord for boldbanerne ligger friluftbadet "Vestbadet" med tilhørende omklædningsfacilliter, reception m.m.

I den nordlige del af lokalplanområdet forefindes det grønne område "Bananparken" samt en mindre del af Vestervang Skole, som forventes nedrevet.

### **Planforhold**

#### *Lokalplan*

Den nordlige del af planområdet er omfattet af byplanvedtægt nr. 28, der udlægger området til offentligt formål og institutioner af almennyttig karakter (kirke, børnehave med vuggestue, plejehjem, kontor, skole, varmecentral, ungdomshjem, sportsformål og parkområde). Projektforslaget er i overensstemmelse med den gældende byplanvedtægt.

#### *Kommuneplan*

Lokalplanområdet er omfattet af 4 rammeområder, som udlægger området til almen service, rekreativt område og boligområde i Kommuneplan 2013 - 2025.

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2013 - 2025. Der er derfor udarbejdet et tillæg til kommuneplanen.

### **Forslag til lokalplan nr. 463**

Lokalplanforslaget udlægger området til rekreative formål og almen service. Lokalplanforslaget udlægger nye byggefelter. Et større byggefelt i forbindelse med det eksisterende friluftbad samt et i forbindelse med Vestervang Skole.

Lokalplanforslaget har til formål at give mulighed for etablering af et nyt foreningshus, som skal kunne rumme både professionel fodboldklub, amatør-sportsudøvere og borgerforeninger, samt uorganiserede aktiviteter. Planlægningen har ligeledes til formål at sikre stiforbindelser på tværs i området, og et tilstrækkeligt antal parkeringspladser. Derudover har planlægningen til formål at sikre, at kunstgræsbaner placeres under hensyntagen til naboer.

Området omfatter ca. 13 ha placeret i byzone som udlægges til rekreative formål og almen service. Der gives mulighed for friluftsbad, boldbaner, andre udendørs aktiviteter, klubfaciliteter, skole og institutioner.

Der udlægges bl.a. et byggefelt langs friluftsbadets østlige skel og langs en del af den nordlige afgrænsning af kunstgræsbanen. Inden for byggefeltet kan foreningshuset placeres. Der udlægges ligeledes et nyt byggefelt i den nordlige del af planområdet, som kan indeholde f.eks. en specialskole.

Vejadgang bliver fra Rughavevej og Kirkebækvej.

### **Forslag til tillæg nr. 47 til Kommuneplan 2013 - 2025**

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2013 - 2025 hvad angår anvendelse af arealet nord for Rughavevej:

Planforslaget er ikke i overensstemmelse med den nuværende kommuneplanramme for Bananparken, derfor er der udarbejdet et kommuneplantillæg, som udvider den nuværende ramme for boldbanerne og friluftbadet til også at omfatte Bananparken, så der også her muliggøres anvendelse til boldbaner og lignende aktiviteter. Rammen udvides til også at omfatte en del af Vestervang Skolens område langs Rughavevej, da etablering af en parkeringsplads til brug for Vestbadet i dette område er en forudsætning for udvidelse af aktiviteterne i det rekreative område.

Der tilføjes en særbestemmelse i kommuneplantillægget, som giver mulighed for indretning af kontorlokaler til brug for drift og administration af idrætsforeninger.

Planforslaget er i overensstemmelse med de øvrige kommuneplanrammer.

### **Budgetmæssige konsekvenser / Økonomiske konsekvenser**

Der vil komme udgifter til fartdæmpende foranstaltninger på Rughavevej, etablering af stier mellem Rughavevej og Kirkebækvej samt Rughavevej og Vestervangsvej. Viborg Kommune er medfinansierende på foreningshuset.

### **Miljøvurdering**

Der skal kun gennemføres miljøvurdering, hvis planforslaget antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

På baggrund af en screening vurderes, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport. Begrundelsen fremgår af lokalplanforslagets redegørelse.

### **Vurdering af virkning på miljøet (VVM)**

Planlægningen kan give mulighed for konkrete projekter i form af ny kunstgræsbane, når den nuværende ønskes udskiftet. Det kan medføre krav om en VVM-screening og evt. efterfølgende VVM-redegørelse jf. VVM-bekendtgørelsen.

Der vil blive taget stilling til, om et konkret projekt skal VVM-screenes, og om det i givet fald er VVM-pligtigt ved sagsbehandlingen af det enkelte projekt. Da der ikke foreligger konkrete projekter, kan der ikke tages stilling til dette, inden planlægningen igangsættes. Klima- og Miljøudvalget varetager opgaven vedr. VVM.

### **Borgermøde**

Forvaltningen foreslår, at der afholdes borgermøde om planforslagene den 22. oktober kl. 17 eller den 27. oktober kl. 17 i Multisalen.

### **Delegation**

Forvaltningen vurderer, at planforslagene ikke har principiel betydning for kommunen og derfor kan vedtages af Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Såfremt der ikke kommer høringssvar i offentlighedsfasen, vil lokalplanen blive endelig vedtaget uden yderligere politisk behandling.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

at forslag til Lokalplan nr. 463 vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger, og

at Teknisk Udvalg afholder borgermøde den 22. oktober kl. 17 eller den 27. oktober kl. 17 i Multisalen.

Endvidere indstiller direktøren for Teknik & Miljø, at Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget, at det beslutter,

at forslag til kommuneplantillæg nr. 47 til Kommuneplan 2013 – 2025 vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger.

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

at forslag til Lokalplan nr. 463 vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger,

at Teknisk Udvalg afholder borgermøde den 22. oktober kl. 17 i Multisalen, og

at forslag til kommuneplantillæg nr. 47 til Kommuneplan 2013 – 2025 vedtages med henblik på offentlig høring i 8 uger.

## **Bilag**

Oversigtskort

Forslag til lokalplan nr. 463 og kommuneplantillæg nr. 47

## Punkt 3: Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby

13/79896

### Sagsfremstilling

Forvaltningen har igangsat udarbejdelsen af et forslag til en projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby, der skal fastlægge den præcise placering af, samt videreudvikle og konkretisere "Hærvejen", "Den Grønne Sti", og den nye fordelingsvej i området (Ny Absalonsvej). Fastlæggelse af infrastrukturens forløb og udformning er et nødvendigt grundlag for den lokalplanlægning, der er igangsat flere steder i området, og projektplanen skal ligeledes danne grundlag for et senere udbud af projektering og anlæg af infrastrukturen.

Økonomi- og Erhvervsudvalget blev den 18. marts 2015 (punkt 21) orienteret om ovenstående.

Oversigtskort er i bilag 1, hvor den del af infrastruktur-forløbene, der er omfattet af projektplanen, er markeret.

Forslaget til projektplanen er baseret på Helhedsplanen for Viborg Baneby og lægger overordnet set op til, at

- **Ny Absalonsvej** etableres som en ny fordelingsvej i området, mens den eksisterende Absalonsvej nedlægges. Ny Absalonsvej skal fungere som rygraden for infrastrukturen i Banebyen, og den bliver en fordelingsvej for biler og tung trafik, der skal ind i området.

- **Hærvejen** etableres som en sammenkobling mellem Banebyen og den historiske domkirkeby, og beriger den nye bydel med urbane kvaliteter. På Banebypladsen kondenseres bylivet i krydsningen mellem Den Grønne Sti og Hærvejen. Nogle dele af Hærvejen anlægges som "shared space" (udformet på cyklisters og gåendes præmisser, men med mulighed for bilkørsel på op til 15 km/t), mens andre dele af Hærvejen alene vil være for cyklister og gående. I en senere etape forventes Hærvejen forbundet med Viborgs sydvestlige bydel via en ny bro over Indre Ringvej.

- **Den Grønne Sti** etableres som en naturmæssig kile ind i Banebyen, hvor stien skal være en grøn og oplevelsesrig forbindelse mellem Banebyen og Søndersø, og får forbindelse med Himmerlandsstien og vestbyen via den kommende banebro. En del af Den Grønne Sti etableres først i en midlertidig udgave, hvor det i dag er muligt at anlægge den, og på længere sigt i en permanent og mere omfangsrig udgave, når omdannelsen af Banebyen muliggør det. Den Grønne Sti vil hovedsageligt være for cyklister og gående, og der vil kun være mulighed for bilkørsel på strækningen langs Klosterhaven, for at opretholde Klosterhavens muligheder for parkering, vareindlevering mm. Biltrafikken ændres dog her til at være delvist ensrettet, og på de gåendes/cyklendes præmisser.

Udkast til forslag til projektplanen kan ses i bilag 2 og 3 (henholdsvis en version til print og en version til skærmsvisning).

### Planforhold

Viborg Byråd har den 19. juni 2013 (sag nr. 2) vedtaget helhedsplanen for Viborg Baneby, der skal danne grundlag for den kommende kommune- og lokalplanlægning samt infrastruktur i området. Projektplanen tager sit afsæt i helhedsplanen, og der er derudover indarbejdet de justeringer, præciseringer og tilretninger, der har været nødvendige i forhold til de konkrete projekter, der pågår i området, samt de undersøgelser og den inddragelse, der er foretaget under udarbejdelsen af forslaget til projektplanen.

### Lokalplan

Området er omfattet af forskellige lokalplaner, der ikke giver mulighed for den infrastruktur, som projektplanen lægger op til. Den fremtidige infrastruktur i området skal derfor løbende indarbejdes i de kommende lokalplaner, der udarbejdes i Viborg Baneby, således at disse stemmer overens med projektplanen.

### Kommuneplan

Byrådet vedtog 22. april 2015 forslag til kommuneplantillæg nr. 33 - nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby. Forslaget har været i offentlig høring og forventes forelagt til politisk behandling i efteråret 2015. Forslaget til projektplanen er i overensstemmelse med forslaget til kommuneplantillægget.

### Forudgående inddragelse

Byrådet godkendte på mødet den 25. september 2013 (sag nr. 2) et kommissorium for Banebyforum og Banebyråd. Banebyrådet består af 4 medlemmer af Byrådet samt repræsentanter for større og mindre grundejere og interessenter i området, mens Banebyforum er en følgegruppe for udviklingen af Viborg Baneby, hvor alle med interesse i bydelens udvikling har mulighed for at deltage. Forslaget til projektplanen er blevet udarbejdet med løbende inddragelse af Banebyrådet, Banebyforum og andre interessenter. Der har herudover været en løbende dialog med de grundejere i

området, der er mest berørt af den pågående planlægning af Banebyen, herunder Gardit og Bachgruppen, på hvis foranledning Økonomi- og Erhvervsudvalget har igangsat lokalplanforarbejde den 18. marts 2015.

I forbindelse med udarbejdelsen af projektplanen blev der den 8. april 2015 afholdt en workshop for Banebyforum, hvor deltagerne kunne komme med ønsker og idéer til Hærvejen og Den Grønne Sti. Idéerne er indgået i det videre arbejde med projektplanen. Resultatet fra workshoppen fremgår af bilag nr. 4.

Banebyrådet blev den 1. juli 2015 præsenteret for et tidligt udkast til projektplanen med henblik på at give bemærkninger hertil. Hovedpunkterne er som følger:

- Banebyrådet tilslutter sig den overordnede helhed i planen.
- Der udtrykkes ønske om, at infrastrukturen bliver i en høj kvalitet, så det spiller sammen med de ambitioner, der er for udviklingen af Banebyen.
- Såfremt Byrådet ønsker 100 % medfinansiering fra berørte grundejere, vil en mindre ambitiøs projektplan være at foretrække.

I forbindelse med dialogen med grundejerne, er projektplanen løbende blevet tilrettet, ud fra de ønsker og kommentarer, der er fremkommet. Følgende bemærkninger er ikke blevet imødekommet i det forslag til projektplanen, der nu forelægges Teknisk Udvalg:

- Bach Gruppen ønsker ikke, at der etableres et regnvandsbassin ved Brovej, som skitseret i projektplanen, da de ønsker at benytte arealet til bebyggelse i fremtiden. Arealet er i helhedsplanen udlagt som grønt område i forbindelse med Den Grønne Sti.

Forvaltningen har været i dialog med Energi Viborg, der har meddelt, at de har behov for anlæggelse af to store regnvandsbassiner i Banebyen. Da Banebyen er et allerede udbygget område og på grund af terrænmæssige forhold, er der ikke umiddelbart andre placeringsmuligheder end de placeringer, der er angivet i projektplanen.

Forvaltningen anbefaler derfor, at bemærkningen ikke imødekommes.

- Bach Gruppen ønsker fastholdt mulighed for udkørsel fra Brovej til Marsk Stigs Vej. Projektplanen lægger op til, at Brovej lukkes helt for biltrafik ud til Marsk Stigs Vej, da Bach Gruppen har ønsket en ny vejadgang fra Marsk Stigs Vej til Ny Absalonsvej, hvilket er indarbejdet i projektplanen.

På grund af omdannelsen af Banebyen, og den dermed øgede trafikmængde, samt den nævnte nye vejadgang, er det nødvendigt, at der helt generelt begrænses med overkørsler til Marsk Stigs Vej for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling og trafiksikkerhed.

Forvaltningen anbefaler derfor, at bemærkningen ikke imødekommes.

- Gardit ønsker, at der fortsat kan være indkørsel fra Indre Ringvej til Middagshøjvej.
- Dette er kommet som bemærkning til kommuneplantillæg nr. 33, og der pågår dialog herom, som ikke er afsluttet. Resultatet af dialogen vil indgå i den endelige vedtagelse og eventuelle tilretning af projektplanen.

- Ejer og lejere af Erik Glippingsvej 16 ønsker ikke at Erik Glippingsvej lukkes for udkørsel til Marsk Stigs Vej. Dette er kommet som bemærkning til kommuneplantillæg nr. 33, og der pågår dialog herom, som ikke er afsluttet. Resultatet af dialogen vil indgå i den endelige vedtagelse og eventuelle tilretning af projektplanen.

-  
Flere grundejere har desuden udtrykt ønske om, at anlægsbevillingerne til Ny Absalonsvej og Hærvejen fremrykkes helt eller delvist til 2016.

## **Økonomiske konsekvenser**

### *Anlægsudgifter*

I forbindelse med udarbejdelse af projektplanen er der lavet et økonomisk overslag for de forventede udgifter ved anlæggelsen af de tre infrastruktur-forløb. Overslaget kan ses i bilag 5. Overslaget viser, at den samlede omkostning til anlæggelse vil ligge omkring 56 mio. kr. Byrådet har i budget 2015-18 afsat i alt 39 mio. til anlæggelse af Ny Absalonsvej, Den Grønne Sti og en del af Hærvejen. Af bemærkninger til anlægsbudgettet (side 18) fremgår det, at der forudsættes afsat yderligere 24 mio., i overslagsårene 2019 og frem til færdiggørelsen af Hærvejen.

Det samlede beløb, der forventes afsat, er således 63 mio. kr., og dertil kommer bidrag fra grundejere i området, som beskrevet nedenfor i afsnittet "vejbidrag". Det overskydende beløb forventes bl.a. at skulle dække udgifter til tilslutningsanlæg mellem Hærvejen og Banebroen, jordkøb/ekspropriation af de arealer, der skal udlægges til infrastrukturforløbene, mv.

Størstedelen af den eksisterende Absalonsvej og den sydligste del af Erik Glippingsvej vil med tiden blive nedlagt, i takt med at Ny Absalonsvej etableres. De kommunalt ejede vejarealer, der bliver nedlagt, skal ifølge lovgivningen tilbydes i

handel til de tilstødende grundejere. Der kan evt. blive tale om en grad af mageskifte, i forhold til de arealer, der nu udlægges til nye sti- og vejarealer.

#### *Vejbidrag*

I henhold til vejlovens § 27, stk. 1, kan Viborg Kommune som vejmyndighed beslutte at fordele udgifterne til anlæg af nye offentlige veje mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til en offentlig vej.

I dette tilfælde, hvor Ny Absalonsvej og Hærvejen anlægges i forbindelse med den samlede udvikling af infrastrukturen i Viborg Baneby, kan anlægsarbejdet betegnes som et vej- og stianlæg, der udgør en samlet færdselsmæssig enhed.

Viborg Kommune kan dermed beslutte at fordele udgifterne til anlæg af Ny Absalonsvej og Hærvejen mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til enten Ny Absalonsvej og/eller Hærvejen. Bilag 6 indeholder en redegørelse om reglerne i vejloven om vejbidrag.

I henhold til vejlovens § 49 kan Viborg Kommune som vejmyndighed gøre tilladelser til etablering af nye adgange til offentlige veje betinget af, at den offentlige vej ombygges med eksempelvis lyssignal, hvis det skønnes trafikalt nødvendigt. Vejmyndigheden kan stille krav til udformningen af anlægget samt kræve, at udgifterne hertil helt eller delvis afholdes af ejer eller bruger af adgangen.

Viborg Kommune kan dermed opkræve bidrag til anlæg af lyssignal på Indre Ringvej, hvor der etableres en ny adgang til Ny Absalonsvej. Udgifterne kan fordeles efter samme forslag til vejbidragsfordeling som anvendes ved anlæg af vejprojektet.

Omdannelse af området til Viborg Baneby skaber øgede byggemuligheder for en række centrale ejendomme i området, der således får en væsentlig værdiforøgelse. Det er endvidere omdannelsen af området, der nødvendiggør en ændret infrastruktur. På den baggrund foreslår forvaltningen, at grundejerne i området bidrager til anlæg af Ny Absalonsvej og Hærvejen.

Forvaltningen foreslår, at det samlede vejprojekt opdeles i et nordligt og sydligt projekt, hvilket betyder, at ejendommene syd for Marsk Stigs Vej skal bidrage til den sydlige del af Hærvejen, og ejendommene nord for Marsk Stigs Vej skal bidrage til anlæg af Ny Absalonsvej og den nordlige del af Hærvejen.

I forbindelse med udarbejdelse af projektplanen er der lavet et økonomisk overslag for de forventede udgifter ved anlæggelsen af Ny Absalonsvej og Hærvejen. Overslaget kan ses i bilag 5. Overslaget viser, at den samlede omkostning til anlæggelse af det nordlige projekt vil ligge omkring 31,8 mio. kr., og at den samlede omkostning til anlæggelse af det sydlige projekt vil ligge omkring 7,2 mio. kr.

Banebyrådet har bemærket, at såfremt Byrådet ønsker 100 % medfinansiering fra berørte grundejere, vil en mindre ambitiøs projektplan være at foretrække. Forvaltningen har derfor lavet et økonomisk overslag for et traditionelt vej- og stiprojekt, der viser, at omkostningen til anlæggelse af det nordlige projekt vil ligge på omkring 73% af det økonomiske overslag for projektplanens anlæg, mens omkostningerne til det sydlige projekt vil ligge på omkring 70% af det økonomiske overslag for projektplanens anlæg.

Forvaltningen indstiller på den baggrund, at det besluttes, at det påtænkes at opkræve vejbidrag på 70% af anlægssummen for Ny absalonsvej og Hærvejen.

Som det fremgår af bilag 7, forventes det, at 14 matrikelnumre grænser til eller kommer til at grænse til det nordlige vejprojekt (Ny Absalonsvej og den nordlige del af Hærvejen), mens 2 matrikelnumre grænser til eller kommer til at grænse til det sydlige vejprojekt (den sydlige del af Hærvejen). Det er således disse 16 matrikelnumre, der kan pålægges vejbidrag. Forslag til vejbidragsfordeling fremgår af bilag 8.

#### *Offentlig høring*

Ejerne og brugerne af ejendomme, der forventes at blive berørt af kommunens påtænkte beslutning om vejbidrag, skal orienteres om denne påtænkte beslutning. Ejerne og brugerne skal have en frist på mindst 4 uger til at komme med indsigelser og ændringsforslag.

#### *Driftsudgifter*

I forbindelse med udarbejdelse af projektplanen er der lavet et økonomisk overslag for de forventede driftsudgifter ved anlæggelsen af de tre infrastruktur-forløb. Overslaget kan ses i bilag 5. Overslaget viser, at den samlede omkostning til drift vil ligge omkring 820.000 kr. om året til drift af hele Ny Absalonsvej, Hærvejen fra Banebroen til krydsningen af Indre Ringvej og Den Grønne Sti fra Hærvejen til tunnel under jernbanen. Dette er inkl. alle rekreative arealer, pladser, beplantning, inventar osv., der er omfattet af projektplanen.

Forvaltningen anbefaler på denne baggrund, at der afsættes midler til drift af infrastrukturen i Viborg Baneby, i takt med at infrastrukturen og de rekreative arealer bliver anlagt.

### **Miljøvurdering**

Der skal kun gennemføres miljøvurdering, hvis planforslaget antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. På baggrund af en screening vurderes det, at der ikke skal udarbejdes en miljørapport.

### **Vurdering af virkning på miljøet (VVM)**

Planlægningen kan give mulighed for konkrete projekter for infrastruktur, der kan medføre krav om en VVM-screening og evt. efterfølgende VVM-redegørelse. Der vil blive taget stilling til, om et konkret projekt skal VVM-screenes, og om det i givet fald er VVM-pligtigt ved sagsbehandlingen af det enkelte projekt.

### **Borgermøde**

Forvaltningen foreslår, at der ikke afholdes borgermøde om forslaget til projektplanen, da der den 26. maj 2015 har været afholdt borgermøde i forbindelse med forslag til kommuneplantillæg nr. 33 (Nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby), hvor den fremtidige infrastruktur er beskrevet, samt i forbindelse med forslaget til helhedsplanen for Viborg Baneby, som projektplanen tager udgangspunkt i.

Forvaltningen forslår til gengæld, at der afholdes et borgermøde, med indbudte berørte grundejere, omkring vejbidragsfordeling.

### **Delegation**

Forvaltningen vurderer, at forslaget til projektplanen ikke har principiel betydning for Kommunen. Vedtagelse af projektplanen kan derfor ske i Teknisk Udvalg.

Såfremt der ikke kommer høringssvar i offentlighedsfasen, vil projektplanen blive endelig vedtaget uden yderligere politisk behandling.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg beslutter,

**at** forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby vedtages med henblik på offentlig høring i 4 uger,

**at** der ikke gennemføres en miljøvurdering af planforslaget i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer,

**at** fremtidige driftsudgifter for infrastrukturanlæg i Viborg Baneby tages op i forbindelse med den årlige budgetlægning

**at** der ikke afholdes borgermøde omkring projektplan for infrastrukturen

**at** Viborg Kommune påtænker at opkræve vejbidrag til 70% af anlægssummen for Ny Absalonsvej og Hærvejen,

**at** denne påtænkte beslutning om vejbidrag samt forslag til vejbidragsfordeling sendes i høring ved de berørte parter i 4 uger, og

**at** der afholdes borgermøde for indbudte berørte grundejere omkring vejbidragsfordeling. Berørte grundejere orienteres om mødetidspunkt pr. brev.

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Teknisk Udvalg beslutter,

**at** forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby vedtages med henblik på offentlig høring i 4 uger,

**at** der ikke gennemføres en miljøvurdering af planforslaget i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer,

**at** fremtidige driftsudgifter for infrastrukturanlæg i Viborg Baneby tages op i forbindelse med den årlige budgetlægning,

**at** der ikke afholdes borgermøde omkring projektplan for infrastrukturen

**at** Viborg Kommune påtænker at opkræve vejbidrag til 100% af anlægssummen for Ny Absalonsvej og Hærvejen,

at denne påtænkte beslutning om vejbidrag samt forslag til vejbidragsfordeling sendes i høring ved de berørte parter i 4 uger, og

at der afholdes borgermøde for indbudte berørte grundejere omkring vejbidragsfordeling. Berørte grundejere orienteres om mødetidspunkt pr. brev.

## **Bilag**

Oversigtskort

Udkast til forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby\_til print

Udkast til forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby\_til skærmvisning

Resultat af workshop med Banebyforum omkring infrastruktur i Viborg Baneby

Økonomioverslag for anlæg og drift af infrastruktur i Viborg Baneby

Redegørelse om reglerne i vejloven om vejbidrag

Vejbidragskort

Forslag til vejbidragsfordeling

# Punkt 4: Godkendelse af principper for planlægningen af området nordvest for Erik Glippings Vej i Viborg Baneby

15/1302

## Sagsfremstilling

Økonomi- og Erhvervsudvalget besluttede den 18. marts 2015 (sag nr. 22) at igangsætte planlægningen for området beliggende nordvest for Erik Glippings Vej i Viborg (beliggende i Viborg Baneby), samt at de nødvendige justeringer, jævnfør ønsker fra bygherre og forvaltningens anbefalinger, blev indarbejdet i forslag til kommuneplantillæg nr. 33 - nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby.

Forvaltningen er i dialog med Gardit omkring udviklingen af området, og Gardit ønsker, som grundejer, at der udarbejdes en lokalplan for området.

På baggrund af Økonomi- og Erhvervsudvalgets beslutning, har forvaltningen igangsat det indledende arbejde for lokalplanlægningen, og har herunder bedt bygherre om at levere indledende undersøgelser, der skal danne grundlag herfor. Forvaltningen har udarbejdet forslag til en projektplan for infrastrukturen i Viborg Baneby. Forslaget behandles på nærværende møde. Projektplanen skal bl.a. danne grundlag for den kommende lokalplanlægning i området.

På denne baggrund foreslår forvaltningen, at Teknisk Udvalg nu tager stilling til de konkrete principper for lokalplanlægningen.

Oversigtskort ses i bilag 1.

## Projektforslaget

Bygherre ønsker, at der gives mulighed for opførelse af boliger, liberale erhverv, samt en dagligvarebutik. Princip for disponering af området ses i bilag 2. Der udlægges areal til Hærvejen og Ny Absalonsvej, der jævnfør helhedsplanen skal forløbe gennem lokalplanområdet.

## Planforhold

### Lokalplan

Den sydlige del af området er omfattet af lokalplan nr. 127, der udlægger området til erhverv. Den nordlige del af området er ikke lokalplanlagt. Projektforslaget er ikke i overensstemmelse med den gældende planlægning. Realisering af projektet kræver således, at der vedtages en ny lokalplan for hele området.

### Kommuneplan

Byrådet vedtog 22. april 2015 forslag til kommuneplantillæg nr. 33 - nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby, samt forslag til kommuneplantillæg nr. 24 - udvidelse af butiksområde i Viborg bymidte. Forslagene har været i offentlig høring og forventes forelagt til endelig vedtagelse i efteråret 2015.

Eventuelle ændringer ved den endelige vedtagelse indarbejdes i lokalplanforslaget, der således vil være i overensstemmelse med kommuneplanen.

## Principper for planlægningen

Forvaltningen foreslår, at der i planlægningen tages udgangspunkt i følgende:

### Bebyggelse

- Lokalplanområdet udlægges til en blanding af boligbebyggelse (tæt-lav og etageboliger) og liberale erhverv, samt en dagligvarebutik på op til 2000 m<sup>2</sup> placeret efter princippet som vist på bilag 2 (princip for disponering af området), og med adgang fra Middagshøjvej. Dagligvarebutikken skal integreres med anden bebyggelse, således at der fx placeres boliger eller liberale erhverv oven på butikken, og den dermed fremstår i mindst 3 etager på en del af byggefeltet. Herudover gives der mulighed for almen service, mindre butikker på højst 200 m<sup>2</sup> (i alt dog højst 500 m<sup>2</sup>), restauranter og lignende publikumsorienterede funktioner ved bebyggelse der ligger ud til Hærvejen, samt et p-hus til områdets interne brug. P-huset skal indpasses naturligt i området, så det indgår i en arkitektonisk sammenhæng med områdets øvrige funktioner.

- Max etageantal: Højst 3 etager for tæt-lav bebyggelse, højst 4 etager for etageboliger/liberale erhverv, men med mulighed for opførelse af 20 % af bebyggelse til etageboligers/liberale erhverv i op til 6 etagers højde.

- Bebyggelse i op til 6 etagers højde skal fortrinsvist placeres i tilknytning til Hærvejen, da man således kan fremhæve denne del af området som et mere fortættet og urbant område, og da det giver god mening af fortætte bydelen i retning mod den kommende Banebyplads og Banebro.

- Langs Hærvejen skal der arbejdes med en form for udgangsbyggelinjer, og det skal sikres, at bygningernes facader henvender sig mod Hærvejen – fx ved at indgange placeres ud mod Hærvejen, ved at der i stueetagen arbejdes med åbenhed og visuel kontakt ud mod Hærvejen osv. Formålet er at skabe et fortættet bymiljø omkring Hærvejen, samt at facader langs Hærvejen medvirker til at skabe et opholdsvenligt og levende bymiljø, hvor det er rart at færdes som fodgænger og cyklist.
- Max bebyggelsesprocent: 125% for lokalplanområdet som helhed.

#### *Infrastruktur og parkering*

- Der udlægges areal til Hærvejen, og området vejforsynes af den kommende fordelingsvej (Ny Absalonsvej), mens dagligvarebutikken vejforsynes af Middagshøjvej. Placering, omfang og de bærende principper tager udgangspunkt i forslag til projektplanen, og kan tilrettes i takt med den endelige vedtagelse af projektplanen. Deres overordnede forløb inden for lokalplanområdet er som vist på princip for disponering af området (bilag 2).
- For at understøtte brugen af kollektiv trafik, og da området ligger mindre end 400 m fra Viborg Banegård, foreslås parkeringsnormen for området reduceret, og der kan i særlige tilfælde ligeledes ske en reduktion i parkeringskravet efter en beregning af mulig dobbeltudnyttelse.

#### *Rekreative arealer og bæredygtighed*

- Inden for lokalplanområdet skal der arbejdes med begrønning af bebyggelsen og nærområdet, via fx grønne facader, grønne tage, grønne taghaver, tilplantede grønne opholdsarealer/p-arealer og LAR-løsninger på egen grund. Herudover indtænkes der LAR-løsninger og rekreative funktioner ved Hærvejen, samt gode forbindelser fra boligområder til grønne arealer. Dette skal samlet set være med til at sikre en bæredygtig og grøn bydel – i tråd med helhedsplanen for Viborg Baneby og Natur- og Parkpolitikken for Viborg Kommune.

Gardit har indsendt bemærkninger til forslag til kommuneplantillæg nr. 33. Disse indgår ikke i ovenstående principper for lokalplanlægningen, da bemærkningerne afventer behandling i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 33. Hvis bemærkningerne medfører ændringer i kommuneplantillæg nr. 33 vil disse blive indarbejdet i lokalplanforslaget.

Bemærkningerne omhandler bl.a.:

- Parkeringsnorm
- Fleksibilitet i størrelse og antal af mindre butikker langs Hærvejen
- Mulighed for at Middagshøjvej fortsat kan benyttes som forbindelse fra Indre Ringvej til lokalplanområdet.

Udover disse bemærkninger er Gardit enig i de beskrevne principper for planlægningen, der nu skal præciseres og konkretiseres i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

#### **Fordebat**

Lokalplanlægningen forudsætter, at der vedtages et tillæg til kommuneplanens rammebestemmelser (kommuneplantillæg nr. 33). Kommuneplantillægget forventes forelagt politisk til endelig vedtagelse i efteråret 2015. Området er i kommuneplanens hovedstruktur udpeget som byomdannelsesområde. Der er derfor udarbejdet et tillæg til kommuneplanen uden afholdelse af forudgående høring. Der har, i forbindelse med forarbejdet til helhedsplanen for Viborg Baneby, desuden været afholdt fordebat i august 2011.

#### **Budgetmæssige konsekvenser / Økonomiske konsekvenser**

Opkøb af arealer til, anlæggelse af, samt efterfølgende drift af Hærvejen og Ny Absalonsvej vil medføre en udgift for Viborg Kommune. Byrådet har samlet set afsat 39 mio. til anlæggelse af Den Grønne Sti, Hærvejen og Ny Absalonsvej, og hertil forudsættes afsat yderligere 24 mio., i overslagårene 2019 og frem, til færdiggørelsen af Hærvejen, som det fremgår af bemærkninger til anlægsbudgettet 2015-18 (side 18). Redegørelse for anlægsudgifter og drift samt oplæg til udgiftfordeling af infrastrukturen fremgår af dagsordenspunkt med forslag til projektplan for infrastruktur (tidligere behandlet på dette møde af Teknisk Udvalg).

#### **Udkast til tidsplan**

*Forvaltningen forventer følgende tidsplan for planlægningen:*

Planforslag til vedtagelse	Ultimo 2015
Endelig vedtagelse	Primo 2016

#### **Indstilling**

#### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg beslutter,

at planlægningen udarbejdes med udgangspunkt i de beskrevne principper, og

at eventuelle justeringer, i forbindelse med den endelige vedtagelse af projektplan for infrastrukturen i Viborg Baneby og kommuneplantillæg nr. 24 og nr. 33, indarbejdes i lokalplanforslaget.

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Indstillingen blev godkendt, idet udvalget ønsker muligheder for og konsekvenser ved højere og tættere bebyggelse nærmere belyst i forbindelse med fremlægges af planforslaget.

### **Bilag**

Oversigtskort

Princip for disponering af området

# Punkt 5: Godkendelse af principper for planlægningen for området sydøst for Erik Glippingsvej i Viborg Baneby

15/1301

## Sagsfremstilling

Økonomi- og Erhvervsudvalget besluttede den 18. marts 2015 (sag nr. 23) at igangsætte planlægningen for området beliggende sydøst for Erik Glippings Vej i Viborg (beliggende i Viborg Baneby), samt at de nødvendige justeringer, jævnfør ønsker fra bygherre og forvaltningens anbefalinger, blev indarbejdet i forslag til kommuneplantillæg nr. 33 - nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby.

Forvaltningen er i dialog med Bach Gruppen omkring udviklingen af området. Bach Gruppen ønsker, som grundejer, at der udarbejdes en lokalplan for området.

På baggrund af Økonomi- og Erhvervsudvalgets beslutning, har forvaltningen igangsat det indledende arbejde for lokalplanlægningen, og har herunder bedt bygherre om at levere indledende undersøgelser, der skal danne grundlag herfor. Forvaltningen har udarbejdet forslag til en projektplan for infrastrukturen i Viborg Baneby. Forslaget behandles på nærværende møde. Projektplanen skal bl.a. danne grundlag for den kommende lokalplanlægning i området.

På denne baggrund foreslår forvaltningen, at Teknisk Udvalg nu tager stilling til de konkrete principper for lokalplanlægningen.

Oversigtskort ses i bilag 1.

## Projektforslaget

Bygherre ønsker, at der gives mulighed for opførelse af boligbebyggelse (tæt-lav og etageboliger), almen service, detailhandel og liberale erhverv. Princip for disponering af området ses i bilag 2.

Der udlægges areal til Den Grønne Sti, Hærvejen og Ny Absalonsvej, der jævnfør helhedsplanen skal forløbe gennem lokalplanområdet.

## Planforhold

### Lokalplan

Området er omfattet af lokalplan nr. 127A, der udlægger området til erhverv – herunder liberale erhverv, samt industri- og produktionsformål. Projektforslaget er ikke i overensstemmelse med lokalplanen. Realisering af projektet kræver således, at der vedtages en ny lokalplan.

### Kommuneplan

Byrådet vedtog 22. april 2015 forslag til kommuneplantillæg nr. 33 - nye retningslinjer og rammer for Viborg Baneby, samt forslag til kommuneplantillæg nr. 24 - udvidelse af butiksområde i Viborg bymidte. Forslagene har været i offentlig høring og forventes forelagt til endelig vedtagelse i efteråret 2015.

Eventuelle ændringer ved den endelige vedtagelse indarbejdes i lokalplanforslaget, der således vil være i overensstemmelse med kommuneplanen.

## Principper for planlægningen

Forvaltningen foreslår, at der i planlægningen tages udgangspunkt i følgende:

### Bebyggelse

- Med udgangspunkt i helhedsplanen og bygherres ønsker, udlægges lokalplanområdet til tæt-lav boligbebyggelse mod nord (delområde I), etageboliger og liberale erhverv centralt i området (delområde II) og liberale erhverv og detailhandel mod syd (delområde III). Præcis afgrænsning af delområderne skal der tages stilling til i den kommende lokalplanlægning.

Herudover gives der mulighed for almen service, mindre butikker på højst 200 m<sup>2</sup> (i alt dog højst 500 m<sup>2</sup>), restauranter og lignende publikumsorienterede funktioner ved bebyggelse der ligger ud til Hærvejen.

- Max etageantal: Højst 3 etager i delområde I, højst 4 etager i delområde II, men med mulighed for opførelse af 20 % af bebyggelsen i op til 6 etagers højde, samt højst 4 etager i delområde III.

- Bebyggelse i op til 6 etagers højde skal fortrinsvist placeres i tilknytning til Hærvejen, da man således kan fremhæve denne del af området som et mere fortættet og urbant område, og da det giver god mening af fortætte bydelen i retning mod den kommende Banebyplads og Banebro.

- Længs Hærvejen skal der arbejdes med en form for udgangsbyggelinjer, og det skal sikres, at bygningernes facader henvender sig mod Hærvejen – fx ved at indgange placeres ud mod Hærvejen, ved at der i stueetagen arbejdes med åbenhed og visuel kontakt ud mod Hærvejen osv. Formålet er at skabe et fortættet bymiljø omkring Hærvejen, samt at

facader langs Hærvejen medvirker til at skabe et opholdsvenligt og levende bymiljø, hvor det er rart at færdes som fodgænger og cyklist.

- Max bebyggelsesprocent: 100% for lokalplanområdet som helhed (Den Grønne Sti, og herunder de offentlige grønne områder i tilknytning hertil, kan ikke medregnes i bebyggelsesprocenten).

En nærmere præcisering af bebyggelsesprocent for de enkelte delområder, skal foretages i den kommende lokalplanlægning, og vil naturligt blive højere for etageboligbebyggelse og lavere for tæt-lav boligbebyggelse (jf. helhedsplanen).

#### *Infrastruktur og parkering*

- Der udlægges areal til Den Grønne Sti og Hærvejen, og området vejforsynes af den kommende fordelingsvej (Ny Absalonsvej). Placering, omfang og de bærende principper tager udgangspunkt i forslag til projektplanen, og kan tilrettes i takt med den endelige vedtagelse af projektplanen. Deres overordnede forløb inden for lokalplanområdet er som vist på princip for disponering af området (bilag 2).

- For at understøtte brugen af kollektiv trafik, og da området ligger mindre end 400 m fra Viborg Banegård, foreslås parkeringsnormen for området reduceret, og der kan i særlige tilfælde ligeledes ske en reduktion i parkeringskravet efter en beregning af mulig dobbeltudnyttelse. Parkeringsnormens endelige udformning kendes først, når kommuneplantillæg nr. 33 er endelig vedtaget. Lokalplanforslaget vil herefter evt. blive tilrettet, så det er i overensstemmelse med kommuneplanen.

#### *Rekreative arealer og bæredygtighed*

- Inden for lokalplanområdet skal der arbejdes med begrønning af bebyggelsen og nærområdet, via fx grønne facader, grønne tage, grønne taghaver, tilplantede grønne opholdsarealer/p-arealer og LAR-løsninger på egen grund. Herudover indtænkes der LAR-løsninger og rekreative funktioner ved Hærvejen og Den Grønne Sti, samt gode forbindelser fra boligområder til grønne arealer.

Dette skal samlet set være med til at sikre en bæredygtig og grøn bydel – i tråd med helhedsplanen for Viborg Baneby og Natur- og Parkpolitikken for Viborg Kommune.

- Da der, inden for lokalplanområdet, udlægges grønne områder i forbindelse med Den Grønne Sti, kan krav til mængden af udendørs opholdsarealer inden for boligområderne reduceres i forhold til kommuneplanens retningslinjer. Dog skal der fortsat etableres en vis mængde udendørs opholdsarealer til boligernes interne brug, der står i modsætning til Den Grønne Sti, der er tiltænkt offentlige formål.

Bach Gruppen har bemærket, at de ønsker delområde I (tæt-lav boligbebyggelse) vejforsynet fra både Hærvejen samt fra Højtetoftvej, der i dag er en villavej, der ender blindt. Bygherre begrundet sit ønske om vejforsyning fra begge sider ved, at man hurtigere vil kunne byggemodne den første etape af tæt-lav byggeriet, da man vil kunne forlænge den allerede eksisterende Højtetoftvej. Forvaltningen anbefaler at delområde I kun vejforsynes via den kommende Hærvej. Dette for at tilgodese grundejerne på Højtetoftvej, der ellers vil få betydelig mere trafik på deres i dag lukkede villavej, samt for at sikre en bedre sammenhæng i de grønne områder omkring Den Grønne Sti.

Bach Gruppen har desuden indsendt bemærkninger til forslag til kommuneplantillæg nr. 33, der bl.a. omhandler muligheden for en dagligvarebutik inden for lokalplanområdet. Bemærkningen indgår ikke i ovenstående principper for lokalplanlægningen, da den afventer behandling i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 33. Hvis bemærkningen medfører ændringer i kommuneplantillæg nr. 33 vil denne blive indarbejdet i lokalplanforslaget.

Udover ovenstående bemærkninger er Bach Gruppen enig i de beskrevne principper for planlægningen, der nu skal præciseres og konkretiseres i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

#### **Fordebat**

Lokalplanlægningen forudsætter, at der vedtages et tillæg til kommuneplanens rammebestemmelser (kommuneplantillæg nr. 33). Kommuneplantillægget forventes forelagt politisk til endelig vedtagelse i efteråret 2015. Der er derfor ikke nødvendigt at afholde fordebat, før der udarbejdes et lokalplanforslag.

#### **Budgetmæssige konsekvenser / Økonomiske konsekvenser**

Opkøb af arealer til, anlæggelse af, samt efterfølgende drift af Den Grønne Sti, Hærvejen og Ny Absalonsvej vil medføre en udgift for Viborg Kommune. Byrådet har samlet set afsat 39 mio. til anlæggelse af Den Grønne Sti, Hærvejen og Ny Absalonsvej, og hertil forudsættes afsat yderligere 24 mio., i overslagsårene 2019 og frem, til færdiggørelsen af Hærvejen, som det fremgår af bemærkninger til anlægsbudgettet 2015-18 (side 18). Redegørelse for anlægsudgifter og drift samt oplæg til udgiftfordeling af infrastrukturen fremgår af dagsordenspunkt med forslag til projektplan for infrastruktur (tidligere behandlet på dette møde af Teknisk Udvalg).

#### **Udkast til tidsplan**

*Forvaltningen forventer følgende tidsplan for planlægningen:*

Planforslag til vedtagelse  
Endelig vedtagelse

Ultimo 2015  
Primo 2016

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg beslutter,

at planlægningen udarbejdes med udgangspunkt i de beskrevne principper, og

at eventuelle justeringer, i forbindelse med den endelige vedtagelse af projektplan for infrastrukturen i Viborg Baneby og kommuneplantillæg nr. 24 og nr. 33, indarbejdes i lokalplanforslaget.

## **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Indstillingen blev godkendt, idet udvalget ønsker muligheder for og konsekvenser ved højere og tættere bebyggelse nærmere belyst i forbindelse med fremlægges af planforslaget.

## **Bilag**

Oversigtskort

Princip for disponering af området

## Punkt 6: Eventuelt nedsættelse af antallet af taxitilladelser

15/48245

### Sagsfremstilling

Viborg Kommune har fået indleveret 2 tilladelser til taxikørsel, idet de ønskes bragt til ophør grundet alder. Tilladelseerne hører under Viborg Taxas bestillingskontor.

Der er p.t. 31 tilladelser til taxikørsel under Viborg Taxas bestillingskontor og med indlevering af de 2 tilladelser er antallet nu nede på 29 tilladelser.

Forvaltningen har forespurgt Viborg Taxa / Dan Taxi Viborg, om der efter deres vurdering vil være behov for genbesættelse af de 2 indleverede taxitilladelser. Viborg Taxa / Dan Taxi Viborg meddeler med brev af den 30. juli 2015, at det anbefales, at tilladelseerne stilles i bero.

Argumentationen fra Taxa er som følger:

Taxi har i perioden fra 2007 oplevet en markant nedgang i turantallet:

2007	154.265 ture
2008	145.827 ture
2009	141.352 ture
2010	144.505 ture
2011	133.213 ture
2012	131.285 ture
2013	129.102 ture
2014	128.654 ture

Som tallene viser, en tilbagegang på 25.611 ture, svarende til 16,6%.

Årsagen til ophør er i dette tilfælde alder, men Taxa har også mistet en stor ordre fra Viborg Kommune svarende til ca. 10 bilers årsomsætning. Viborg Taxa / Dan Taxi Viborg vurderer, at de nok fremadrettet må imødesee flere ophør.

Med mulighed for indlevering af yderligere taxitilladelser ved vognmændene, foreslår forvaltningen, at denne fremadrettet bemyndiges til at stille tilladelseerne i bero i det omfang de indleveres, når antallet af tilladelser ikke kommer under 25 taxitilladelser.

Viborg Kommune vil dog fortsat forespørge Taxa, om der vil være behov for genbesættelse, da situationen for Viborg Taxa / Dan Taxi Viborg kan ændres.

Teknisk Udvalg har til en hver tid mulighed for at optage sagen til fornyet beslutning, hvis det ønskes.

### Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg beslutter,

at de 2 indleverede tilladelser til taxikørsel stilles i bero, og

at forvaltningen bemyndiges til at stille tilladelseerne i bero, så længe antallet ikke kommer under 25 taxitilladelser.

### Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015

Indstillingen blev godkendt

## Punkt 7: Brug af pesticider på faste belægninger indenfor vejskel på kommunale arealer

15/44113

### Sagsfremstilling

Teknisk Udvalg har anmodet forvaltningen om at undersøge mulighederne for og perspektiverne i at ændre metoden til bekæmpelse af ukrudt på faste belægninger inden for vejskel, så der i stedet for termisk bekæmpelse af ukrudt foretages en punktsprøjtning med pesticider.

### Baggrund:

I Viborg Kommune er det tidligere besluttet at følge den aftale, der er indgået mellem KL og daværende regering om udfasning af sprøjtegifte. I 1998 indgik miljø- og energiministeren, KL, Amtsrådsforeningen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune således en frivillig aftale om udfasning af pesticider på offentlige arealer. Undersøgelser viser, at aftalen har været en stor succes. I 2006 var forbruget nede på ca. 5 tons aktivt stof på de offentlige arealer, mod ca. 29 tons aktivt stof i 1998 og i 2013 var forbruget faldet yderligere til 2,3 tons. I Viborg Kommune var forbruget af aktivt stof i 2013 på 11 kg og er fortrinsvis anvendt til bekæmpelse af bjørneklo og andre invasive arter. Der blev i 2007 efter kommunalreformen indgået en ny aftale mellem Miljøministeriet, KL og Danske Regioner. Denne aftale fokuserer på en fortsat udfasning på de områder, hvor der stadig er et stort pesticidforbrug.

Samlet set udgør det offentliges forbrug af pesticider en meget lille del – under en promille - af det samlede pesticidforbrug i Danmark.

Glyphosat er fortsat meget udbredt i landbruget, øvrige erhverv og i private haver. Da de oprindelige aftaler blev indgået om kommunernes reduktion af bekæmpelsesmidler, udgjorde kommunernes forbrug en ubetydelig andel af det samlede forbrug i Danmark og andelen er som nævnt faldet yderligere siden. Den samlede miljømæssige effekt af alene at begrænse anvendelsen på kommunale arealer er begrænset, men det har en signalværdi for det øvrige samfund. Aktivstoffet glyphosat og nedbrydningsproduktet AMPA findes i stort set alle undersøgte søer, vandløb og dræn. Tilførslen sker via regn og luft. De højeste koncentrationer ses i vandløb og småsøer i forbindelse med store regnhændelser.

I Statens sprøjtemiddelstrategi 2013-2015 er det anført, at den vil sikre, at kommuner, regioner og stat fastholder fokus på at reducere forbruget af sprøjtemidler og i videst mulig omfang vælger strategier uden sprøjtemidler til at bekæmpe invasive plantearter. Der skal være særlig fokus på udfasning af sprøjtemidler i parker, på idrætsarealer og andre arealer, hvor mennesker færdes. Derudover skal der gøres en særlig indsats for at dele erfaringer med de kommuner, der har problemer med at overholde den frivillige aftale.

Glyphosat er det mest anvendte ukrudtsbekæmpelsesmiddel i Danmark og det mest undersøgte. Det virker ved at stoppe planternes fotosyntese, og det nedbrydes i de øvre jordlag. Alligevel er der jævnligt fundet rester af midlet i miljøet i Danmark. En øget brug på ukrudt på befæstede arealer kan muligvis medføre, at en større andel af midlet når vandmiljøet, dels fordi nedbrydningen gennem jordlaget mangler, og dels fordi transporten via regnvandssystemerne er en mere direkte vej.

Et forhold, der giver anledning til overveje og vurdere fordele og ulemper ved en forsigtig og nænsom anvendelse af andre bekæmpelsesmidler, er, at CO<sub>2</sub> reduktion er blevet en vigtig parameter i forhold til miljøpåvirkningen, siden aftalen omkring udfasning blev godkendt i 1998. Metoden med ukrudtsbrænding afgiver CO<sub>2</sub> til atmosfæren. Dels fra gasafbrændingen og dels fra øget kørsel med biler og traktorer.

Gasbrændingen foretages 4 – 6 gange årligt i Viborg Kommune afhængig af det serviceniveau, der er krævet. Brændingen foregår dels med en traktormonteret brænder og dels med mindre brændere, som betjenes ved håndkraft. CO<sub>2</sub> udslippet ved denne metode udgør 62.106 kg pr. år.

Andre forhold er, at afbrændingen kan være forbundet med varme i den traktor, brænderen er formonteret på og risiko for brand. En forebyggelse her af kan betyde en mindre effektivitet i arbejdet. – Der har ikke været arbejdsmiljøsager som følge af arbejdet.

### Grundvandsbeskyttelse

Viborg Kommune har vedtaget en række indsatsplaner, der har til hensigt at beskytte grundvands- og drikkevandsinteresser. I Viborg Kommune pågår arbejdet dels med at udarbejde indsatsplaner for grundvandsbeskyttelse og dels med at implementere indsatsen ved alle vandværker i Kommunen. Der er pt. vedtaget indsatsplaner for indsatsområdet ved Bjerringbro Nord og Syd samt for Mønsted Daubjerg-området. Her står angivet i indsatsplanens retningslinjer at: *"Der ikke må anvendes pesticider i OSD og indvindingsoplønde på arealer ejet af vandværkerne eller offentligt ejede arealer"*.

OSD er områder med særlig drikkevandsinteresser. De dækker kommunens fremtidige indvindingsområder, hvor Forvaltningen udarbejder indsatsplaner inden for IVO: Indvindingsopland til de almene vandværker som ligger uden for OSD. Her udarbejder Forvaltningen ligeledes indsatsplaner for disse områder.

OD, områder med drikkevandsinteresser (de øvrige områder uden for OSD). Her findes der også gode grundvandsressourcer, hvor en del af de ikke almene vandforsyninger (vandværker som forsyner 3-11 husstande), samt enkeltindvindere (1-2 husstande), indvinder deres grundvand. OD-områder vil blive udsat for pesticidpåvirkning hvis Kommunen vælger at anvende pesticider på offentlige arealer.

Studier mht. nedbrydning af pesticider viser, at nedbrydningen er større under landbrugsarealer sammenlignet med under befæstede arealer. Dette skyldes, at der er en større biologisk nedbrydning i muldlaget under marker sammenlignet med under befæstede arealer, hvor der typisk er sand og stabilgrus som underlag. Derfor er pesticidudvaskningen fra befæstede arealer større sammenlignet under dyrkede arealer.

Der findes pesticider i hver 4. drikkevandsboring i DK, størstedelen af disse pesticider stammer fra stoffer som er anvendt i byer under befæstede arealer. Der lukkes ca. 30 boringer i DK om året pga. pesticider også i Viborg Kommune. Prisen for at etablere en ny drikkevandsboring til et vandværk andrager ca. 300-400.000 kr.

Viborg Kommune har lige udarbejdet en kampagne bestående af en animationsfilm og spille-App, i samarbejde med 10 midtjyske kommuner med støtte fra animationsstrategien i VK. Filmens hovedbudskab er at opfordre borgerne til ikke at bruge pesticider i haver, men at bruge hakkejernet i stedet. Det pointeres, at det er vigtigt, at alle bidrager til beskyttelsen af grundvandet da vi alle bor oven på vores drikkevand.

Målgruppen er haveejere. Men herudover er der også budskaber til landbruget med fokus på at undgå ulykker ved brug af pesticider.

Det er en klar intension med filmen at give en forståelse for, hvorfor pesticider skader grundvandet. Her er det f.eks. vist hvordan pesticider lettere nedsiver til grundvandet under belægnings, idet der ikke er biologisk aktivitet, der kan nedbryde pesticiderne.

Indsatsen med at reducere anvendelsen af sprøjtemidler i Viborg Kommune betyder i dag, at Park- og Vejservice årligt nu kun anvender 1,5 kg. aktive stoffer. I dag anvendes der kun sprøjtemidler til bekæmpelse af bjørneklo, hvilket sker med stoffet Glyphosat. Ukrudt langs veje i helle- og chikaneanlæg, på fortovskanter, i faste belægnings i parker og på Kommunens institutioner bekæmpes i dag ved brænding med gas. Metoden er dyr ved sammenligning med alternative metoder. Det skyldes, at metoden kræver mange årlige brændinger, og fordi selve "arbejdstakten" er langsom.

#### **Mulige alternativer**

I dag bliver ca. 330 km. fortove, stier, p-pladser og torve brændt. Som alternativ til termisk ukrudtsbekæmpelse kan følgende alternativer overvejes i områder udenfor vandværkernes indvindingsoplande og OSD områder:

#### **Alternativ I – punktsprøjtesystem med Ultima Proff (fedtsyre + maleinhydrazid)**

Bekæmpelse med "fedtsyre" forventes kun at kræve sprøjtninger 3 gange årligt. Det betyder, at der bliver mindre kørsel og ingen gasbrænding. Udledning af CO<sub>2</sub> bliver derfor væsentlig mindre. Fedtsyren, der foreslås anvendt, har betegnelsen Ultima Proff, er godkendt af Miljøstyrelsen til formålet. Der er udviklet en sprøjte, som kun reagerer med et "pust" (punktsprøjt) på grønne blade, når sprøjten føres over et areal med forekomst af ukrudt. Forbruget af fedtsyre er derfor meget nedsat, ligesom det kun anvendes over faste belægnings.

Risici ved anvendelse af midlet vurderes som meget lille. Sandsynligheden for nedsivning til grundvandet, er minimal, da der er tale om punktsprøjtning på faste belægnings, hvor sprøjtemidlet optages i planten. Dette sammenholdes med en meget kort nedbrydningstid for midlet. Der forventes økonomiske fordele ved at realisere forslaget, da der er lange frekvenser imellem de krævede sprøjtninger, ligesom der med punktsprøjtesystemet vil være en højere "arbejdstakt" end med gasbrænding. En traktor med punktsprøjtesystem kan køre 7-8 km/t. mod 3-4 km/t. for en traktor med gasbrænder.

#### **Alternativ II – sprøjtesystem med Roundup (Glyphosat)**

Med anvendelse af Roundup forventes kun sprøjtninger 2 gange årligt. Metoden vil have samme fordele som beskrevet under Alternativ I. Sprøjtningerne vil blot slå kraftigere igennem. Roundup er samtidig billigere i anvendelse (stækker længere pr. ltr.) på grund af blandingsforholdet med vand til sammenligning med Ultima Proff's blandingsforhold. Stoffet Glyphosat, der er aktivstoffet i RoundUp, er observeret i 6,4 % af alle GEUS' overvågningboringer. Sammenholdes dette med, at nedbrydningen af pesticider er væsentlig mindre under befæstede arealer sammenlignet med landbrugsjord, vurderes det, at der er risiko for påvirkning af grundvandet. Da der er tale om punktsprøjtning direkte på planten, vurderes risikoen dog som lille.

De økonomiske fordele vil således være størst ved at implementere Alternativ II.

### **Ultima Proff (fedtsyrer + maleinhydrazid) kontra Roundup (glyphosat).**

Miljøstyrelsen anbefaler anvendelse af fedtsyrer + maleinhydrazid før anvendelse af glyphosat. Det forklares med, at den såkaldte "halveringstid" er noget kortere på fedtsyrer og maleinhydrazid end på glyphosat. Halveringstiden er udtryk for, hvor hurtigt et stof nedbrydes. Når stoffet er nedbrudt, vil det ikke længere udgøre en mulig risiko for udvaskning til grundvandet eller kunne udgøre utilsigtede effekter på dyr eller planter. Fedtsyrer nedbrydes hurtigt og er nedbrudt til kun 10 % på kun 10 dage. Glyphosat nedbrydes ca. 14 – 15 gange langsommere end fedtsyrer.

### **Anskaffelser:**

Der skal anskaffes en ny sprøjte med punktsprøjtesystemet. Anskaffelsen forventes at beløbe sig til ca. 300.000 kr.

### **Driftsøkonomi:**

I Park og Vejservice er der anvendt 1,3 årsværk på ukrudtsbekæmpelse i 2014. Indsatsen vil kunne sænkes med henholdsvis ca. 0,7 årsværk ved anvendelse af alternativ 1: Ultima Proff. og ca. 0,8 årsværk ved alternativ II: anvendelse af Roundup.

Besparelse	Alternativ I Ultima Proff	Alternativ II Roundup
Mandskab og maskiner	400.000 kr.	500.000 kr.

Besparelsen fremkommer ved, at antal årlige ukrudtsbekæmpelser sænkes og at arbejdstakten øges med punktsprøjtesystem. Arbejdstakten for håndbekæmpelse med sprøjtemidler er uændret i forhold til gasbrændingen, ligesom serviceniveauet vil opleves uændret.

### **CO2-regnskabet:**

Beregning af reduktion i udledning af CO2 ved at ændre bekæmpelsesmetode fra gasbrænding til sprøjtning viser, at store mængder af CO2 reduceres. Udledning af CO2 er en medvirkende årsag til klimaforandringer.

CO2 kg - bekæmpelsesmetoder	Gasbrænding	Alternativ I Ultima Proff	Alternativ II Roundup
Udledning	62.106	6.978	4.652
Reduktion i udledning i forhold til Gasbrænding		55.128	57.454

Reduktionen fremkommer ved, at udslip fra gasbrænding ophører helt. Herudover reduceres de korte kilometer med varevogne og traktorer, idet der sker ændringer i bekæmpelsesfrekvenser. Den sparede CO2 udledning svarer til udledningen fra ca. 8 énfamiliehuse.

### **Forbrug af sprøjtevæske:**

Opgørelse af det forventede forbrug af sprøjtemidler ved alternativerne.

Væske ltr.	Alternativ I Ultima Proff	Alternativ II Roundup
	866	81

Forbruget af sprøjtevæske er lavere ved brug af Roundup, da det i kraft af blandingsforhold med vand strækker længere, og da der er længere frekvenser mellem de forventede sprøjtninger.

### **Evt. iværksættelse af et pilotprojekt:**

Såfremt Byrådet principielt ønsker at lade et af alternativerne nyde fremme, foreslår forvaltningen, at det i praksis afprøves, om effekten af sprøjtningerne svarer til forventningerne. Der foreslås, at der i givet fald udtages arealer til sprøjtning svarende til 25 % af de arealer, som nu bekæmpes ved gasbrænding med håndkraft. Derved udgås anskaffelse af dyrt materiel, før der er skabt sikkerhed om effekten. Om bekæmpelsen sker med håndkraft eller med maskine forventes ikke at betyde forskel på frekvensen. Usikkerheden i arbejdstakten vurderes til at være størst ved håndbekæmpelsen, hvilket yderligere er et argument for at forsøge med håndbekæmpelse.

### *Indfasning af besparelser*

Det forventes at besparelsen vil slå igennem trinvis på grund af udfordringer med indkøring af nyt materiel og læring af nye metoder. Der forventes at op til 25 % af besparelsen nås det første drifts år, 50 % af besparelsen det andet år og fuld besparelse det tredje år.

### *Fordeling af "gevinsten"*

Da Park og Vejservice havde indgivet kontrolbud og dette var det laveste bud, blev udbuddet annulleret. Det kan dog til orientering oplyses, at Ifølge udbudsbetingelserne, som Park og Vejservice havde afgivet kontroltilbuddet på grundlag af, indgik en fordelingsnøgle for større optimeringstiltag. Det fremgår bl.a. af udbudsbetingelserne:

*Ved optimeringer, der gennemføres efter Entreprenørens idé og initiativ, og som indebærer dokumenterede besparelser, kan der træffes aftale om en deling af besparelsen efter følgende incitamentsmodel: 30 % af besparelsen til Entreprenøren og 70 % til Viborg Kommune, der geninvesterer beløbet til supplerende opgaver for Entreprenøren.*

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller,

at Teknisk Udvalg tager stilling, til hvorvidt et af alternativerne skal vurderes nærmere og i givet fald oversendes til høring i Klima- og Miljøudvalget, hvorefter sagen tages op på ny til endelig beslutning.

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Udsat med henblik på at få belyst de arealmæssige udstrækninger af arealer, der eventuelt skal fritages på grund af drikkevandsinteresser. Forvaltningen anmodes i samme forbindelse om at belyse konsekvenserne, herunder de økonomiske konsekvenser, af den nye vejlov.

## **Punkt 8: Modulvogntog til F&H, Industrivej 12 i Viborg (Bevillingssag)**

12/19937

### **Sagsfremstilling**

Byrådet har den 3. september i 2014 (sag nr. 31) og den 28. januar 2015 (sag nr. 25) bevilliget henholdsvis 1.550.000 kr. og 1.450.000 kr. til udbygning af kommuneveje til modulvogntog til følgende lokaliteter:

- Genan A/S, Viborg
- Fragtcentralen, Viborg
- Jørvi Transport A/S, Bjerringbro

Ombygningerne er en del af Transportaftalen af 21. marts 2013, hvor virksomheder har mulighed for at søge om at blive koblet på modulvogntogsnettet. Ombygning af kommuneveje til modulvogntog skal ske via virksomhedsordningen, og finansieres af kommunen og/eller virksomheden.

Efterfølgende har F&H, Industrivej 12, Viborg søgt om tilladelse til at blive koblet på modulvogntogsnettet i Viborg. F&H har i deres ansøgning anført, at det har stor betydning for deres eksport og konkurrenceevne, at de bliver koblet på modulvogntogsnettet. Det er specielt til deres fragt/eksport til Norge, de ønsker at benytte modulvogntog. Ansøgningen er videresendt til Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har efterfølgende udført en undersøgelse af kørsel med modulvogntog fra henholdsvis Søndre Ringvej / Indre Ringvej og Nordre Ringvej / Indre Ringvej til F&H, Industrivej 12 i Viborg. Undersøgelsen viser, at der er 5 kryds, der kræves ombygget i større eller mindre omfang. Anlægsudgiften for ombygning af de 5 kryds er overslagsmæssigt beregnet til 700.000 kr.

Af de samlede bevilling på 3,0 mio. kr. forventes der i alt disponeret med ca. 2.300.000 kr. til det udførte projekt til Genan A/S og Fragtcentralen i Viborg samt projektet til Jørvi A/S i Bjerringbro, som forventes udført i efteråret 2015. Der forventes således, at blive et uforbrugt restbeløb på 700.000 kr., som kan bruges til finansiering af det aktuelle projekt.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at Teknisk Udvalg tager stilling til,

**om** de 5 kryds på kommunevejene til F&H, Industrivej 12, Viborg skal ombygges.

I givet fald forslår direktøren for Teknik og Miljø, at Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet,

**at** der gives en anlægsudgiftbevilling på 700.000 kr. til ombygning af de 5 kryds på kommunevejen frem til F&H i Viborg,

**at** anlægsudgiftbevillingen på 1.550.000 kr. til ombygning af kryds frem til Genan i og Fragtmandscentralen i Viborg, hvortil der forventes et mindre forbrug på 1.000.000 kr. reduceres med et tilsvarende beløb,

**at** der meddeles en tillægsbevilling på 300.000 kr. til anlægsudgiftbevilling på 1.1450.000 kr. til ombygning af kryds frem til Jørvi i Bjerringbro, der kan finansieres af ovenstående forventede uforbrugte rådighedsbeløb, og

**at** anlægsudgiftbevillingen på 700.000 kr. til ombygning af kryds frem til F&H i Viborg, finansieres af det resterende forventede uforbrugte rådighedsbeløb, fra bevillingen til modulvogntog til Genan og Fragtmandscentralen på 1.550.000 kr.

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Teknisk Udvalg besluttede at de 5 kryds på kommunevejene til F&H, Industrivej 12, Viborg skal ombygges.

Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet,

**at** der gives en anlægsudgiftbevilling på 700.000 kr. til ombygning af de 5 kryds på kommunevejen frem til F&H i Viborg,

**at** anlægsudgiftbevillingen på 1.550.000 kr. til ombygning af kryds frem til Genan i og Fragtmandscentralen i Viborg, hvortil der forventes et mindre forbrug på 1.000.000 kr. reduceres med et tilsvarende beløb,

**at** der meddeles en tillægsbevilling på 300.000 kr. til anlægsudgiftbevilling på 1.1450.000 kr. til ombygning af kryds frem til Jørvi i Bjerringbro, der kan finansieres af ovenstående forventede uforbrugte rådighedsbeløb, og

**at** anlægsudgiftbevillingen på 700.000 kr. til ombygning af kryds frem til F&H i Viborg, finansieres af det resterende forventede uforbrugte rådighedsbeløb, fra bevillingen til modulvogntog til Genan og Fragtmandscentralen på 1.550.000 kr.

## **Punkt 9: Etablering af ny elektronik på sluseanlæggene på Virksunddæmningen (Bevillingssag)**

12/106503

### **Sagsfremstilling**

De tekniske installationer på Virksunddæmningen, der styre gennemsejlingsslusen og afvandingssslusen, er planlagt til at blive moderniseret i 2016. Baggrunden er, at installationer er meget gamle, og de seneste år har det knebet med at skaffe reservedele til anlægget. På anlægsbudgettet for 2016 er der afsat 1.000.000 kr. til formålet. Der vil imidlertid være mulighed for at gennemføre arbejderne allerede i år. Til gengæld er der andre anlægsprojekter, der af forskellige årsager ikke er mulig at gennemføre i indeværende år. Forvaltningen foreslår derfor, at nærværende projekt fremrykkes til gennemførelse i år med henblik på minimere overførelserne til 2016, hvor anlægsbudgettet er presset i forvejen.

Konkret foreslås, at der meddeles en anlægsudgiftbevilling på 1.000.000 kr. i 2015 til ovennævnte projekt, og at der frigives et tilsvarende rådighedsbeløb fra det afsatte beløb på 1.000.000 kr. til "elektronik på Virksunddæmningen" på anlægsbudgettet for 2016.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik og Miljø foreslår, at Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet,

**at** der meddeles en anlægsudgift bevilling på 1.000.000 kr. i 2015 til ny elektronik på Virksunddæmningen,

at udgiften finansieres ved frigivelse af det afsatte rådighedsbeløb på 1.000.000 kr. til "elektronik på Virksunddæmningen" på anlægsbudgettet for 2016

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Teknisk Udvalg indstiller til Byrådet,

**at** der meddeles en anlægsudgift bevilling på 1.000.000 kr. i 2015 til ny elektronik på Virksunddæmningen, og

at udgiften finansieres ved frigivelse af det afsatte rådighedsbeløb på 1.000.000 kr. til "elektronik på Virksunddæmningen" på anlægsbudgettet for 2016

# Punkt 10: Opgradering af Alhedestien

15/40135

## Sagsfremstilling

### Baggrund for projektet

Alhedestien er en vandre-, ride- og cykelsti anlagt på den nedlagte jernbane mellem Viborg og Herning. Alhedestien er en regional stirute (nr. 21), og den blev etableret i 1995 af de daværende Ringkjøbing og Viborg amter, samt Skov- og Naturstyrelsen.

Det sammenhængende stisystem mellem Viborg og Herning er 49 km. Stien starter i dag ved Middagshøjvej i Viborg by ved broen til banegården og slutter ved Knudsvej i Herning. Stien er anlagt i 1,8-3,0 m bredde med en asfalt- eller betonflisebelægning.

Siden kommunesammenlægningen i 2007 er det kommunernes ansvar at vedligeholde og ajourføre de tidligere regionale stiruter, herunder Alhedestien, og etablere nye regionale stiruter.

Herning og Viborg kommuner foretager den mest nødvendige vedligeholdelse, men der har ikke været udført større anlægsarbejder.

Der har i en årrække været henvendelser fra foreninger og borgere om bl.a. at få forbedret servicen på stien i form af bl.a. forbedret belægning, madpakkehuse, shelters, information og servicefaciliteter i øvrigt. Der er også efterspørgsel fra bl.a. turistforeninger efter informationsmateriale. Der kan f.eks. sættes skilte op ved historiske steder som de tidligere trinbræt på banestrækningen – i lighed med det der er foretaget på Himmerlandsstien.

Der er ikke udgivet informationsmateriale om stien siden 2006, hvor turistbureauerne udgav en brochure om stien. Der er ikke tidligere udarbejdet en fælles turistmæssig promovning af Alhedestien i de 2 kommuner eller hos turistkontorerne.

En opgradering af Alhedestien vil turistmæssigt være hensigtsmæssigt - dels ved, at man kan cykle på sammenhængende stiruter på tidligere banestrækninger fra den ene endestation til den anden. (Fra Herning til Viborg og videre ad Himmerlandsstien til Løgstør.) Dels ved, at Viborg Banegård nu med forlængelsen af Himmerlandsstien og Alhedestien helt ind til Viborg Banegård, bliver et knudepunkt for 5 cykelruter - Himmerlandsstien (Løgstør-banen), Nørreå-ruten (Fårup-banen), Alhedestien (Herning-banen), Vammen-ruten og Foulum-ruten. Endelig og ikke mindst vil der kunne skabes gode forbindelser mellem bolig og arbejdssted mellem de forskellige strækninger.

I foråret 2014 har der været en indledende kontakt på politisk og administrativt niveau i de to kommuner om at lave et samarbejde om at forbedre forholdene på Alhedestien. Efterfølgende har der på administrativt niveau været afholdt nogle indledende møder.

Forvaltningen har vurderet stianlægget i Viborg Kommune. Anlægget fremstår på delstrækninger slidt og indbyder ikke cyklister til gode oplevelser langs ruten. Men der er et stort potentiale for at skabe nogle gode rammer for dette i form af bl.a. servicefaciliteter, henvisningsskilte, bedre komfort og information om natur- og kulturelle tilbud. Bilag 2 viser fotos fra stien.

### Proces

Det foreslås, at det politiske ansvar for gennemførelse af opgraderingen placeres hos Teknisk Udvalg, hvor chefen for Trafik og Veje har det overordnede administrative ansvar. For den praktiske gennemførelse tænkes nedsat en administrativ tværgående projektgruppe af embedsmænd i de to kommuner, som bl.a. skal sikre gennemførelsen inden for de rammer, der bliver politisk fastsat.

Der foreslås nedsat en referencegruppe, der har til formål at sikre lokale input, udveksling af information og lokal forankring. Referencegruppen består af en repræsentant fra de væsentligste interesseorganisationer omkring Alhedestien: Turistforeningerne, Cyklistforbundet, Dansk Islænderforening og Dansk Rideforbund, samt borgerforeningerne i de lokalsamfund, som stien går gennem – Hald Ege, Skelhøje, Frederiks, Karup, Kølvrå, Ilskov, Sunds og Gullestrup.

De enkelte tiltag gennemføres som delprojekter af arbejdsgrupper med egen projektbeskrivelse. Disse arbejdsgrupper har et medlem af projektgruppen som formand.

Projektet bygges op i 5 delprojekter:

- Fælles skiltning, ruteskiltning og seværdigheder

- Fælles informationsmateriale
- Madpakkehuse, shelters og andre servicepunkter
- Belægninger, renovering / udvidelse (sti samt ridespor)
- Trafiksikkerhed (krydsninger)

Forslag til projektbeskrivelse, der er udarbejdet af forvaltningerne i Herning og Viborg kommuner, fremgår af bilag nr. 3. I projektbeskrivelsen er der redegjort nærmere for projektgruppens arbejde og nedsættelse af referencegruppe.

### **Økonomi**

Teknisk Udvalg vil have mulighed for at afsætte et rammebeløb til projektet fra allerede afsatte midler til byfornyelse i mindre byer, afsatte midler til at føre Alhedestien frem til Viborg Station, driftsmidler m.v. samt fra eksterne fonde.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller til Teknisk Udvalg,

**at** forslag til projektbeskrivelse godkendes,

**at** der udarbejdes et samlet skitseprojekt incl. anlægsoverslag for opgradering af Alhedestien i henhold til projektbeskrivelsen,

**at** der til skitseprojektering m.v. kan anvendes 50.000 kr. fra puljen til cykelstier 2016, og

**at** sagen herefter forelægges Teknisk Udvalg med henblik på finansiering af den del af projektet, der ligger i Viborg Kommune

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Indstillingen blev godkendt

### **Bilag**

Oversigtskort

Fotos fra Alhedestien i Viborg kommune

Projektbeskrivelse

## **Punkt 11: Mødeliste for Teknisk Udvalg 2015**

13/99068

### **Sagsfremstilling**

Mødeliste for Teknisk Udvalg bl.a. med henblik på godkendelse af konkrete aktiviteter i forhold til tabt arbejdsfortjeneste (Styrelsesloven 16 stk.1, litra f)

Se mødelisten i bilag 1.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller,

at Teknisk Udvalg godkender den reviderede mødeliste

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Indstillingen blev godkendt

### **Bilag**

Mødeliste 2015 for Teknisk Udvalg

## **Punkt 12: Mødeplan for Teknisk Udvalg 2016**

13/99068

### **Sagsfremstilling**

Der er udarbejdet et forslag til mødeplan 2016 for Byrådet, Økonomi- og Erhvervsudvalget og de stående udvalg (bilag 1). Udover de ordinære møder indeholder planen også andre politiske møder, eksempelvis Byrådets temadag, Byrådets plan- og budgetkonferencer og Kommunalpolitisk Topmøde.

Mødeplanen lægger op til, at der ikke afholdes møder i juli måned samt uge 7 og uge 42 (skolernes vinter- og efterårsferie).

For så vidt angår møderne i Teknisk Udvalg bemærkes, at det er udvalget selv, der fastsætter sin mødeplan. Samtidig bemærkes det, at der i mødeplanen er taget hensyn til de udvalg, hvori der er sammenfald af medlemmer, således at disse udvalg ikke mødes samtidigt. Dette forhold vil i givet fald skulle iagttages, hvis udvalget ønsker at ændre på de foreslåede datoer.

Der er lagt op til at Teknisk Udvalgs møder, som hidtil, afholdes om onsdagen med mødestart kl. 08.30.

### **Foreslåede mødedatoer for Teknisk Udvalg i 2016:**

Onsdag den 6. januar  
Onsdag den 27. januar  
Onsdag den 24. februar  
Onsdag den 16. marts  
Onsdag den 27. april  
Onsdag den 25. maj  
Onsdag den 15. juni  
Onsdag den 10. august  
Onsdag den 31. august  
Onsdag den 28. september  
Onsdag den 2. november  
Onsdag den 30. november

Derudover er det en mulighed at reservere datoer til særlige temamøder, besigtigelser o.lign.

Det er en forudsætning for en eventuel godkendelse, at Byrådet efterfølgende godkender forslaget til mødeplan for Byrådet i 2016, idet Byrådet og fagudvalgene behandler mødeplanen i samme uge (uge 36).

Endelig oversigt over møderne i 2016 i Byrådet, Økonomi- og Erhvervsudvalget og de stående udvalg vil blive offentliggjort, når samtlige udvalg har godkendt deres mødeplan for 2016.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller,

at forslag til mødeplan 2016 godkendes, for så vidt angår Teknisk Udvalgs møder, og under forudsætning af, at Byrådet efterfølgende godkender forslaget til mødeplan for Byrådet i 2016

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

Indstillingen blev godkendt

### **Bilag**

Forslag til mødeplan 2016

## **Punkt 13: Meddelelser og gensidig orientering, herunder orientering ved formanden om afholdte møder m.m siden sidste udvalgmøde, dels om planlagte møder i 2015**

13/99220

### **Sagsfremstilling**

Der afholdes Byplanmøde i Guldborgsund, Lolland og Vordingborg Kommune den 1. og 2. oktober 2015. Årets tema er ”Den regionale by”

### **Beslutning i Teknisk Udvalg den 02-09-2015**

- Michael Nøhr spurgte til forurenede jord i forbindelse med byggeri på Gl. Århusvej.
- Martin Sanderhoff spurgte til vedligeholdelse af kommunale arealer i Hjorthede.
- Allan Clifford Christensen spurgte ind til afvikling af trafikken på ringvejen i Viborg om morgenen samt til p-plads på Bredgade mellem Genvej og Østergade i Karup.
- Anders Korsbæk Jensen spurgte til økonomien i cykelstiprojekterne vedr. cykelsti i Bruunshåb.

## **Punkt 14: Lukket: Ejendomssag**

13/93253

## **Punkt 15: Lukket: Ejendomssag**

13/93253