

Bilag nr. 4: Notat med behandling af høringssvar

Forslag til lokalplan nr. 505 for et centerområde ved Østergade i Bjerringbro, samt forslag til tillæg nr. 25 til Kommuneplan 2017 - 2029

Planforslagene har været i offentlig høring fra den 1. marts til den 26. april 2019.

Der er kommet 6 høringssvar fra:

Nr.	Part/Navn	Adresse	Postnr. og by	Mailadresse
(1)	Mikkel	Nørregade 8	8850 Bjerringbro	mc.madsen@hotmail.com
(2)	Afdelingsbestyrelsen for Østergade 15 V/ Erik Hansen	Østergade 15, 2, 2	8850 Bjerringbro	echbjbro@beknet.dk
(3)	Adolfsvej Bjerringbro ApS v/ Peder Buus	Skibelundvej 100	8850 Bjerringbro	post@boligbjerringbro.dk
(4)	Hanne Svenningsen og Søren Kjær Nielsen	Adolfsvej 3	8850 Bjerringbro	sorenkn@outlook.dk
(5)	Hanne Svenningsen og Søren Kjær Nielsen	Adolfsvej 3	8850 Bjerringbro	sorenkn@outlook.dk
(6)	Anders Ebsen Jellesen	Gasværksvej 30R	9000 Aalborg	ajj@le34.dk

- Høringssvar nr. 2 er en indsigelse fra samtlige beboere i Østergade 15.
- Høringssvar nr. 3 er indsigelse fra samtlige beboere i Østergade
- Høringssvar nr. 4 og nr. 5 har inden disse høringssvar indsendt en forespørgsel til forvaltningen. I høringssvar nr. 4 og nr. 5 henvises til forvaltningens svar. Forespørgslen og forvaltningens svar er vedlagt som bilag til høringssvarene.
- Høringssvar nr. 6 er ændringsforslag fra bygherre.

Resume af høringssvarene ses af skemaet på næste side. Heraf fremgår desuden forvaltningens bemærkninger og Byrådets svar på, om høringssvarene kan imødekommes, delvist imødekommes, ikke imødekommes eller at de ikke giver anledning til ændringer i planforslagene.

Nr.	Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(1)	Parkering	Gør opmærksom på, at der i dag er problemer med at få parkeringspladser på Nørregade mod Banegårdspladsen. Påpeger at med lokalplanforslaget kan der være risiko for at pladserne på Nørregade også vil blive brugt af andre hvis der mangler p-pladser i området	Bygherre har et ønske om at etablere færre parkeringspladser end kommuneplanens parkeringsnorm. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om at man kan reducere parkeringsnormen, ligesom man gør ved stationsnære områder i Viborg. I bygherres projekt har de dog kun benyttet sig af redueringen i delområde III, hvor kravet om 1½ p-plads til tæt-lav er reduceret med 0,9. I de øvrige delområder opfylder de parkeringsnormen. Forvaltningen anbefaler derfor at høringsvarene imødekommes, så muligheden for, at man kan reducere parkeringsnormen slettes. I forbindelse med udarbejdelse af Bjerringbro Helhedsplan er der udarbejdet trafiktællinger som viser at parkeringspladserne i midtbyen ikke er overbelagte. Helhedsplanen indeholder forskellige forslag til trafikale forbedringer. Såfremt der bliver behov for yderligere parkering i Bjerringbro, er et forslag at man syd for banen kan etablere nogle P-pladser, som vil være lettere at komme til fra den vestlige og sydlige del af byen. De trafikale forhold i bymidten nord for banen betyder, at den letteste adgang til tog og bus for mange af byens borgere vil være til P-pladserne syd for banen.	Byrådet har besluttet, at planforslagene ændres, så bemærkningen imødekommes

Nr.		Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(2)	Bygnings-højde	Bemærker ændringen fra max. 2 etager i den nugældende lokalplan til max. 5 etager i det nu foreliggende forslag.	I gældende lokalplan nr. 321 må bygningshøjden syd for Østergade ikke overstige 12 m. Dog må bebyggelsen på hjørnet at Østergade og Banegårdspladsen opføres i højst 18 m. Med den nye planlægning ændres bygningshøjden så den i delområde I og II må etableres i maks. 18 m, svarer til eksisterende punkthuse nord for Østergade. I delområde I gives der mulighed for at bebyggelsen på hjørnet af Østergade og Banegårdspladsen må etableres i 20 m. I delområde III må bebyggelsen maks. etableres i 8,5 m. Med den nye planlægning sikres det dermed at bebyggelsens højde skal tilpasse sig de omkringliggende bebyggelser og trappe ned til 2 etager mod de eksisterende villaer mod øst.	Byrådet har besluttet at bemærkningen ikke imødekommes.
(2)	Bebyggelsens placering	Bemærker at med lokalplanforslaget kan etageboligerne placeres med gavle mod Østergade eller med facaden langs med	I kommuneplan 2017-2029 gælder følgende fællesbestemmelser for lokalplanområdet: "Den gamle slagterigrund" er et omdannelsesområde der er placeret langs byens øst-vest akse.	Byrådet har besluttet, at lokalplanforslaget ændres, så bemærkningen imødekommes

	Østergade. Der påpeges af placeringen betyder at udsigten for beboerne i Østergade 15 stort set ikke vil have nogen fri udsigt mod syd. Det frie udkig vil efter opførelsen af bebyggelsen på Østergade 8 kun bestå af nogle få meter mellem etageblokken med gavlen mod Østergade og etageblokken med facaden langs Østergade. Det vil også betyde, at beboerne i den nye etageblok placeret langs med Østergade vil få en del af deres udkig over mod Østergade 15. Beboerne er imod at den ene boligblok i delområde II efter forslagene placeres langs med Østergade. Foreslår at boligblokken langs med Østergade vendes 90 grader, så den bliver opført med gavlen mod Østergade, således at begge boligblokke i delområde II bliver opført med gavlen mod Østergade. Dette vil give et rimeligt frit udkig. Foreslår at hvis alle bygninger i delområde I og II placeres med gavlen mod Østergade, vil der kunne blive et rimeligt frirum mellem boligblokkene, samt alle boligblokke placeres med gavlen mod Østergade, både nord og syd for vejen. Bemærker at de tre punkthuse nord for Østergade, alle er opført med gavlen mod Østergade. Der er derfor et stort frirum mellem bygningerne.	Området skal fortættes ved, at der bygges i højden. Byens akser skal understøttes med randbebyggelse i gadelinjen. Omdannelsesområdet skal udbygges efter en samlet plan for hvert område. Ny bebyggelse langs byens hovedakser skal opføres som markant arkitektur i gadelinjen. For at understøtte markeringen af Østergade som en øst-vest gående akse igennem Bjerringbro, indeholder lokalplanforslaget bestemmelser om at bebyggelse i delområde I og II skal placeres i en udgangsbyggelinje 2,5 m fra Østergade. Facader eller endegavl skal placeres i udgangsbyggelinjen. For at skabe aktive facader langs Østergade, indeholder lokalplanforslaget bestemmelser om at der skal etableres indgangsdøre i facader som ligger langs Østergade. Forvaltningen foreslår at disse bestemmelser fastholdes, dog tilføjes en bestemmelse som skal sikre en minimumsafstand mellem bygningerne i delområde I og II. Dermed sikres et større frirum mellem bygningerne, og bedre udkig fra eksisterende punkthuse nord for Østergade. Forvaltningen foreslår, at lokalplanens bestemmelser ændres så man i delområde I sikre en afstand på minimum 15 m fra delområdegrænse I til delområde II. I delområde II skal der være minimum 10 meter mellem bebyggelserne.	delvist.
--	--	--	----------

Nr.	Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(3)	1. Bebyggelsens placering 2. Bebyggelsens	Påpeger at den nye bebyggelse vil få stor negativ indflydelse for lejerne i punkthusene nord for Østergade (indkigsgener, manglende udsyn, skygge store dele af året og manglende lysindfald).	I kommuneplan 2017-2029 gælder følgende fællesbestemmelser for lokalplanområdet: "Den gamle slagterigrund" er et omdannelsesområde der er placeret langs byens øst-vest akse. Området skal fortættes ved, at der bygges i højden. Byens akser skal understøttes med randbebyggelse i gadelinjen.	Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes. Dog tilføjes bestemmelser som sikre en minimumsafstand

	skyggegener 3. Bebyggelsens højde	Påpeger at man med forslaget kan risikere en 18 meter høj randbebyggelse i hele delområde 1 og 2 med stor gene for nuværende bebyggelse. Mener at man skal tage hensyn til de 80 beboer i området (LP 321), ved at indrette delområde 2 således at bebyggelsen ikke ligger direkte facade mod facade med område. (evt. som vedlagte forslag). Mener ikke at der bør bygges højere end de i dag tilladte 18 meter, der i forvejen er en del højere end bebyggelsen i Storegade (som er 2½ etagers bebyggelse på maks. 12 meter). Foreslår at der skal tages hensyn til nuværende bebyggelse nord for Østergade, således at direkte indkig undgås ved at indlægge byggefeltet.	Omdannelsesområdet skal udbygges efter en samlet plan for hvert område. Ny bebyggelse langs byens hovedakser skal opføres som markant arkitektur i gadelinjen. For at understøtte markeringen af Østergade som en øst-vest gående akse igennem Bjerringbro, indeholder lokalplanforslaget bestemmelser om at bebyggelse i delområde I og II skal placeres i en udgangsbyggelinje 2,5 m fra Østergade. bebyggelsen skal etableres som stokbebyggelse eller punkthuse. Facader eller endegavl skal placeres i udgangsbyggelinjen. For at skabe aktive facader langs Østergade, indeholder lokalplanforslaget bestemmelser om at der skal etableres indgangsdøre i facader som ligger langs Østergade. Forvaltningen foreslår, at disse bestemmelser fastholdes. (3)'s forslag til bebyggelsens placering og at der udlægges byggefeltet imødekommes dermed ikke. Forvaltningen foreslår dog at der tilføjes en bestemmelse, som skal sikre at bebyggelsen placeres med en minimumsafstand mellem bygningerne i delområde I og II. Dermed sikres et større frirum mellem bygningerne, og bedre udkig fra eksisterende punkthuse nord for Østergade. Forvaltningen foreslår, at lokalplanens bestemmelser ændres, så der i delområde I sikres en afstand på minimum 15 m fra delområdegrænse I til delområde II. I delområde II skal der være minimum 10 meter mellem bebyggelserne. I gældende lokalplan nr. 321 må bygningshøjden syd for Østergade ikke overstige 12 m. Dog må bebyggelsen på hjørnet af Østergade og Banegårdspladsen opføres i højst 18 m. Med den nye planlægning ændres bygningshøjden så den i delområde I og II må etableres i maks. 18 m, svarer til punkthusene nord for Østergade. I delområde I gives der i udlagt byggefelt på hjørnet af Østergade og Banegårdspladsen mulighed for at bebyggelsen kan etableres i 20 m. Dette skyldes, at hvis der skal etableres en butik i delområde III, kræver denne større loftshøjde. Det er dermed ikke hele bebyggelsen i delområde I som kan etableres i 20 m. Forvaltningen foreslår at bestemmelserne m bygningshøjden fastholdes. Til lokalplanforslaget er der udarbejdet visualiseringer for at belyse højden af byggeriet. Visualiseringerne viser, at særligt	mellem bebyggelsen i delområde I og II.
--	--	--	---	--

			bebyggelsen i delområde I og II vil påvirke nabobebyggelsen nord for Østergade.	
(3)	Parkering	Mener at der bør gælde de samme regler for parkering og ophold, som i nuværende lokalplan nr. 321, som ligger lige så stationsnær.	Bygherre har et ønske om at etablere færre parkeringspladser end kommuneplanens parkeringsnorm. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om at man kan reducere parkeringsnormen, ligesom man gør ved stationsnære områder i Viborg. I bygherres projekt har de dog kun benyttet sig af redueringen i delområde III, hvor kravet om 1½ p-plads til tæt-lav er reduceret med 0,9. I de øvrige delområder opfylder de parkeringsnormen. Forvaltningen anbefaler derfor at indsigelsen imødekommes, så muligheden for at man kan reducere parkeringsnormen slettes. Forvaltningen er enig i at lokalplanens bestemmelser skal følge kommuneplanens parkeringsnorm. Det foreslås dermed at lokalplanens parkeringsbestemmelser ændres til: - Etageboliger over 80 m²: 1 p-plads pr. bolig på fælles parkeringsareal, heraf mindst hver 4. plads i det fri, undtagen ved parkeringskælder. - Etageboliger under 80 m²: ½ p-plads pr. bolig på fælles parkeringsareal, heraf mindst hver 4. plads i det fri, undtagen ved parkeringskælder.	Byrådet har besluttet, at planforslagene ændres, så bemærkningen imødekommes
(3)	Opholdsarealer	Mener at der bør gælde de samme regler for parkering og ophold, som i nuværende lokalplan, som ligger lige så stationsnær.	Siden vedtagelsen af lokalplan nr. 321 i 2010 er kommuneplanens bestemmelser om opholdsareal ændret. Lokalplanens bestemmelser om opholdsarealer er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer om dette. Forvaltningen anbefaler dermed at bemærkningen ikke imødekommes.	Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes.

Nr.	Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(4)	Trafikale forhold / øget trafik i området	Stiller spørgsmålstejn til redegørelsens tekst side 16, 1. afsnit: " Fra Østergade er der let adgang til det overordnede vejnet via Jørgens Allé og Pilevej til Poul Due Jensens Vej. Der er således høj tilgængelighed til lokalplanområdet." Ved forespørgsel til forvaltningen svares: "	Det kan være vanskeligt at beregne, hvilken vej trafik til nye områder vil vælge. Nogle vil sikkert vælge Realskolevej og/eller Nørregade, men forskellige restriktioner i Bjerringbro Bymidte betyder, at det vil være lettere at bruge Jørgens Alle eller Pilevej. Lokalplanen kan ikke regulere trafikforhold uden for	Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i planforslagene.

	Forvaltningen har en forventning om at tilkørslen til området fra Poul Due Jensens Vej vil ske via Jørgens Alle og Pilevej. I dag kører busser ligeledes via Pilevej. Forvaltningen har en forventning om at folk via GPS vil blive ledt denne vej. Samtidig skal I vide at forvaltningen er opmærksom på at der måske skal ske nogle trafikale tiltag i midtbyen, for at begrænse hastigheden omkring stationen.” Påpeger at ved brug af f.eks. Krak (ruteplanner) og sin GPS om vej til Østergade 8, bliver man ved afrejse fra f.eks. Randers ledt ad Jørgens allé, MEN ved afrejse fra f.eks. Hobro, Viborg, Karup, Herning, Silkeborg, Horsens og Århus bliver man ledt ad enten Realskolevej eller Nørregade, så det er ikke nok at forvaltningen svarer ”at der måske skal ske nogle trafikale tiltag i midtbyen”. Foreslår at der som minimum bør etableres 1) fodgængerfelt i den nordlige ende af Banegårdspladsen op mod Adolfsvej, evt. med midterhelle, 2) et fodgængerfelt mere langs Nørregade hvor den krydser Realskolevej, således at der bliver fodgængerfelter på begge sider af Nørregade i krydset Nørregade – Realskolevej/Adolfsvej, 3) fodgængerfeltet over Nørregade flyttes helt frem til krydset Nørregade – Realskolevej/Adolfsvej, således at trafikanter på Realskolevej/Adolfsvej kan se, om der er fodgængere i fodgængerfeltet. Bemærker at trafikken i området allerede er farlig, og når trafikken bliver øget, vil der ligeledes være behov for, at hastigheden på hele Realskolevej, Adolfsvej, Banegårdspladsen, Kasper Nielsens Vej og Nørregade syd for Bjb. Kirke bliver reduceres til maks. 40 km/t.	lokalplanområdet. I forbindelse med gennemførelsen af Helhedsplanen for Bjerringbro vil der dog blive etableret forskellige tiltag i bymidten, som forventes at reducere trafikken på blandt andet Realskolevej. Man kan ikke forbedre trafiksikkerheden ved at etablere fodgængerfelter som foreslået i de enkelte kryds i byen. I disse kryds er der i forvejen vigepligter, så trafikken er nede i fart. Forvaltningen vil dog holde øje med trafikudviklingen i bymidten, så andre tiltag kan måske komme på tale. Helleanlæg eller overkørsler kan måske være en bedre mulighed end fodgængerfelterne. De forholdsvis korte veje i bymidten betyder også, at man ikke kan køre ret hurtigt gennem bymidten, hvor man jo skal afpasse hastigheden efter forholdene. Forvaltningen er klar over, at der somme tider foregår noget uhensigtsmæssig kørsel på nogle af gaderne omkring stationen, men denne form for kørsel kan man kun meget vanskeligt forebygge gennem hastighedsbegrænsninger eller etablering af helleanlæg. Der er etableret hastighedsdæmpning langs den genskabte del af Østergade. De blev etableret i forbindelse med genskabningen af vejen, som var fjernet for at give plads til slagteriet. Det har været et stort ønske at genetablere Østergade som en vejforbindelse ud mod øst og videre op på Østre Omfartsvej. Denne del af vejen blev genskabt var de andre planer for det nuværende lokalplanområde. Planerne betød, at der ville være en del krydsende fodgængere langs vejen over til en række butikker i den nye bebyggelse. Det er nu ændret til boliger med egen parkering bag facaderne ud mod Østergade, men ændringen betyder ikke, at de eksisterende bump fjernes. De vil være med til at dæmpe trafikken tæt på bymidten. Det vurderes, at der ikke er behov for at etablere noget lignende på andre veje i bymidten, men forvaltningen vil holde øje med trafikken i hele området.	
--	---	---	--

		Bemærker at det meget få busser der kører via Pilevej, men alligevel er de så heldige på Østergade, at der allerede er fartdæmpende foranstaltninger. Så når behovet for fartdæmpning er dér, så er den så sandelig også i ovennævnte område. Egentlig var lysregulering af krydset Nørregade – Realskolevej/Adolfsvej ønskelig, men det kan komme senere!		
(4)	Parkering	Bemærker at med lokalplanforslaget fraviges kommuneplanens parkeringsnorm. Parkeringsnormen fraviges, da parkeringsnormen reduceres i planområdet svarende til parkeringsnormen for stationsnærhed i Viborg Midtby. Planområdet ligger i umiddelbar nærhed til Bjerringbro Station og busholdeplads. Parkeringsnormen skal understøtte brugen af kollektiv trafik. Ved forespørgsel til forvaltningen om man forventer at placeringen (ved stationen) gør, at der er brug for færre parkeringspladser til f.eks. en dagligvarebutik, et hotel, en restauration, er det primære svar "Bygherre har et ønske til at etablere færre parkeringspladser end parkeringsnormen." Forvaltningen svarer også at "Erfaringer viser, at forskellige funktioner efterspørger parkering på forskellige tidspunkter af døgnet, og disse kan i et vist omfang dele de samme p-pladser. Man har dermed en forventning om, at med de anvendelser som der gives mulighed for i delområde I, kan der ske en dobbeltudnyttelse af parkeringen. Eksempelvis vil hotellet primært bruge pladserne om aftenen/natten, mens dagligvarebutikken og restauranten vil bruge dem om dagen/aften." Vi tror, at et hotel i Bjb. primært vil blive brugt af erhvervskunder og lystfiskere, der ved flere overnatninger vil lade deres bil stå på hotellets parkeringsplads. Kunder til dagligvarebutikken	Bygherre har et ønske om at etablere færre parkeringspladser end kommuneplanens parkeringsnorm. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om at man kan reducere parkeringsnormen, ligesom man gør ved stationsnære områder i Viborg. I bygherres projekt har de dog kun benyttet sig af redueringen i delområde III, hvor kravet om 1½ p-plads til tæt-lav er reduceret med 0,9. I de øvrige delområder opfylder de parkeringsnormen. Forvaltningen anbefaler at indsigelsen imødekommes, så muligheden for at man kan reducere parkeringsnormen slettes. I forbindelse med Helhedsplanen forventes det, at man syd for banen kan etablere nogle P-pladser, som vil være lettere at komme til fra den vestlige og sydlige del af byen. De trafikale forhold i bymidten nord for banen betyder, at den letteste adgang til tog og bus for mange af byens borgere vil være til P-pladserne syd for banen.	Byrådet har besluttet, at planforslagene ændres, så bemærkningen imødekommes

		vil have nøjagtigt samme behov til parkering, uanset om butikken ligger på Østergade eller Torvegade, Rossensgade, Grønnegade eller andet sted i byen. Bemærker at d.d. er P-pladserne vest for stationen og på Banegårdspladsen godt besøgt; så vi mener, at den i lokalplansforslagets § 5.5 (side 25) anførte reduktionsfaktor på 0,7 skal ændres til 1,0, da der ellers vil blive P kaos i midtbyen. Bemærker at hvis bygherren har købt grunden for dyrt, er det jo hverken borgernes eller kommunens problem, men problemet kan afbødes ved at ændre arealet i delområde I fra 3.950 m2 til f.eks. 4.150 m2 og ændre arealet i delområde III fra 4.300 m2 til 4.100 m2.		
(4)	Tagterrasse	Bemærker at lokalplanen muliggør at der må etableres tagterrasser. Mener at der ikke skal være et udsigtstårn midt i byen med mulighed for støjende adfærd. Foreslår, at der ikke må anlægges tagterrasser ovenpå 5. sal. Hvis dette ikke kan efterkommes, skal der anføres, at eventuelle tagterrasser/terrasser ikke må anvendes kommercielt og, at den enkelte terrasse maksimalt må være på f.eks. 40 m2.	Forvaltningen anbefaler, at forslaget om at der ikke må anlægges tagterrasser ovenpå 5 sal imødekommes. Dermed gælder bygningsreglementet hvor en tagterrasse tæller som en etage.	Byrådet har besluttet, at lokalplanforslaget ændres, så bemærkningen imødekommes.

Nr.	Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(5)	Kommuneplan Parkering	I forslaget side 4, 1. afsnit står: ” På grund af områdets stationsnærhed fraviger forslag til lokalplan nr. 505 kommuneplanens parkeringsnormen. I planområdet reduceres parkeringsnormen svarende til parkeringsnormen for stationsnærhed i Viborg Midtby. Planområdet ligger i umiddelbar nærhed til Bjerringbro Station og busholdeplads. Parkeringsnormen skal understøtte brugen af kollektiv trafik.”	Se svar til (4) Forvaltningen anbefaler dermed at indsigelsen imødekommes, så muligheden for at man kan reducere parkeringsnormen slettes fra kommuneplanens redegørelse.	Byrådet har besluttet, at kommuneplantillægget ændres, så bemærkningen imødekommes.

		Vi mener, at afsnittet om reducere af parkeringsnormen pga. stationsnærheden skal udgå da: 1) at "trinbrættet" i Bjerringbro ikke kan sammenlignes med "stationsnærhed" i Viborg Midtby 2) at der ved "stationen" i Bjerringbro kun er en halv snes P-pladser, hvilket allerede er for få. Der må helt klart være tale om en misforståelse, når nogen tror, at der allerede er nok P-pladser nok til at understøtte brugen af kollektiv trafik, det er de færreste, der f.eks. tager deres bil for at køre fra f.eks. Bjerring eller Gullev til Bjerringbro for at tage toget til f.eks. Århus, Randers, København osv., da der simpelthen ikke kan forventes at være P-plads ved stationen!		
--	--	---	--	--

Nr.	Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
(6)	Anvendelse i delområde III	(6) ønsker at der i delområde III også er mulighed for at boligerne kan etableres med vandret skel, dvs. etageboliger i 2 etager. Påpeger at ved at give mulighed for også at etablere etageboliger vil det give en større fleksibilitet i forhold til at tilpasse bebyggelsen i forhold til den fremtidige efterspørgslen på forskellige boligtyper i Bjerringbro. Der vil ligeledes kunne ske en blanding af boligtyper i delområde III, hvilket giver mulighed for en bred beboersammensætning. Bebyggelsens omfang og højder vil ikke ændre sig på baggrund af en ændring af anvendelsesbestemmelsen for delområde III. Etageantallet på maks. 2 etager ønskes ikke ændret. Der vil således ikke ske en ændret påvirkning af de omkringliggende arealer og beboere ved anvendelsesændringen. En udvidet anvendelse til etageboliger i delområde III medfører, at forslaget	Bygherre har et ønske om, at der i delområde III også kan etableres etageboliger. Man må antage, at en ændret anvendelse kan betyde, at der kommer væsentlig flere boliger i delområde III. Lokalplanforslaget regulere ikke hvor mange boliger der må være i hvert delområde, og heller ikke størrelsen på boligerne. For at undgå flere boliger og øget trafik, har bygherre foreslået, at lokalplanen skal regulere, at der maks. må etableres 24 boliger i delområde III, hvilket svarer til det antal tæt-lav boliger som er skitseret på illustrationsplanen i lokalplanforslaget. Forvaltningen foreslår dermed at ønsket om at ændre anvendelsen i delområde III imødekommes, såfremt der tilføjes at der maks. må etableres 24 boliger i delområde III. Bygherre er indforstået med, at man ikke kan dispensere fra denne bestemmelse i lokalplanen.	Byrådet har besluttet, at lokalplanforslaget ændres, så bemærkningen imødekommes.

		udstykningsbestemmelse § 4.2 også bør ændres, således der inden for delområde III også gives mulighed for udstykning efter sokkelgrundprincippet i lighed med udstykningsbestemmelsen for delområde I og II.		
--	--	--	--	--