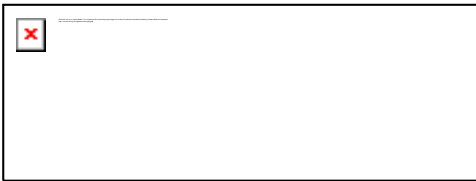


Aase Ramskov Jensen

Fra: plan
Sendt: 11. september 2015 08:56
Til: Ricco Bødker Andersen
Emne: VS: Indsigelse mod forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby

Med venlig hilsen

Helle Georgi



Viborg Kommune
Teknik & Miljø
Plan
Prinsens Alle 5
8800 Viborg
Direkte tlf.: 87 87 86 04

www.viborg.dk

Fra: Henrik Damsgaard [mailto:hda@freeway.dk]

Sendt: 10. september 2015 14:59

Til: plan <plan@viborg.dk>

Cc: Bach Gruppen: Lene Christensen <lene.christensen@bachgruppen.dk>

Emne: Indsigelse mod forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby

Jeg vil hermed gøre indsigelse mod linjeføringen af den nye fordelingsvej kaldet Ny Absalonsvej.

Som linjeføringen er foretaget i forslaget vil der blive inddraget vigtige kvm. mellem ejendommen på Brovej nr. 20 og nr. 18. De kvm. bliver allerede i dag brugt til parkering og vil efter ibrugtagning af den sidste del af byggeriet på Brovej 20 (der formentlig vil fordoble antallet af både ansatte og biler) være påkrævet at beholde som parkeringsareal for de virksomheder der er lejere på Brovej nr. 20 og nr. 18. Alternativt vil 50-60 biler blive parkeret ned af Brovej og skabe kaos. Det giver simpelthen ikke mening.

Med venlig hilsen

Henrik Damsgaard
CEO, Freeway

Aase Ramskov Jensen

Emne: VS: Banedanmarks bemærkninger til byplan - Infrastruktur i Baneby - Viborg

Fra: Stine Hansen (STHA) [<mailto:stha@bane.dk>]

Sendt: 15. september 2015 15:00

Til: plan <plan@viborg.dk>

Emne: Banedanmarks bemærkninger til byplan - Infrastruktur i Baneby - Viborg

Til Viborg Kommune

Vedr. byplan – "Infrastruktur i Baneby" - Viborg.

Banedanmark er ejer af jernbaneinfrastrukturen med tilhørende banearealer, som bliver beskrevet i byplanen. Banedanmarks bemærkninger til planen er derfor, som følger:

- Jernbaneanlæg, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter, skal overholde de gældende tekniske normer og regler, som er at forefinde på Banedanmarks hjemmeside: www.bane.dk under fanen 'erhverv'.
- Byggeri, mv. skal indrettes, så det kan tåle støj og vibrationer fra jernbanen.
- Evt. gravearbejder, mv. i nærheden af jernbanespor/banearealer, kan kræve godkendelse jf. §24 i Lov om jernbane.
- Der må ikke grundvandssænkes under banearealer/jernbanespor.
- Hvis det kommende projekt medfører øget grad af ulovlig sporkrydsning, kan der fra Banedanmarks side stilles krav til hegning.
- Hvor ledninger evt. skal krydse Banedanmarks arealer og spor, skal der ansøges hos Banedanmark om tilladelse via dette link: <http://ledningsx.dk>.
- Lys, facadebeklædning, mv. må ikke kunne udgøre en gene for driften af jernbanen. Dvs. lys, mv., som kan give signalforvirring samt blændinger, kan ikke tillades.
- Generelt skal jernbanesporene med tilhørende anlæg, deres anvendelse og hvad deraf følger, tåles.

Evt. salg af Banedanmarks arealer, mv. er underlagt Statens regler for salg og udleje af arealer og bygninger, og skal derfor ske på markedsvilkår.

Hvad de kommende arbejder/planer må medføre af økonomiske omkostninger, skal være Banedanmark uvedkommen.

Hvis der er spørgsmål, mv., kan jeg kontaktes på nedenstående telefonnumre og/eller mail.

Med venlig hilsen

Stine Hansen

Skov- og Landskabsingeniør
Arealforvalter

Banedanmark

Teknisk Drift
Team Areal
Lumbyesvej 34
7000 Fredericia
T: +45 8227 2022 | M: 4186 4027
stha@bane.dk
www.banedanmark.dk

Aase Ramskov Jensen

Emne: VS: Høringssvar "Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby"

Fra: Mads Pedersen [<mailto:mads@madspedersen.com>]

Sendt: 4. oktober 2015 21:04

Til: plan <plan@viborg.dk>

Emne: Høringssvar "Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby"

Viborg 4. oktober 2015

Høringssvar "Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby"

"Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby" var dd. emne for beboermøde med deltagere fra Højtoftevej og Brovej. Der er blandt beboerne stor interesse for og entusiasme omkring hele Viborg Baneby projektet, som vi ser som et virkeligt løft til området og glæder os til at bidrage til. Som høringssvar har vi beboere på Højtoftevej/Brovej følgende bemærkninger:

1. Ønske om hastighedsbegrænsning på 30 km/t samt fartdæmpende foranstaltninger i området "indenfor" Ny Abalonsvej - specifikt Højtoftevej, Brovej, Middagshøjvej og Søndermarksvej (fra hvor den grønne sti krydser). Dette begrundet i a) stort antal børnefamilier i området, b) det generelle princip i helhedsplan for Viborg Baneby om lav trafikhastighed tæt på baneområdet samt c) opbakning til princippet om Ny Abalonsvej som primær trafikåre i Viborg Baneby.
2. Ønske om at Højtoftevej forbliver lukket for enden af vejen, hvor den i dag ender blindt. Dette begrundet i a) stort antal børnefamilier på Højtoftevej samt b) opbakning til princippet om Ny Abalonsvej som primær trafikåre i Viborg Baneby.
3. Opbakning til kommunens linie vedr. bygningshøjder på maksimale 2 etager hvor kommende boligområder ligger op ad eksisterende parcelgrunde. Dette jf. Helhedsplan for Viborg Baneby (2013, s.48 pkt. 2.2 omkring bygningshøjder) samt referat fra møde i teknisk forvaltning 2. september 2015 hvor bygningshøjder blev diskuteret og forvaltningens linie bekræftet.
4. Hvor Brovej lukkes for biltrafik opfordres til at etablere passage for cyklister og fodgængere.

På vegne af beboerne Højtoftevej 1, Højtoftevej 4, Højtoftevej 5, Højtoftevej 7, Højtoftevej 8, Højtoftevej 11, Højtoftevej 12, Højtoftevej 13 samt Brovej 10

Mads Pedersen

Aase Ramskov Jensen

Fra: Henrik Juel Poulsen <hjp@energiviborg.dk>
Sendt: 6. oktober 2015 17:13
Til: plan; Ricco Bødker Andersen
Cc: Thomas Møller Schmidt; Iben Kristensen; Peter Graves Madsen; Claus Nielsen
Emne: Kommentar fra Energi Viborg Vand A/S (spildevand) til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby. (Høring).
Vedhæftede filer: 1200.pdf; H-TV-1300_Ledningsplan_10-10-2014.pdf

Til: Viborg Kommune, att.: Teknik & Miljø - Planafd. og Ricco B. Andersen

Cc:
 Viborg Kommune, att.: Thomas Møller Schmidt
 Iben, Peter og Claus

Viborg d. 6.10.2015
 Projekt nr. 42004052 m.fl.
 ESDH sag nr. 2015/00440 Viborg Baneby.

Vi sender hermed vores kommentar til "Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby, august 2015", som er i høring frem til og med d. 7.10.2015

Da vi betragter forsyningsledningerne som en naturlig del af infrastrukturen har vi et par bemærkninger:

For at den fremlagte projektplan kan realiseres skal der laves et betydeligt antal nye kloakledninger og bassiner i området mellem Marsk Stigs Vej og Banen.

De fleste af disse nye kloakledninger forventer vi at kunne etablere i de nye vejarealer og afventer spændt at de bliver fastlagt. Men nogle af disse nye ledningsanlæg er så store og fylder så meget at disse ledningers arealbehov bør være synlig og indgå i planlægningen.

På grund af planområdets størrelse er det nødvendigt for os at påpege, at der skal afsættes arealer til disse ledningsanlæg for, at vi kan opfylde vores forsyningspligt.

Der skal bl.a. etableres ca. 3.000 m³ volumen, forsinkelsesbassin for regnvand, syd for banearealet, hvor dette enten skal laves som et rørbassin som vist på den vedlagte tegning eller alternativt som et in situ støbt bassin og desuden skal der etableres et ca. 1.000 m³ åbent regnvandsbassin ved Erik Glippingsvej, hvilket tidligere aftalt med Planafd. (Ricco B. Andersen).

Vores projektforslag med nye ledningsanlæg og rørbassiner omkring baneterrænet er vist på den vedlagte tegning nr. 1200 (rørbassin).

Vi kan oplyse at vi forventer en effektiv byggeperiode på min. 6 mdr. for at bygge rørbassinet syd for banen og dertil kommer at vi er afhængig af at Banedanmark, som ejer de fleste af de berørte arealer, tillader etablering af de, på tegning 1200, viste ledninger og bassiner.

Vi ser at der er behov for at koordinere vores eksisterende og nye ledninger med de nye byggeprojekter ved Banegårdsområdet og Banebyen, især spor-omlægningen, Perronbroen, Banebroen og Banevejen samt disponering af arealet syd for banen - og mener derfor at det er en forudsætning at vores eksisterende blivende ledninger omkring baneterrænet og de nye ledninger optages i projektplanen og derved bliver synliggjort for alle som er part i planlægningen af de kommende byggerier.

I forbindelse med separatkloakering af Fredensgade og Slegsvigsgade skulle der iht. Viborg Kommunes spildevandsplan 2014-2018 (side 33 og 64) også etableres et regnvandsbassin vest for Remisen. Banedanmark har afvist vores ansøgning og vi har derfor behov for at lave endnu en krydsning af jernbanen for at få regnvandet fra delområdet 316-2 over til de nye rørbassiner syd for banen.

Vores planlægning er forsøgt koordineret med:

Viborg Kommune afd. for trafik & vej, projektet for Banevejen, Britt Bak Odgaard
Planafdelingen, Ricco Bødker Andersen
Banebroen, Trine Christensen

Efter aftale med Viborg Kommune, Britt Bak Odgaard, på grund af uafsluttede forhandlinger mellem Viborg Kommune og Banedanmark har vi ikke kontaktet Banedanmark - endnu.

P.t. afventer vi en endelig plan for Banevejen, spor-omlægning og baneterrænet og Banebyen og bidrager naturligvis gerne med informationer om de nuværende kloakledninger og input om de nødvendige nye kloaksystemer.

Bilag: Tegning nr. 1200, Regnvandsledninger på baneterrænet. af d. 6.10.2015
Tegning nr. H-TV-1300, Koordinerende ledningsplan, af d. 10.10.2014 (Vejen i Banegraven)

Med venlig hilsen



Henrik Juel Poulsen
Ingeniør
Energi Viborg Vand A/S - Spildevandsforsyningen
8929 2810 - Direkte
2298 9111 - Mobil
www.energiviborg.dk

Aase Ramskov Jensen

Vedhæftede filer: Situationsplan_02.07.2015_.pdf

Fra: Finn Nygaard [<mailto:fn@calum.dk>]

Sendt: 6. oktober 2015 16:31

Til: plan <plan@viborg.dk>

Emne: Indsigelser vedr forslaget til infrastruktur i Viborg Baneby

Vi har med stor interesse gennemgået materialet vedr de fremtidige infrastrukturforløb for Banebyen – herunder særligt Hærvejens forløb syd for Marsk Stigs Vej.

Da vi ikke direkte bliver berørt af vejbidragssagen har vi ingen kommentarer til selve stiprojektet, da vi ikke bliver økonomisk berørt af denne.

Derimod gør vi indsigelse mod placeringen af stiens forløb, hvor den placeres op ad en rampe langs vores grunds sysskel.

Stien og dens ramper optager et 17 m bredt tracé som umuliggør udnyttelsen af vores grundareal syd for vejforbindelsen mod Indre Ringvej. Den vedhæftede situationsplan har være kommunen bekendt som den dispositionsplan der har dannet grundlag for de hidtidige aktiviteter i området.

Vi indgår gerne i drøftelse af alternative placeringer i området.

Med venlig hilsen

Finn Nygaard

Planchef

Calum A/S

Vestre Havnepromenade 21

9000 Aalborg

Tlf: 98126700

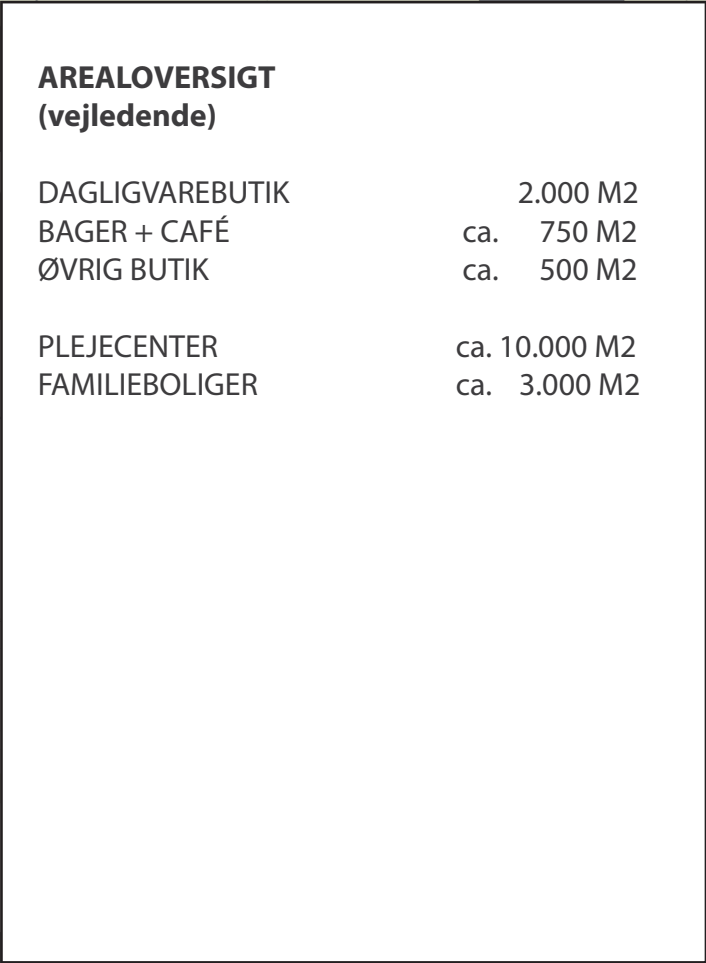
Direkte: 25234907

E-mail: fn@calum.dk

www.calum.dk



CALUM A/S er et administrationsselskab, der servicerer samtlige af CALUMkoncernens projektselskaber. Uanset at ovenstående medarbejder er ansat i CALUM A/S og via sine kontaktdata betegner sig som repræsenterende CALUM A/S, er Deres kontraktpart dog fortsat og alene det pågældende særskilte projektselskab, som De har eller fremtidigt måtte indgå aftale med. Nærværende mail er således at betragte som skrevet af det pågældende projektselskab og er alene forpligtende for det pågældende projektselskab.



Aase Ramskov Jensen

Fra: flemming øberg [<mailto:oeberg1@hotmail.com>]

Sendt: 6. oktober 2015 21:59

Til: plan <plan@viborg.dk>; flemming øberg <oeberg1@hotmail.com>

Emne: Ang. høring infrastruktur baneby

Angående høring på forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby.

Jeg mener ikke det kan være rimeligt at blive pålagt et vejbidrag for 625 kvm bygninger. Jeg bor i et almindeligt hus hvor grundplanen på huset er 75 kvm. Det ville svare til at jeg skulle lave mit hus om til et 8 etagers hus. Det er ingen mulighed og kommer ikke til at ske.

Jeg har et hus ved erik glippings vej 2 og Erik Glippings vej er fuld funktionel som den er nu. Der er lys, fortorv , asfalt på vejen og kloaken fungerer som den skal. Grundlaget for at ofre penge på Erik Glippings vej har ikke noget med funktionaliteten at gøre, men istedet at give turister en god oplevelse af Viborg. Det kan ikke være rimeligt at det er min privatøkonomi der skal finansiere turismen i Viborg. Jeg tænker at turisme er en fælles opgave for borgerne i Viborg kommune og ikke en privat person der skal betale. Det er en meget dyr løsning der er fundet til erik glippings vej og det er ikke i min interesse da Erik glippings vej er fuld funktionel som den er nu.

Og i forhold til prisstigning af mit hus så giver den ny lokalplan risiko for at jeg får et højhus som nabo der vil ligge mit hus i skygge eller skæmme det på anden vis. Så får jeg ingen værdiforøgelse.

Hvad er grundlaget for at erik glippings vej 1 ikke er en del af udregningen for vejbidraget? Erik Glippings vej 1's skellinje ligger på samme vilkår som mit og har også udkørsel til Erik glippings vej?

Mvh

Flemming øberg

Erik glippings vej 2



Viborg Kommune
Teknik og Miljø, Plan
Prinsens Allé 5
8800 Viborg

Mail: plan@viborg.dk

Viborg, den 6. oktober 2015

Forslag til beslutning efter Vejloven vedrørende vej- og stiforhold i Banebyen.

På baggrund af Viborg Kommunes høringsbrev af 9. september 2015, efterfølgende afholdt høring samt eftersendt nyt materiale, sender Boligselskabet Sct. Jørgen samt Ejerforeningen Vestas hermed i fællesskab bemærkninger til den beslutning, der overvejes truffet.

Boligselskabet Sct. Jørgen ejer matr.nr. 65ak Viborg Markjorder (Plejecenter Banebo), og Ejerforeningen Vestas ejer fællesarealerne på matr.nr. 65f Viborg Markjorder (Vestashallerne). Ejerforeningens medlemmer er Boligselskabet Sct. Jørgen, som ejer 3 ejerlejligheder og Produktionsskolen Viborg, som ejer 1 ejerlejlighed.

Indledningsvis vil vi udtrykke stor forundring over det forslag, som nu er udsendt, jf. Teknisk Udvalgs beslutning af 2. september 2015.

Vi har deltaget aktivt, konstruktivt og interesseret i hele udviklingen omkring Viborg Banebys udformning m.v. og bl.a. deltaget i banebyrådsmøder.

I hele denne meget konstruktive dialog, har vi på intet tidspunkt hørt, at man overvejede at pålægge de omtalte udgifter 100 % til ejere af ejendomme. Tværtimod blev der på et banerådsmøde i august 2014 fremlagt et budget, hvor alle udgifter til infrastruktur var optaget som en udgift, Viborg Kommune selv afholdt.

Ud over vores forundring over at modtage et forslag, der slet ikke stemmer med de første tilkendegivelser, er vi overordnet også uenige i, at der foreligger en situation, der medfører, at der skal ske 100 % privat finansiering af offentlige veje og stier.

Hele det spændende banebyprojekt og i særdeleshed Hærvejsstien er således langt fra kun et projekt, der kommer de private ejere til gode, men i meget høj grad også kommunens borgere, både i nærområderne og i almindelighed. Det er derfor ikke rimeligt, at infrastrukturen helt eller hovedsageligt skal finansieres af de umiddelbart tilstødende grundejere.

Ud over ovenstående overordnede bemærkninger har vi følgende konkrete kommentarer i relation til Vejlovens regelsæt:

1. Overordnet set indeholder det fælles projekt to - i princippet af hinanden adskilte - projekter, nemlig vejprojekt og stiprojekt.

Vi har noteret os, at Viborg Kommune har valgt, i sin administration af Vejloven, at sammenlægge disse to projekter, og har gjort det til ét projekt.

Vi har noteret os denne indgang til Vejlovens regelsæt, og det kan lægges til grund for vore efterfølgende spørgsmål og kommentarer.

2. Ses der på det, der er benævnt "Hærvejen syd for Marsk Stigsvej" og de særlige forhold, der gør sig gældende på dette sted, så henleder vi særligt opmærksomheden på følgende forhold:

Den ejendom, der er benævnt ejendom nr. 65f Viborg Markjorder, er et fællesskab, etableret igennem en ejerforening, hvortil er tilknyttet 4 ejerlejligheder.

Det fremgår ikke af nuværende beslutningsprojekt, hvorledes vejmyndigheden påtænker, hvis der overhovedet skal være noget bidrag fra denne matrikel, at bidraget skal fordeles mellem de 5 juridiske størrelser.

Efter vores opfattelse skal der tages stilling til det, inden der træffes endelige beslutninger.

Spørgsmålet er, om man som vejmyndighed vil pålægge udgiften på ejerforeningen, eller man vil fordele påtænkt udgift på de enkelte ejerlejligheder.

Spørgsmålet har meget relevans, bl.a. også på det spørgsmål, der rejses i pkt. 6.

Inden man træffer nogen endelig afgørelse, bør denne detalje afklares.

3. Vi har noteret os, at kommunen i sit oplæg er af den opfattelse, at ejendom nr. 21 ikke skal tage del i omkostningsfordelingen ud fra en betragtning om, at den har vejadgang til andetsteds.

Det bemærkes, at man for den pågældende ejendom skal opdele betragtningerne i forhold til adgangsforhold til stiprojekt og adgangsforhold til vejprojekt, men det henstiller vi, at kommunen tager stilling til i det videre forløb.

Herudover bemærker vi, at for så vidt angår ejerforeningen og de 4 ejerlejligheder, relateret til det der er benævnt ejendom nr. 23, er der tale om, at de 4 ejerlejligheder ikke har vejadgang til den kommende vej, men adgang fra Nellikevej og Gyldenrisvej.

Det er derfor vores opfattelse, at hvis ejendom nr. 21 skal holdes ude af fordelingen, så skal ejerforeningen og de 4 ejerlejligheder også holdes ude af fordelingen, hvis man fastholder nuværende princip, idet den begrundelse, der gør sig gældende for nr. 21, også gør sig gældende for nr. 23.

Argumentationen i oplægget vedrører vejadgang, men også i relation til stiprojektet har ejendom nr. 21 og ejendom nr. 23 helt sammenlignelige placeringer. Ejendom nr. 21 og ejendom nr. 23 skal derfor i alle henseender behandles ens.

4. Det er bemærkelsesværdigt, at kvaliteten og dermed udgiftsniveauet af veje og stier ikke tager udgangspunkt i behovet for de ejendomme, der tilfældigvis støder op til vej/sti, men ud fra en tanke om at tilfredsstille og skabe værdi for offentligheden generelt.

Såfremt man fastholder en beslutning om 100 % dækning fra privat side, må de private grund-
ejere have indflydelse på det tekniske, og derved det omkostningsmæssige, niveau for hele pro-
jektets gennemførelse.

Efter vores opfattelse må det således være en naturlig konsekvens, hvis man fra kommunens
side ønsker 100 % privat finansiering, at det også er de private aktører, der, indenfor de mini-
mumskrav der stilles, udformer og fastlægger rammerne for økonomierne i projektet.

Det projekt, der udvikles i øjeblikket, som vi synes er utroligt smukt, har dog en omkostnings-
struktur, der langt overstiger det, private aktører ville udforme, og det der er plads til i eventuelle
kommende udviklingsprojekter på de matrikler, der støder op til vejene/stierne.

Hvis der fastholdes 100 % finansiering, ud fra det tekniske niveau man lægger i øjeblikket, så vil
det få økonomiske konsekvenser for, hvad der er mulighed for at gennemføre af projekter på til-
stødende matrikler, og derved bliver der risiko for, at der er projekter, der ikke gennemføres, og
hvis de gennemføres, bliver det på et væsentligt lavere kvalitets-niveau.

5. Indtil videre har kommunen indregnet mange forskellige udgiftsarter i forudsætningerne for den
økonomi, som man vil overføre til private aktører.

I Vejlovens § 29 er kort gengivet, hvilke udgifter der kan medregnes i et vejbidrag. Der er tale
om udgifter til, citat "normal" belysning m.v. Der er således grænser for, hvilke type udgifter der
kan medtages. Vi opfordrer til, at kommunen nøje gennemgår de enkelte udgiftstyper, der er
indregnet i overslag m.v., og sikrer sig at de enkelte udgiftsformer kan medtages. Umiddelbart
tror vi der er medtaget for mange og for store poster.

6. Der er ikke i oplægget beskrevet noget om, hvornår man i givet fald påtænker, at den enkelte
matrikel, der måtte ende med at blive en del af projektbetalingen, skal betale for pålæg efter
Vejloven.

På høringsmødet oplyste udvalgsformand Johannes Vesterby, at der var tale om hvilende bi-
drag. Det går vi ud fra er forudsætningen i eventuel efterfølgende beslutning.

Vi anmoder om en bekræftelse på, at opkrævning kun vil ske, hvis man på en potentiel matrikel
gennemfører den i fordelingsregnskabet forudsatte anvendelse af byggemulighed. Med andre
ord, hvis man ikke gennemfører noget projekt, så vil man aldrig blive opkrævet nogen udgift.

Specielt for så vidt angår ejendom nr. 23, der består af ejerforening med 4 ejerlejligheder, bør
der træffes beslutning om, hvilke retningslinjer, der skal gøre sig gældende for så vidt angår de
hvilende bidrag. Spørgsmålet er, om de skal hvile på ejerforeningen og/eller de enkelte ejerlej-
ligheder, ligesom der skal tages stilling til, om effektivering af en ejerlejlighedsændring medfører
hel eller delvis forfald af et eventuelt bidrag.

Vi går ud fra, at detaljerne omkring hvilende bidrag, og i særdeleshed en fordelingsnøgle relate-
ret til ejerlejlighedsforening og ejerlejligheder, i givet fald indarbejdes en beslutning.

Både på baggrund af de indledende bemærkninger og de mere konkrete kommentarer, foreslår vi, at
der vælges en helt anden fremgangsmåde for færdiggørelse af projektet.

Vi opfordrer til, at man stiller nuværende sagsbehandling i bero, og at parterne i stedet tager en dialog om færdiggørelse af de tekniske og økonomiske rammer for projektet.

Formålet med en sådan dialog er at nå frem til en fælles forståelse for en model for, hvad der finansieres fra kommunens side, og hvad der finansieres af private aktører. Kan der ikke opnås enighed om en model, kan kommunen derefter igangsætte sag efter Vejloven.

Med venlig hilsen



Johannes Stensgaard
Formand for
Boligselskabet Sct. Jørgen, Viborg



Tina Schmidt
Formand for
Ejerforeningen Vestasgrunden

Viborg Kommune
Teknik & Miljø
Plan
Prinsens Alle 5
8800 Viborg

Sendt via plan@viborg.dk

7. oktober 2015

J.nr. 20157

Viborg Baneby - Gardit-grunden – Vejbidrag og projektplan – Høringssvar

På vegne af Gardit Development A/S fremkommer jeg hermed med vores bemærkninger til Viborg Kommunes påtænkte beslutning om vejbidrag og projektplan.

Møde om fremtidigt samarbejde

Vi foreslår, at der snarest muligt afholdes et møde med deltagelse af Viborg Kommune og de største grundejere i Viborg Baneby med henblik på at drøfte indholdet af de indkomne høringssvar.

Vi mener, at der med fordel kan etableres en fælles organisation, der sammen kan videreudvikle infrastrukturprojekterne i forhold til, hvad der er økonomisk og arkitektonisk muligt.

Manglende hjemmel

Teknisk udvalg besluttede d. 2. september 2015 under dagsordenens punkt 3 at opkræve vejbidrag på 100% af anlægssummen for Ny Absalonsvej og Hærvejen. Dette har afstedkommet en beregning og fordeling, der er rundsendt til de berørte grundejere d. 9. september 2015.

Beslutningen savner lovhjemmel.

Vejlovens udgangspunkt er, at vejmyndigheden skal afholde udgifter til anlæg, drift og vedligeholdelse af offentlige veje, jf. lovens § 8. Den nye vejlov trådte kraft d. 1. juli 2015, men § 8 er en videreførelse af gældende ret – ikke en nyskabelse.

Vi stillede på informationsmødet d. 22. september 2015 spørgsmålstegn ved, hvornår Viborg Kommune tidligere har opkrævet vejbidrag, enten 100% eller blot mere end 50%. Viborg

Kommune henviste til vejen ved Bilka/Viborg Storcenter og til det nye lyskryds på Holstebrovej ved Nykredit.

Forarbejderne til § 8 henviser til, at der ved ændring/etablering af vejkryds, og ændring/etablering af veje, der kan henføres til *særlige behov* eller *ønsker* fra de omkringliggende grundejere, kan opkræves helt eller delvist vejbidrag.

I Viborg Baneby er situationen, at både Ny Absalonsvej (nuværende Absalonsvej) og Hærvejen (nuværende Erik Glippings Vej) har været etableret i mange årtier, ligesom de påtænkte ændringer og anlæg i vid udstrækning kan henføres til almene interesser – og ikke de omkringliggende grundejere.

Det understreges, at vi som grundejere har et ønske om, at Viborg Baneby løftes fra det nuværende industriområde til et attraktivt område for alle brugere, både beboere, erhvervsliv, turister, uddannelsesinstitutioner og øvrige besøgende. Vi ønsker også at bidrage i forhold til betaling af visse udgifter, men etableringen af offentlige veje og stier af høj arkitektonisk kvalitet, er ikke (kun) et anliggende for grundejerne. Det er i høj grad også et anliggende for offentligheden – og dermed for Viborg Kommune.

Med udgangspunkt i helhedsplanen og det seneste fremlagte forslag til projektplan for infrastruktur, fremgår det klart, at Viborg Kommune ønsker, at Hærvejen skal have en strøglignende karakter.

Ifølge vejlovens § 27 "kan" Viborg Kommune pålægge grundejere at betale vejbidrag. Dette er en skønsmæssig beføjelse som Viborg Kommune har, idet skønnet dog skal være sagligt baseret.

Det er vores opfattelse, at Viborg Kommune ikke kan pålægge grundejerne at betale for etableringen af en offentlig strøglignende vej, der skal benyttes som en del af "Hærvejsruten" – og dermed være en turistattraktion og et lokalt samlingspunkt. Viborg Kommune kan heller ikke pålægge grundejerne at betale for en forskydning af nuværende Absalonsvej - og samtidig navneændring til Ny Absalonsvej, i og med det ud fra planlægningshensyn indebærer en bedre overordnet løsning.

Vi er tilhængere af et kvalitetsløft i området, men dette løft sker ikke (kun) til gavn for grundejerne, men i høj grad også til gavn for Viborg by.

Som lovforarbejderne til vejloven flere steder henviser til, skal udgifter, der kan henføres til den gennemgående færdsel, trafik og almene hensyn, og ikke til de tilgrænsende ejendomme, afholdes af vejmyndigheden, dvs. Viborg Kommune.

Ved en gennemgang af notatet fra LE34 af 19. august 2015, er det tydeligt, at landinspektørfirmaet ikke har forholdt sig til, i hvilket omfang Viborg Kommune i den konkrete situation har hjemmel til

at opkræve vejbidrag. LE34 behandler kun den indbyrdes fordeling mellem grundejerne – og nu også Viborg Kommune for så vidt angår de grunde, der ikke får adgang til vejene.

Vi opfordrer Viborg Kommune til at overveje hjemmelsspørgsmålet.

Nye beregninger / ny fordeling

På informationsmødet d. 22. september 2015 meddelte Viborg Kommune, at der var en grundlæggende fejl i de offentliggjorte beregninger og indbyrdes fordelinger som følge af en lovteknisk misforståelse. Viborg Kommune fremlagde på mødet nye tal og fordelinger, der indebar væsentlige økonomiske ændringer. Vi har for få dage siden modtaget et revideret udkast til fordelingsnøgle.

Vi mener, at dette i sig selv betyder, at der skal gennemføres en ny høring.

Prisestimat

Som anført ovenfor er det efter vores opfattelse meget voldsomme beløb, der er afsat til infrastrukturprojektet. Efter vores oplysninger er de estimerede priser op til 4 gange større end etableringen af "normale" vej- og stiforbindelser.

Der bør ske en prioritering af, hvilke udgifter der afholdes, idet der også bør inddrages driftsmæssige hensyn ved valg af materialer og udførelsen, og ikke kun arkitektoniske hensyn.

Vi henviser her til muligheden for at etablere en fælles organisation, der sammen kan videreudvikle infrastrukturprojekterne.

Øvrige

På informationsmødet blev der bl.a. stillet spørgsmålstegn ved, hvorvidt der i prisestimatet er indeholdt udgifter til lukning af veje, til ny tilslutning til Indre Ringvej. Ligeledes blev der spurgt til, hvorvidt der pålægges vejbidrag for veje med en anlægsbredde på mere end 20 meter.

Disse spørgsmål kunne ikke umiddelbart besvares, i hvert fald ikke på en klar og entydig måde.

Det er et gennemgående tema i relation til vejbidrag, hvorvidt vejanlægget primært skal etableres af hensyn til den gennemgående færdsel/almene hensyn, snarere end hensynet til vejens umiddelbare naboer. Dette er begrundelsen for, at veje med en anlægsbredde på mere end 20 meter skal udtages. Dette er også begrundelsen for, at anlæg af offentlige veje og stier af en meget høj arkitektonisk værdi skal udtages, se ovenfor under afsnittet "Manglende hjemmel".

Middagshøjvej

Den del af Middagshøjvej, der løber fra Hærvejen og til Indre Ringvej synes ikke umiddelbart inddraget i infrastrukturprojektet, uanset denne vej er helt central i forhold til overgangen fra Banebroen til Banebyen.

Såfremt dette er korrekt, opfordres Viborg Kommune til at inddrage denne del af Middagshøjvej i projektet.

Hvilende bidrag

Et væsentligt spørgsmål står ubesvaret i Viborg Kommunes forslag. Hvornår skal vejbidraget betales? Er der tale om hvilende bidrag, således at de betales i takt med udnyttelsen – og kun såfremt der sker maksimal udnyttelse i henhold til de gældende planer?

Ifølge en udtalelse fra formanden for Teknisk Udvalg, er der tale om hvilende bidrag. Det er selvsagt væsentligt for os at vide, hvornår et eventuelt vejbidrag forfalder, hvilket vilkår ikke kun kan baseres på en udvalgsformands bemærkning.

Viborg Kommune opfordres derfor til at udtale sig om, hvorvidt vejbidragene er hvilende.

Udeladte matrikler/fordeling

Der synes ikke umiddelbart at være saglige grunde til, at de 3 matrikler nord for Middagshøjvej (matr.nr. 620k, 24b og 62c) ikke indgår i grundlaget for fordelingen af vejbidrag. De vil få adgang til henholdsvis Ny Absalonsvej og Hærvejen.

Ligeledes bør matrikel 20b på Middagshøjvej ved den nuværende ind- og udkørsel til Indre Ringvej inddrages som et skraveret felt, hvor Viborg Kommune påtager sig bidraget.

Endelig vil også de 2 sydligste private grunde på Erik Glippings Vej (matr.nr. 60x og 60t) få direkte adgang til Hærvejen.

Viborg Kommune opfordres til at inddrage ovenstående grunde i fordelingen.

En uforudset udgift

Det er for os oprigtigt overraskende, at der skal ske betaling af vejbidrag i den påtænkte størrelsesorden.

Der er på Banebyrådsmøder intet orienteret herom. Derimod blev det på Banebyrådsmøde 2 d. 18. august 2014 meddelt, at Teknisk Udvalgs budgetforslag til infrastrukturanlæg i banebyen (2015-2019) var kr. 215,5 mio., herunder at der var afsat betydelige beløb til både Ny Abalonsvej, Hærvejen og Den Grønne Sti.

Såfremt Viborg Kommune måtte have haft en opfattelse af, at både de overordnede beløb og de enkelte beløb ud for de respektive delprojekter, herunder Hærvejen, Ny Absalonsvej, Banebro osv. kun var retningsgivende, og derved helt eller delvist skulle overvælttes på de omkringliggende grundejere, burde dette have været kommunikeret åbent og klart.

Særligt via det særegne Banebyråd har der været en åben og positiv debat af forskellige problemstillinger – både med Viborg Kommune og på tværs mellem de enkelte grundejere. Derfor er vi forundrede over fremgangsmåden angående vejbidrag, der ikke helt lever op til "ånden" i Banebyrådet og det hidtidige samarbejde.

Vi gør opmærksom på, at grundejerne i området vil skulle bruge betydelige ressourcer på at virkeliggøre Viborg Baneby, herunder udgifter til projektudvikling, nedrivning, oprydning, flytning af produktion, lagre m.m., etablering af interne veje i området og søgen efter investorer, lejere og købere. Ingen grundejere vil komme sovende til succes.

Betragtningen i forvaltningens indstilling til Teknisk Udvalg om, at *"en række centrale ejendomme i området, [der således] får væsentlig værdiforøgelse"* er upassende. Dette er formuleret som det bærende argument for at pålægge grundejerne vejbidrag. Det er usagligt af flere grunde, primært af hensyn til, at de centrale ejendomme investerer væsentlige ressourcer i en omdannelse, der er til både byens og grundejernes gode, men som også indebærer flere væsentlige økonomiske risici.

Anlæg af boldbane og øvrige faciliteter

Det ønskes bekræftet, at Viborg Kommune afholder den fulde udgift til anlæg af boldbane, cykelsti m.m.

Alle grundejere har et behov for på forhånd at få klarhed over, hvilke anlægsarbejder Viborg Kommune forventer, at grundejere skal bidrage til finansieringen af.

Bebyggelsesprocenter / vej- og stiudlæg

Det er tidligere meddelt, at vej- og stiudlæg ikke ændrer ved grundejernes byggeretter, forstået således, at antallet af byggeretter beregnes på baggrund af de respektive grundens nuværende areal.

Dette opfordres Viborg Kommune til at bekræfte.

Forslag til projektplan for infrastruktur

Vi har forstået det således, at også selve projektplanen er sendt i høring med Viborg Kommunes brev af 9. september 2015.

I den forbindelse henvises til Morten Lindholts bemærkninger til den foreløbige projektplan, der blev præsenteret på Banebyrådsmøde 5 d. 1. juli 2015. Disse bemærkninger synes ikke indarbejdet i projektplanen, og bl.a. af denne grund har vi fornylig anmodet om et møde med Viborg Kommune. Brev af 8. juli 2015 fra Morten Lindholt er vedlagt. **Bilag.**

Udover det tidligere fremførte henviser vi til, at etableringen af en boldbane i umiddelbar tilknytning til Hærvejscentret er uhensigtsmæssig.

Forkerte selskaber

På det mere formelle niveau gør vi opmærksom på, at der på oversigten med de foreløbige vejbidragsfordelinger fremgår forkerte selskaber. Vi opfordrer til, at dette kontrolleres i tingbogen/CVR.

Fælles høringssvar

I øvrigt henvises til det fælles høringssvar fra Bach Gruppen A/S, Boligselskabet Sct. Jørgen og Gardit Development A/S af d.d.

Konklusion

Det er vores ønske, at Viborg Kommune på baggrund af ovenstående bemærkninger, og de øvrige høringssvar, revurderer både selve infrastrukturprojektet og de påtænkte vejbidrag, og herefter igangsætter en ny politisk behandling. Der er foretaget så væsentlige beløbsmæssige ændringer og opstået så væsentlige problemstillinger, at processen bør startes forfra.

Det er dog lige så vigtigt, at der ikke går for lang tid, førend Viborg Kommune træffer en endelig beslutning, således at anlægsarbejderne kan projekteres og igangsættes.

Derfor foreslår vi, at grundejerne nu i højere grad inddrages i processen, således at beslutningerne træffes på et fuldstændigt og oplyst grundlag. Vi mener, at dialog er vejen frem i dette fælles projekt.

Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde.

Med venlig hilsen

Jens Jakobsen
Advokat

M 31 35 03 30
jj@advokatjakobsen.dk

Viborg Kommune
Teknik & Miljø
Prinsens Alle 5
8800 Viborg

Sendt på mail til: (Ricco Bødker Andersen / rb7@viborg og Anja Lena Jensen / alj@viborg.dk)

Viborg Baneby – Gardit grunden og infrastruktur

Tak for mødenotat og på gruppens vegne tak for et godt møde i Banebyrådet.

På baggrund af det fremsendte materiale og med henvisning til vores fremsendte mail efter mødet omkring skitseoplægget den 27. maj, vil vi hermed præcisere vores ønsker til områdets infrastruktur:

HÆRVEJEN / HÆRVEJSSTIEN

Vi har forståelse for den overordnede intention om at fredeliggøre Hærvejen, således at den indrettes som 'shared space' og på de bløde trafikanters præmisser.

Men en betydende forudsætning for at Hærvejen kan blive bydelens nye 'hovedstrøg' med butikker og andre publikumsorienterede funktioner i stueetagen, som der er lagt op til i Helhedsplanen for Viborg Baneby, er som vi ser det, at der er adgang til disse. Det gælder for mulighederne for ærindstrafik, varelevering og korttidsparkering, men det gælder OGSÅ for den oplevelsesmæssige og funktionelle sammenhæng på tværs i gaderummet samt muligheden for interaktion mellem aktiviteterne i gaderummet og aktiviteterne i bebyggelsens stueetager.

I forslaget er der lagt op til indpasning af zoner for varelevering og korttidsparkering. Langsgående bede opdeler gaderummet i kørezoner og safe-zoner, og enkelte steder er bebyggelsen hævet op på en 30 cm høj plint. Konsekvent i gaderummet og i kryds er der placeret elementer som udover at lukke visuelt af mod de nye bagvedliggende boligveje, også virker som barrierer for de bløde trafikanter og tilgængeligheden på tværs i området. Det gælder boldbanen, skaterområdet, overdækningen, plateauerne og de sænkede plantebede.

Vi ønsker:

at der som princip skal være mulighed for uhindret adgang mellem bebyggelsens stueetager og færdselsarealet i Hærvejen / Hærvejspladsen på en belægning, der opleves som sammenhængende.

at der skal være mulighed for varelevering og korttidsparkering i Hærvejen / Hærvejspladsen, og at der etableres mindst én indkørsel og mindst én udkørsel for kørende trafik mellem Hærvejen/ Hærvejspladsen og Gardit-grundens interne boliggger.

at der som princip skal være uhindret udsyn mellem Hærvejen/ Hærvejspladsen og Gardit-grundens interne boliggger, og mulighed for uhindret færdsel for cyklister og fodgængere ved alle vejtilslutninger.

at et eventuelt boldareal enten får en central placering i det nye pladsrum alternativt integreres i randbebyggelsen, og placeres på et sted, hvor det giver mening ud fra en funktionel sammenhæng.

NY ABSALONSVEJ

Med hensyn til placeringen af Ny Absalonsvej bemærker vi, at vejforløbet siden sidste oplæg er rykket længere ind på Gardits område særligt i den sydlige del, og at Middagshøjvej fortsat påtænkes lukket helt mod Indre Ringvej.

Vi bemærker også, at vejprofilen nu er udformet med et kørebaneudlæg på 7.0 m dvs. med plads til cyklister i kørearealet, og uden den tidligere aftalte stilslutning til Gardit-grundens interne vejnet, som derfor forventes at være unødvendig.

Vi ønsker:

at der som en del af beslutningsprocessen omkring områdets nye infrastruktur afholdes et særskilt dialogmøde mellem Viborg Kommune og Gardit vedrørende vejbidrag og eventuelt mageskifte samt gives en uddybet begrundelse for Gardits vejbidrag.

at eksisterende tilslutning mellem Middagshøjvej og Indre Ringvej bibeholdes åben for højre ind / højre ud trafik for at reducere trafikbelastningen på Ny Absalonsvej og sikre en større transparens mellem Banebyen og det overordnede vejnet.

Venlig hilsen

Morten Lindholt
Adm. direktør

Viborg Kommune
Teknik & Miljø, Plan
Prinsens Allé 5
8800 Viborg

Viborg d. 05.10.2015

Vedr.: Høring om påtænkt beslutning om vejbidrag til vej og sti i Viborg

Ved brev af 9. september 2015 suppleret ved ændret fordelingsnøgle af 29. september 2015 er meddelt påtænkt beslutning af vejbidrag til Hærvejsstien og ny Absalonsvej.

På vegne af os og andre bidragsydere er fremsendt generelle betragtninger og vi skal derfor kun herfremkomme med yderligere, særlige specifikke bemærkninger vedr. fordelingen.

Der er rettet lidt op på forholdene ved ændringsnøgle af 29. september 2015. Dog ikke tilstrækkeligt. Principielt bør der ikke være mere end 10 % reduktion på nogen af ejendommene. Endvidere bør matr.nr. 20b Viborg Markjorder analogt med ejendommen 10 indgå. Baneterrænet og matr.nr. 104e Viborg Markjorder bør også indgå, da vejmyndigheden opfatter området som en samlet færdselsenhed.

Middagshøj kvarteret bør også indgå i fordelingsnøglen.

Projektøkonomi Bach Gruppen

Ved den ændrede bidragsfordeling skal Bach Gruppen dække 41,8 % af udgifterne. Dette svarer til 13,3 millioner kr. til eksterne følgeudgifter.

Fordeles beløbet ligeligt på arealer tilhørende Bach Gruppen påføres der ekstra projektkostninger på 250 kr./kvm.

Som nævnt i den generelle indsigelse er disse omkostninger af en størrelse der ikke muliggør et byomdannelsesprojekt.

Der har i øvrigt heller ikke i det hidtidige planforløb været tale om et sti- og vejbidrag. Vi skal derfor anmode om at bidraget bortfalder helt.

Venlig hilsen



Lene Christensen

lc@bachgruppen.dk

20 33 02 16

Viborg Kommune
Teknik & Miljø, Plan
Prinsens Allé 5
8800 Viborg

Viborg d. 05.10.2015

Vedr.: Debat om planforslag

Ved brev af 9. september 2015 har forvaltningen anmodet om bemærkninger til offentliggjort forslag til projektplan for banebyen.

Projektforslaget er redegjort ved projektplan af august 2015.

Forslaget er flot og veldisponeret generelt i hele området. Det kan diskuteres om de fysiske udlæg er disponerede for store og udstyr og belægnings ikke matcher de øvrige udgiftsmuligheder i området. Der kan uden større kvalitetsforringelse slækkes på disse dele.

For så vidt angår udlæg til bassiner finder vi stadig, at bassinet på matr.nr. 65r Viborg Markjorder for "fejlplaceret". De påtænkte udlæg på matr.nr. 104e Viborg Markjorder virker overdrevet og bør reduceres væsentligt.

Støjforholdene omkring Lidl og evt. støjskærm anser vi for en "fællesudfordring" og bør som sådan løses såvel projektmæssigt som økonomisk sammen.

Hærvejsstiens forløb ved Gyldenrisvej har et skråningsfald, der kunne kræve sikringer ved skel. Vi skal anmode om at der indarbejdes hegn.

Projektforløbet vil være langt og det fordrer at anlæg sker i faser og etaper. Dette kræver veltilrettelagt "etapeplan" som følges op med de nødvendige infrastrukturer.

Der mangler dog afklaring økonomisk for projektdelen som skal gennemføres af Bach Gruppen.
Dette gælder såvel det fortsatte planforløb, som den fysiske udførelse.

Venlig hilsen



Lene Christensen

lc@bachgruppen.dk

20 33 02 16



Viborg Kommune
Teknik & Miljø, Plan
Prinsens Allé 5
8800 Viborg

Viborg, d. 06.10.2015

Høring om påtænkt beslutning om vejbidrag til vej og sti i Viborg Baneby

Ved brev af 9. september 2015 er meddelt påtænkt beslutning af vejbidrag til Hærvejen og Ny Absalonsvej.

Til det fremsendte skal bidragsyderne Boligselskabet Sct. Jørgen, Gardit Development A/S og Bach Gruppen A/S knytte nedenstående bemærkninger og forslag til ændringer med sigte på en acceptabel mulighed for, at videreføre vore projekter i Banebyen.

Indledningsvist vil vi foreslå, at der snarest muligt afholdes et møde med deltagelse af Viborg Kommune og underskriverne af dette brev med henblik på, at vi sammen kan drøfte indholdet af nedenstående bemærkninger og de øvrige høringssvar. Der kan med fordel etableres en fælles organisation, der kan videreudvikle infrastrukturprojekterne i forhold til, hvad der er økonomisk muligt.

Baggrund og omfang

Omdannelse af eksisterende erhvervsområde beliggende i den sydvestlige bydel tog sin begyndelse ved byrådets beslutning om en helhedsplan i 2013. Erhvervsområdet omfatter cirka 70 hektarer fuldt udbygget bydel med veje, stier og byggemodning.

Teknisk udvalg vedtog på mødet d. 2. september 2015 en projektplan for videreudvikling af infrastrukturen for omdannelsen af det eksisterende erhvervsområde til boligområde. Endvidere har udvalget påtænkt dele af infrastrukturen finansieret ved vejbidrag. De vigtigste eksterne infrastrukturer i projektplanen er: Hærvejsstien, Den Grønne Sti og Ny Fordelingsvej (Ny Absalonsvej).

Hærvejsstien er udlagt i eksisterende Erik Glippings Vej med 2-3 udvidelser af det eksisterende vejareal. Ved en strækning på cirka 80 løbende meter er Hærvejen og Ny Absalonsvej sammenfaldene.

Den Grønne sti nyudlægges gennem Bach Gruppens arealer fra Søndermarksvej til Hærvejen, med et udlæg på 10-50 meter.

Ny Absalonsvej er en forlægning af eksisterende Absalonsvej på cirka 40 meter mod øst.

Disse infrastrukturer er alle offentlige kommuneveje og stier, og er i denne sammenhæng, at betragte som eksterne følgeudgifter. Det skal bemærkes, at der internt skal ske en yderligere fortætning af veje og stier for, at tilgodese et normalt boligområde.

Lovhjemmel, vejbidrag og fordeling

Som udgangspunkt skal vejmyndigheden afholde udgifter til anlæg, drift og vedligeholdelse af offentlige veje, jf. § 8 i vejloven.

Der er i forarbejderne til § 8 henvist til, at der ved ændring/etablering af vejkryds mv. der kan henføres til særlige behov efter ønske fra de omkringliggende grundejere, kan opkræves helt eller delvist vejbidrag.

For Banebyen er de foreliggende ændringer i infrastrukturen af en karakter, der ikke giver anledning til grundejerbidrag.

Det er også vigtigt at bemærke, at ejendommene i området er fuldt udviklede erhvervsejendomme og derfor principielt har betalt ved tidligere udvikling gennem jordkøb eller eventuelle bidrag. Omdannelsen til boligejendomme kan give et mindre behov for yderligere fortætning af veje og stisystemer. I dette tilfælde udviser projektplanen behov for ikke uvæsentlig ''anlæg'' af yderligere interne strukturer.

Principielt bør vejbidraget derfor her være udeladt helt eller begrænset og ikke 100 % som påtænkt.

Ved påligning af vejbidrag opfatter vejmyndigheden åbenlyst infrastrukturelementer som en samlet færdselsenhed. Fordelingen tager ikke højde for denne opfattelse og vælger fortsat frafald fra dele af ejendommene, der er fremtidige brugere af denne færdselsenhed.

Det er yderst betænkeligt for retsbevidstheden, at disse bidrag fra ejendommene, der ikke pålignes umiddelbart overføres til andre og ikke overføres til vejmyndigheden, som en del af anlægsprojektet. Det er der næppe heller lovhjemmel til.

Hærvejen er beliggende i eksisterende Erik Glippings Vejs tracé og selvom man omdøber til en sti, er der næppe lovhjemmel til, at pålignes udgifterne til omdannelse til sti for et sådant sammenfaldende forløb. Dette er efter vor opfattelse en renovering af eksisterende vej.

Det er også betænkeligt og kan ikke være i vejlovens intentioner, at der pålignes bidrag for en sti af så stor samfundsmæssig og offentlig interesse. Der betales heller ikke på vejområdet bidrag til ny-anlæg af hovedlande- og motorveje.

Endvidere bør Ny Absalonsvej og Hærvejsstien ved det sammenfaldene forløb udgå fra anlæg ud over 20 meter.

Flytning af Ny Absalonsvej mod øst, dikteret af projektbyplanen, er et uheldigt eksempel på tidligere tiders planlægning, der søges forbedret og burde ikke indgå i en bidragsfordeling.

Der er i fordelingsnøglen arbejdet med samme benyttelse. Dette kan også være tilfældet om 25 år, men næppe for alle ejendomme. Ensartet benyttelse er således ikke relevant ved en fordeling.

Planforhold

De nuværende rammer og lokalplanlægning er naturligt afstemt med den eksisterende anvendelse og udbygning af infrastruktur. Disse rammer ses ikke, at berettigede ændringer i infrastrukturen som beskrevet.

Byomdannelsen kræver nye kommuneplanrammer og lokalplaner i et større omfang og over en lang tidshorisont (15-25 år).

Det vil være betænkeligt, at påføre grundejere udgifter på så tidligt et stadie i et projektforsløb, som det vil ske med et sti- og vejbidrag.

Endeligt vil infrastrukturen givet skulle ændres ved et så langt tidsforsløb og hermed forudsætningen for bidragsfordelingen.

Vi finder derfor ikke, at påligning kan ske til den eksisterende kommunale planlægning og kommende planlægning før disse er forankret i de nye rammer.

Økonomioverslag til vejbidrag

Ny Absalonsvej er samlet beregnet til 11,8 millioner kroner. Der indgår i overslaget tal der indikerer udgifter vedrørende den gamle vej på cirka 2,8 millioner kroner. Dette bør ikke indgå da vejbidrag alene angår nyanlæg.

Det skal bemærkes, at det samlede overslag giver en pris pr. løbende meter på omkring 16.000,00 kroner. Beløbet er cirka 100 % dyrere end normalt og indikerer en særdeles høj standard og udstyr.

Hærvejen er beregnet til 12,8 millioner kroner. Med en løbende meterpris på over 28.000,00 kroner eller cirka 300-400 % dyrere end normalt. Altså et yderligere tegn på en uhyre høj standard og udstyr.

Hertil kommer en samlet del af projektomkostninger på 7,2 millioner kroner. De samlede udgifter, som indgår i fordelingen er således 31,8 millioner kroner.

Der indikeres yderligere påtænkt bidrag på 100 % til vej- og færdselsregulering mod Indre Ringvej. Der er ikke beregnet overslag.

I forhold til Viborg Kommunes svar af 25. august 2015, vedr. standard på stier og belægning, kan vi konstatere, at de valgte materialer og udførelser, er tre gange så dyre, som normal belægninger,

hvilket underbygger de øvrige betragtninger vedr. priser på de af Viborg Kommunes valgte løsninger og materialer.

I forhold til Hærvejen syd, som er det mindste af projekterne, betyder projektets høje standart, at der, udover førnævnte dyre overflader, planlægges med byinventar og beplantning for 2.4 millioner (incl. afledte rådgivningsomkostninger, ufo og moms.) hvilket er mere end 25 % af det samlede projekt og uden færdselsmæssig betydning i relation til vejloven.

Konklusion

Vi finder,

at lovhjemlen til påligning af bidrag ikke er til stede.

at området har bidraget til infrastruktur der ikke er "afskrevet" over realiserede grundpriser.

at området påføres væsentlige omkostninger til nedbrydning til jomfruelig tilstand før omdannelsen kan påbegyndes.

at der er væsentlige udeladelser og ikke lovmæssig dækkende forhold omkring anvendelse af vejlovens § 28 stk. 1.

at der helt mangler lovhjemmel til, at påføre bidrag fra vej/sti til grundejerne for tracé i eksisterende vejudlæg.

at vejudlæg over 20 meter ikke kan indregnes i en fordeling.

at der ikke kan regnes med ensartet benyttelse i en fordeling af denne karakter.

at udlæg af strukturen ikke er sket, hvorfor de planmæssige forhold for en fordeling er på plads.

at der savnes belæg for bidrag for det økonomiske høje mål, som Viborg Kommune har sat.

at udgifter er af en størrelse, der ikke muliggør et økonomisk forsvarligt projekt for nogen af bidragsyderne.

at Viborg Kommune bekræfter at de store udlæg af vej og sti ikke ændres på grundejernes byggeretter i faktuelle etagemeter.

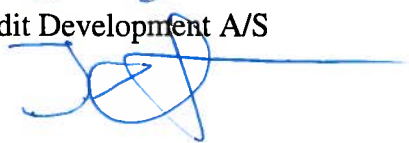
at evt. påligning af vejbidrag sker som hvilende bidrag med forfald ved ibrugtagning. Der pålignes ikke rentetilskrivning før forfald.

Vi skal anmode om, at Viborg Kommune helt udelader at påligne vejbidrag, så vi i fællesskab kan løfte opgaven.

Boligselskabet Sct. Jørgen



Gardit Development A/S



Bach Gruppen Ejendomme A/S



Vedrørende tilkørselsforhold Absalonsvej 3

Jeg er Lejer på adressen Absalonsvej 3 8800 Viborg.

Jeg er meget glad for vores forretning som er i en rivende udvikling.

Vi har i dag 5 ansatte, som servicerer kommunen med cykler til både hjemmepleje, rengøringsteam og samtlige skoler i Viborg. Vores cyklende kunder bruger i ca 80 procent af tilfældene tilkørselsmuligheden fra Holstebrovejskrydset, hvor det vil være muligt at opretholde fortovet der er der i forvejen og måske lave vejen til cykelsti. Tilkørselsmuligheden fra Absalonsvej skulle også være en mulighed da i forvejen har givet Absalonsvej 1 den mulighed.(burde kunne forlænges de sidste få meter) så vores kunder stadig kan komme til os.(Kunder i bil kører jo bare en anden vej men dem på cykel vil gerne så direkte som muligt) Vi gør meget ud af at kommunes folk kan blive serviceret hurtigst muligt, og de vil få en længere vej til os hvis de ikke kan komme den vej. Vi har også et stort antal turister der bruger den mulighed.

Jeg ser frem til at høre fra jer og i er meget velkomne til at kontakte mig for yderligere information.

Med venlig hilsen

Kurt K Mortensen

Am Servicecenter

Absalonsvej 3

8800 Viborg

86 60 01 44

Vedrørende vej forløb.

Jeg vil gerne klage over manglende tilkørselsmulighed i forlængelse af den i iforvejen har givet til Absalonsvej 1 den må kunne forlænges til Absalonsvej 3, da 2 af mine lejere skal bruge den indkørselsmulighed,(der er MEGET afhængige af den til deres kunder). Bilsynsvirksomheden bruger den til deres bremseprøvestand som er placeret i samarbejde med jer, og de skal kunne komme igennem med bil og trailer/campingvogn, de kan ikke komme igennem fra den anden side. Den anden lejer er en cykelforretning som med 5 ansatte som er MEGET afhængig tilkørselsmulighed fra cyklister både til gavn for hjemmepleje som skal serviceres hurtigst muligt. Men også fra andre kunder/turister som bruger muligheden fra Holstebrovejskrydset hvor der i forvejen er fortovej(kunne måske laves til cykel og gangsti).

Vedrørende vejbidrag mener jeg det er en stor udgift at pålægge mig, da jeg ikke har ønsket den og ikke kan se en forbedring i den vejmulighed jeg får, i forhold til den jeg har i dag.

Hilsen

Kurt K Mortensen

Ejendomsselskabet Absalonsvej

Absalonsvej 3

8800 Viborg

Mobil 61710144