

Bilag nr. 5: Notat med behandling af høringsvar

Forslag til lokalplan nr. 441 for et teknisk område i Banegraven i Viborg med miljørapporten

Forslag til lokalplan har været i offentlig høring fra den 26. februar til den 22. april 2015.

Høringsvar

I offentlighedsperioden er der kommet 13 høringsvar fra følgende:

Nr.	Afsender	Mailadresse	Dato for modtagelse
(1)	DSB Ejendomsudvikling A/S	sbec@dsb.dk	27.02.15
(2)	Mikkel Kielsen	mkielsen@gmail.com	09.03.15
(3)	EnergiMidt	bch@energimidt.dk	11.03.15
(4)	Carsten Hedegaard	carsten.hedegaard@gmail.com	08.04.15
(5)	DSB, Økonomi	cc@dsb.dk	10.04.15
(6)	Frank Pedersen, Vesterbrogade 23C, 8800	frank.pedersen.denmark@gmail.com	14.04.15
(7)	Ejerforeningen Jyllandsgade 11-13, 8800	artaborup@yahoo.dk	19.04.15
(8)	Jenny Pugerup, Kokildehøjen 21, 8800	jennypugerup@hotmail.com	20.04.15
(9)	Anita og Mogens Henriksen, Jyllandsgade 13, 1. tv, 8800	anita.henriksen@yahoo.com	21.04.15
(10)	Carsten Hedegaard	carsten.hedegaard@gmail.com	22.04.15
(11)	Lars Pedersen, Middagshøjvej 40, 8800	larsp.888@gmail.com	22.04.15
(12)	Lars Pedersen, Middagshøjvej 40, 8800	larsp.888@gmail.com	22.04.15
(13)	Lars Sørensen, Brombærvej 24, 8800	lars@mizo.dk	22.04.15

Notatets opbygning

Høringsvarene er inddelt og behandlet under følgende tværgående emner:

- A. Haveforeningen Klostervænget
- B. Praktiske oplysninger
- C. Vejens forløb
- D. Perronbro, ø-perron og trampe
- E. Støj i driftsfasen
- F. Gener i anlægsfasen

Under hvert emne markeres med tal i parentes hvilken indsigelse/bemærkning, der refereres til.

Hver indsigelse/bemærkning behandles efter følgende skabelon:

Resumé af indsigelsen/bemærkningen i venstre spalte og administrative bemærkninger i højre spalte.

Ved den politiske behandling af sagen, vil notatet med høringsvar blive offentliggjort på www.viborg.dk.

Link til beslutning om vedtagelse af lokalplanen samt notat med høringsvar vil fremgå af følgebrev, der sendes til parterne.

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
A. Haveforening en Klostervæng et	(1) påpeger, at Haveforeningen Klostervænget ikke er sat til salg, og ønsker dette slettet i miljørapporten.	På det tidspunkt, hvor miljørapporten blev udarbejdet var Haveforeningen sat til salg på DSB's hjemmeside. Dette er i mellemtiden ændret. Sætningen "Pt. har DSB Ejendomme sat matriklen til salg med status som ubebygget" foreslås fjernet.	Forvaltningen anbefaler, at miljørapporten ændres jf. bilag nr. 6, så bemærkningen <i>imødekommes</i> .

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
B. Praktiske oplysninger	(3) oplyser, at de har el-anlæg og / eller fiberbredbåndsrør i området. (5) henleder opmærksomheden på diverse eksisterende, kommende og påkrævede nye aftaler mellem DSB og Viborg Kommune. DSB meddeler, at de og Arriva ønsker at deltage i den videre planlægning og projektering af projektet.	Henvendelsen er videresendt til bygherren. Henvendelsen er videresendt til bygherren. Der indgås et aftalegrundlag mellem DSB og Viborg Kommune.	Forvaltningen vurderer, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i lokalplanforslaget eller miljørapporten.

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
C. Vejens forløb	(2) og (12) spørger, hvorfor vejen lægges på terræn og ikke i en tunnel / sænkes. (4), (9) og (10) mener ikke vejen vil løse flaskehals-problemerne på vejene mellem Indre Ringvej og til Gl. Århusvej. (4) og (9) mener, at der også vil opstå ind- og udslusnings-problemer på Banegårds Alle. (9) mener, at	I miljørapportens kap. 10.1 er det alternative løsningsforslag med tunnel gennemgået, og der er redegjort for, at alternativet blev politisk fravalgt, da ulemperne ved et større tunnelanlæg og øgede økonomiske udgifter blev vurderet at overstige gevinsterne af en pladسدannelse og den direkte adgang til spor 1. I miljørapportens kap. 4.3.3 er der redegjort for, at kapacitetsberegningerne viser, at der generelt set som følge af etablering af Banevejen kan forventes en forbedret fremkommelighed på influensvejnettet, både hvad angår de vurderede kryds og strækninger. Det eneste kryds, hvor beregningerne har vist en forringelse i fremkommeligheden, er i rundkørslen Vesterbrogade/Banegårds Allé, hvor serviceniveauet forringes med en forventet maksimal forlængelse af middelventetiden på i alt ca. 20 sekunder. På sigt forventes det nødvendigt at udbygge Banegårds Allé vest for Banevejen til 4 spor og at ombygge rundkørslen til et signalreguleret kryds.	Forvaltningen vurderer, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i lokalplanforslaget eller miljørapporten.

	strækningen fra T-krydset ved Banegårds Alle og til rundkørslen ved Indre Ringvej er for kort. (9) mener, at ambulancer ikke vil kunne komme frem. (4) og (10) mener, at det bliver et problem at komme til venstre fra den nye vej til Gl. Århusvej. (7) og (9) ønsker vejen ført syd og vest om remisen med direkte forbindelse ind i rundkørslen, som udvides med et ekstra spor. (9) foreslår en anden linjeføring: Forlængelse af linjeføringen mod nordvest og ved en bro/viadukt over sporene forbindes i krydset Middagshøjvej / Absalonsvej. Der laves en sammenfletning i nord- og sydgående retning på Indre Ringvej. (13) spørger om forhold vedr. trafikbetjening til Mercantec.	Teknisk Udvalg har i denne forbindelse bedt om at få et notat vedr. strækningen fra Banevejen til Indre Ringvej til politisk behandling. Banevejen og på sigt strækningen fra Indre Ringvej til Banevejen ombygges til signalreguleret kryds. Signalreguleret kryds kan afvikle mere trafik end ensporet rundkørsler, og det vil efter behov være muligt at lave prioriteret ambulancekørsel, således at ambulancerne får en lettere vej gennem signalanlæggene. Der anlægges et signalreguleret kryds mellem Banevejen og Gl. Århusvej. Gl. Århusvej bliver lokalt udbygget til flere spor. Derved opnås, at krydset kan afvikle den beregnede trafik til 2030. Remisen og drejeskiven er fredet, og det er derfor ikke muligt at føre vejen op til rundkørslen, da det vil kræve, at remisen er fjernet. Infrastrukturen i Banevejen ændres, således at krydset Middagshøjvej-Indre Ringvej lukkes. Absalonsvej forlægges mod øst, og bliver en fordelingsvej i et bolig- og erhvervsområde. Ny Absalonsvej forbindes via en ny vej til Indre Ringvej. Vejene i Banebyen får ikke en karakter, der vil kunne klare trafikbelastningen fra Banevejen. Mercantec er ikke en del af projektet med Banevejen. Der tages hensyn til trafikken fra Mercantec i dimensionering af kryds. Projektet med Banevejen forbedrer mulighederne for gående og cyklister til at nå hurtigt og sikkert frem til Mercantec. Henvendelsen videregives til sagsbehandler på Baneby-projektet.	
--	---	---	--

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
D. Perronbro, ø- perron og trampe	(2) mener, at det bliver en for lang og besværlig vej til perronen. Der burde være trapper på sydsiden af stationen. (8) mener ikke, at den nye perronbro og trampen er en fordel for togrejsende, idet perronbroen fremover skal benyttes af alle rejsende. (8) savner mulighed for ophold og adgangsvej i tørvejr. (8) foreslår en lukket gangbro eller en tunnel. (11) mener ikke, at den nye perronbro og trampen er en fordel for cyklisterne. Ingen af de skitserede løsninger tilgodeser en direkte og hurtig forbindelse mellem Brovejskvarteret / Klostervænget og midtbyen. Sender tegning med forslag til en cykel-slidske.	Forholdene ændrer sig til det bedre for passagerer, der kommer fra Banebyen og skal med toget, idet spor 1 rykker nærmere på Banebyen. For passagerer fra midtbyen forringes forholdene lidt, idet de skal over en bro for at komme til spor 1. Til gengæld leder trappen på Banegårdspladsen passagerne hurtigt op på broen. De skal således ikke først gennem en stationsbygning for at nå frem til broen. Der er fortsat 2 trapper ved stationen fra hhv. busterminalen og Banegårdspladsen. På sigt vil der formentligt ikke være billetsalg i stationsbygningen, der også i lighed med andre stationsbygninger kan forventes solgt af DSB. Dette skyldes, at passagererne fremover skal betjene sig selv i billetautomater på perronen. Der er fortsat de samme muligheder for ophold i tørvejr, idet der er et venterum på ø-perronen. Der er ikke i projektet taget stilling til, om perronbroen skulle være en åben eller lukket bro. En lukket bro med overdækkede trapper er dog en væsentlig dyrere bro end en åben. Det kan også medføre en bro, der virker mere utryg end en åben bro. Der kommer en cykelsliske på trampen, og der vil være mulighed for at få en cykel med i elevatoren. Desuden er udformningen af trampen med korte, lange trin en cykel- og klapvognvenlig trappe. Som beskrevet i miljørapportens kap. 3.1.2 fjernes den stejle cykelstirampe fra perronbroen til busterminalen i forbindelse med den nye perronbro, og erstattes med en trappe. Stirampen giver unødvendigt generende og farlig cykeltrafik blandt de ventende buspassagerer på busterminalen, og ligger i vejen for at godt forløb af Alhedestien/Himmerlandsstien. Forholdene for cyklister forbedres generelt i projekterne med Banevejen og Banebroen. Der kommer således en ny tunnel under banen ved Regionshospitalet, og Banebroen giver mulighed for, at man kan cykle over banen uden trapper og stejle ramper.	Forvaltningen vurderer, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i lokalplanforslaget eller miljørapporten.

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
E. Støj i driftsfasen	(6) spørger, hvordan støj vil påvirke hans lejlighed (Vesterbrogade 23C, 1. sal) med vinduer ud mod Banegårds Alle. (7) er bekymrede for den vedvarende højere trafikstøj i Jyllandsgade 11 - 13, og ønsker lydisolerede vinduer i trappeopgange og lejligheder, som bliver udsat for højere trafikstøj. (12) spørger, hvordan støj vil opleves udendørs i folks haver ved Middagshøjvej.	Støj er behandlet i kap. 6.2 og bilag 2 i miljørapporten. Her gennemgås støjforholdene herunder grundlaget, støjkortlægningen, beregningsresultater, 4 mulige afværgeforanstaltninger (a – d), priser m.v. 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. Byrådet har den 25. februar 2015 (sag nr. 25) besluttet, at der i dette projekt skal sikres, at de vejledende støjgrænser på 58 dB for boliger i videst muligt omfang 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. 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. Mikkel's 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 i miljørapporten, der viser ændringen i støjniveauet. I hovedforslaget er der 74 boliger, hvor de opstillede støjkriterier, 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). Ingen af høringssvarene ønsker / stiller krav om opførelse af støjafskærmning (c og d), og der er heller ingen, der ønsker/stiller krav om vinduesløsningen (a).	Bl.a. på baggrund af disse høringssvar indstiller forvaltningen, at der som afværgeforanstaltning vælges løsning b, og at der stilles vilkår herom i VVM-tilladelsen, så bemærkningerne fra (6) og (7) <i>imødekommes delvist</i>. Såfremt løsning b vælges politisk, skal der foretages en teknisk tilretning af lokalplanen vedr. støjafskærmning jf. bilag nr. 6. Forvaltningen anbefaler, at (7)'s ønsker om lydisolerede vinduer i Jyllandsgade 11 – 13 <i>ikke imødekommes</i>, idet de politisk besluttede støjkriterier er overholdt i disse lejligheder.

		Forvaltningen foreslår, at der som afværgeforanstaltning vælges løsning b), hvor del af Banegårds Allé anlægges med støjreducerende slidlag samt udskiftning af vinduer i de resterende 19 boliger (Klostervænget 7, 2. sal + Klostervænget 13, stuen, 1. og 2. sal + Klostervænget 15, 2. sal + Jyllandsgade 10, 2. og 3. sal), der ikke overholder de af kommunen opstillede støjkrav. Såfremt løsning b) vælges politisk, skal der foretages en teknisk tilretning af lokalplanen om fjernelse af bestemmelse om etablering af støjafskærmning (redegørelsen side 20 + § 10.3 + kortbilag 2). Regulering af støjforhold sker via vilkår i den for projektet nødvendige VVM-tilladelse. Der vil således blive stillet vilkår om udlægning af støjreducerende slidlag på del af Banegårds Alle, og om udskiftning af vinduer i 19 lejligheder, såfremt de af kommunen stillede vilkår ikke kan overholdes med de eksisterende vinduer i de pågældende lejligheder.	
--	--	--	--

Emne	Resumé	Administrative bemærkninger	Konklusion
F. Gener i anlægsfasen	(7) er bekymret for støj- og støvgener under byggeriet, og ønsker byggeveje holdes fugtige. (7) er bekymret for sætningsskaber på bygningen Jyllandsgade 11-13, og ønsker fotoregistrering og montering af vibrationsmålere.	Der er i kap. 8.1 i miljørapporten beskrevet, at der gennemføres afværgeforanstaltninger for at minimere generne fra støj og støv under anlægsfasen. Som beskrevet i kap. 8.1 i miljørapporten vil der både ske måling af vibrationer og foretages fotoregistrering af de ejendomme, der ligger tættest på de vibrationsfrembringende anlægsarbejder.	Forvaltningen vurderer, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i lokalplanforslaget eller miljørapporten.