

Bilag nr. 4: Notat med behandling af høringsvar Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby

Forslag til projektplan for infrastruktur i Viborg Baneby har været i offentlig høring fra den 10. september til den 7. oktober 2015.

Der er kommet 11 høringsvar fra:

Nr.	Afsender	Mailadresse
(1)	Freeway, lejer af Brovej 20, 8800 Viborg	hda@freeway.dk
(2)	Banedanmark, Lumbyesvej 34, 7000 Fredericia	stha@bane.dk
(3)	Beboerne på Højtoftevej 1, 4, 5, 7, 8, 11, 12 og 13 samt Brovej 10, 8800 Viborg	mads@madspedersen.com
(4)	Energi Viborg Vand A/S, Spildevandsforsyningen, Bøssebogervej 8, 8800 Viborg	hjp@energiviborg.dk
(5)	Calum A/S, Vestre Havnepromenade 21, 9000 Aalborg	fn@calum.dk
(6)	Flemming Øberg, Erik Glippings Vej 2, 8800 Viborg	oeberg1@hotmail.com
(7)	Boligselskabet Sct. Jørgen, Brovej 18, 8800 Viborg	post@bsjviborg.dk
(8)	Gardit Development A/S, Erik Glippings Vej 6, 8800 Viborg	jj@advokatjakobsen.dk
(9)	Bach Gruppen A/S, Industrivej 22, 8800 Viborg	lc@bachgruppen.dk
(10)	Fælles bemærkning fra Boligselskabet Sct. Jørgen, Gardit Development A/S og Bach Gruppen	rebecca.friis@bachgruppen.dk
(11)	Ejendomsselskabet Absalonsvej 3-5, Absalonsvej 3, 8800 Viborg	mail@amservice.dk

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

Emne	Resumé	Forvaltningens bemærkninger	Byrådets svar
Vejbidrag	(6), (7), (8), (9), (10) og (11) har en række bemærkninger til Teknisk Udvalgs beslutning den 2. september 2015 omkring opkrævning af vejbidrag.	Beslutningen omkring opkrævning af vejbidrag har været i 4 ugers høring, hos de berørte parter, samtidig med høringen af forslaget til projektplanen, men de to høringer skal opfattes adskilte. Bemærkninger omhandlede tekniske og juridiske spørgsmål vedrørende vejbidragssagen vil blive behandlet i forbindelse med den politiske behandling af vejbidragssagen, der bliver forelagt politisk på samme møde som endelig vedtagelse af projektplanen. Nogle bemærkninger til vejbidragssagen vil kunne få konsekvenser for projektplanen, og vil derfor blive behandlet via denne indsigelsesbehandling: A. I forbindelse med mødet med berørte grundejere, samt møder med Banebyrådet, blev der udtrykt utilfredshed omkring, at en større matrikel i området syd for Marsk Stigs Vej (matrikel nummer 119cu) ikke er medtaget blandt de grundejere, der skal yde vejbidrag. For at kunne opkræve vejbidrag, skal en grund både støde op til vejprojektet og have vejadgang til vejprojektet. I forslaget til projektplanen var der ikke lagt op til, at matrikel nr. 119cu skulle have adgang til Hærvejen. På baggrund af bemærkningerne til møderne, foreslår forvaltningen, at dette ændres i projektplanen, så matrikel nr. 119cu også får adgang til Hærvejen, og dermed skal betale vejbidrag. Grundejer har planer om en større omdannelse af sin grund, og forvaltningen anser det derfor som rimeligt, at denne også får adgang til Hærvejen. B. Nogle af bemærkningerne omhandler bl.a., at man ikke ønsker en så høj arkitektonisk kvalitet i infrastrukturprojektet, hvis den påtænkte beslutning omkring vejbidrag på 100 % fastholdes, og dette har også været udtrykt fra flere grundejere på de møder, der har været afholdt. Forvaltningen er på denne baggrund blevet bedt om at udarbejde alternative løsningsforslag til Hærvejens udformning, hvor der gives bud på forskellige billigere løsningsmuligheder, og hvor konsekvenserne for et eventuelt valg af en billigere løsning bliver belyst. De alternative løsningsforslag bliver forelagt politisk i forbindelse med den endelige vedtagelse af projektplanen.	Byrådet vil behandle bemærkninger omhandlede tekniske og juridiske spørgsmål vedrørende vejbidragssagen i forbindelse med den politiske behandling af vejbidragssagen, der bliver forelagt på samme møde som endelig vedtagelse af projektplanen. A. Byrådet har besluttet, at forslaget til projektplanen ændres, så matrikel nr. 119cu får adgang til Hærvejen, og bemærkningerne vedrørende dette dermed imødekommes. B. Byrådet vil via den politiske behandling af forslaget til projektplanen tage stilling til, hvilket kvalitetsniveau der ønskes på Hærvejen. Byrådet vil via den politiske behandling af vejbidragssagen tage stilling til, i hvilket omfang man påtænker at opkræve vejbidrag fra grundejere i området.

Udformning af infrastruktur-projekterne	(1) Ønsker en ændret linjeføring af Ny Absalonsvej mellem ejendommene Brovej 18 og 20, der i dag bruges som parkeringsareal, da man mener at behovet for parkering kun bliver større i fremtiden for de to ejendomme. (3) Ønsker (a) Hastighedsbegrænsning på 30 km/t samt fartdæmpende foranstaltninger på Højtoftevej, Brovej, Middagshøjvej og den nordlige del af Søndermarksvej. (b) At Højtoftevej forbliver lukket for enden af vejen, hvor den i dag ender blindt. (c) En fastholdelse af en bygningshøjde på højst 2 etager hvor kommende boligområder ligger op ad eksisterende parcelgrunde - jf. Helhedsplan for Viborg Baneby. (d) Ønsker at der etableres passage for cyklister og fodgængere, hvor Brovej lukkes for biltrafik.	(1) Linjeføringen mellem Brovej 18 og 20 er aftalt i dialog med ejer af ejendommene (Bach Gruppen), der har ønsket præcis denne placering af Ny Absalonsvej mellem bygningerne, hvor den er trukket så langt mod nord som muligt, for at Bach Gruppen får bedst mulig udnyttelse af Brovej 20 i fremtiden. Ny Absalonsvej er desuden placeret ind over matriklen for det forhenværende jernbanetrace, der ejes af Viborg Kommune, og det areal der udlægges på Brovej 18 og 20 er derfor minimeret mest muligt. (3a) Der forefindes hastighedsdæmpende foranstaltninger på den nordlige del af Søndermarksvej. Såfremt der er behov for yderligere foranstaltning for bl.a. at sikre at trafikmængden på den østlige del af Middagshøjvej og nordlige del af Søndermarksvej ikke forøges væsentligt kan trafik-/hastighedsdæmpende foranstaltninger ovevejes. Når Brovej lukkes for biltrafik, vurderes der ikke behov for hastighedsdæmpende foranstaltninger på Brovej og Højtoftevej, idet de korte vejstrækninger vil medføre at hastigheden begrænses. (3b) Dette vil der blive taget stilling til i forbindelse med lokalplanlægning af området vest for Højtoftevej, hvor et lokalplanforslag forventes i offentlig høring i 2016. (3c) Dette vil der blive taget stilling til i forbindelse med kommende lokalplanlægning i Viborg Baneby. Der forventes flere lokalplanforslag i offentlig høring i 2016. (3d) Det er i forbindelse med projektplanen indtænkt, at Brovej holdes åben for cyklister og fodgængere ud mod Marsk Stigs Vej. Dette fremgår dog ikke af projektplanen, der i den forbindelse hovedsageligt fokuserer på vejlukninger for biltrafik. Forvaltningen anbefaler at det tilføjes i projektplanen, at den sydlige del af Brovej skal holdes åben for cyklister og fodgængere.	(1) Da linjeføringen er aftalt i dialog med ejer af ejendommene (Bach Gruppen), og da hovedparten af vejudlægget ligger på Viborg Kommunes ejendom, har Byrådet besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes. (3a) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (3b) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (3c) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (3d) Byrådet har besluttet, at forslaget til projektplanen ændres, så bemærkningen imødekommes.
---	--	--	--

	(5) Ønsker en alternativ placering af Hærvejens forløb langs deres grund sydskel (matrikel 119cu), hvor Hærvejen er placeret i form af en rampe med tilhørende skråningsanlæg, da den umuliggør udnyttelsen af deres grundareal mod syd. (8) Mener ikke, at følgende bemærkninger, som de har fremsendt til et tidligere udkast af projektplanen, er søgt indarbejdet: (a) mulighed for uhindret adgang mellem bebyggelsens stueetager og færdselsarealet på Hærvejen, på en belægning, der opleves som sammenhængende. (b) mulighed for varelevering og korttidsparkering på Hærvejen.	(5) Forvaltningen har været i dialog med indsiger, og Hærvejens forløb er på den baggrund, og i samarbejde med indsiger, blevet indskrænket så meget som muligt, ved indarbejdelse af en støttemur. Hærvejen er ligeledes flyttet så langt mod syd på matriklen som muligt. Der er afprøvet adskillige alternative placeringer af Hærvejen, men denne placering af Hærvejen er den mest optimale, og en løsning, der ikke giver lange uhensigtsmæssigt udformede rampeanlæg og hældninger der ikke er tilgængelige for handicappede mv. (8a) Det er allerede indarbejdet i forslaget til projektplanen. På side 12 og 15, i forslaget til projektplanen, fremgår det, at der tænkes et fremtidigt princip for overgangene i belægningen, hvor der vil være niveaufri adgang på udvalgte strækninger, hvor der vil være størst behov for at kunne krydse byrummet, mens der andre steder vil være en opkant på 12 cm eller en opkant med træhammer på 31 cm, for at skabe variation i byrummet, opholdsmuligheder og lægge op til forskellig brug af byrummet. Opkant med træhammer kan fx danne en naturlig siddeplads og opkant på 12 cm kan bl.a. danne en naturlig ledelinje for svagtseende. Den præcise placering af de forskellige overgange (henholdsvis niveaufri, opkant, opkant med træhammer) vil ske i forbindelse med den efterfølgende projektering og anlæggelse, hvor man samtidig har en større viden om, hvor det vil være naturligt at kunne krydse byrummet niveaufrit i forhold til fremtidige funktioner, facader osv. (8b) Det er allerede indarbejdet i forslaget til projektplanen, hvor der gives mulighed for aflæsning/korttidsparkering i udlagte p-lommer.	(5) Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes. (8a) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (8b) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen.
--	---	--	---

	(c) etablering af mindst én ind- og udkørsel for kørende trafik mellem Hærvejen og Gardit-grunden. (d) uhindret udsyn mellem Hærvejen og Gardit-grundens interne bolig-gader, og mulighed for uhindret færdsel for cyklister og fodgængere ved alle vejtilslutninger. (e) at boldarealet enten får en central placering i det nye pladsrum alternativt integreres i randbebyggelsen. Mener desuden at placering i umiddelbar tilknytning til Hærvejscentret er uhensigtsmæssig. (f) mulighed for højre ind / højre ud trafik ved tilslutningen mellem Middagshøjvej og Indre Ringvej.	(8c) Det er allerede indarbejdet i forslaget til projektplanen. Dog alene med mulighed for en enkelt ind- og udkørsel for renovationskøretøjer og vareindlevering, da Gardits område hovedsageligt skal trafikbetjenes via Ny Absalonsvej for at mindske biltrafik på Hærvejen, og da Ny Absalonsvej er planlagt som hovedfærdselsåren i området. (8d) Ved det udlagte areal til sportsaktivitet (fx boldbane), er et plantebed blevet placeret uheldigt, så det kan komme til at spærre for cyklister, der skal fra Gardits grund til Hærvejen. Forvaltningen forslår at dette rettes til, så cyklister på dette sted lettere kan komme igennem. Forvaltningen mener herudover, at adgangsforholdene for cyklister og fodgængere er optimale, som de er beskrevet i forslaget til projektplanen. Ved hovedfærdselsåren for cyklister og fodgængere, der skal gennem Gardits område, er der en bred og uhindret adgang til Hærvejen. Ved de øvrige forbindelser er der lavet en passage for cyklister og fodgængere, så de kan komme igennem, men uden at der går på kompromis med de aktiviteter, opholdsmuligheder og beplantning, der også ønskes tilgodeset på Hærvejen. (8e) Projektplanen udlægger arealet til sportsaktivitet, og det skal først i den efterfølgende projektering og inddragelsesfase fastlægges, hvilken aktivitet (fx boldareal) der er mest hensigtsmæssig og efterspørgsel efter. I den forudgående borgerinddragelse har der været stor efterspørgsel efter sportsaktiviteter indarbejdet i Hærvejens forløb, og forvaltningen anbefaler derfor at den overordnede funktion (sportsaktivitet) fastholdes. Det er forvaltningens opfattelse, at den nuværende placering er en central placering på Hærvejen, og at brugere af den kommende aktivitet både kan være folk der færdes på Hærvejen, folk der har deres daglige gang i et kommende Hærvejscenter og øvrige beboere/arbejdende i nærområdet, hvorfor forvaltningen mener at placeringen er valgt. (8f) Forvaltningen anbefaler, at man fastholder en lukning af tilslutningen mellem Middagshøjvej og Indre Ringvej pga. trafiksikkerhedsmæssige forhold, og for at sikre en bedre trafikafvikling på Indre Ringvej. Udkørsel fra Middagshøjvej erstattes af et nyt signalreguleret kryds på Indre Ringvej til Ny Absalonsvej	(8c) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (8d) Byrådet har besluttet, at forslaget til projektplanen ændres, så bemærkningen imødekommes delvist. (8e) Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes, men at den præcise aktivitet først fastlægges i forbindelse med den efterfølgende projektering og inddragelsesfase. (8f) Byrådet har besluttet at fastholde vejlukningen, for at tilgodeset trafiksikkerheden og trafikafviklingen i området, og at bemærkningen derfor ikke imødekommes.
--	---	---	--

	(g) Ønsker desuden at den del af Middagshøjvej, der løber fra Hærvejen og til Indre Ringvej kommer til at indgå i projektplanen, da man mener at den er central i forhold til overgangen fra Banebroen til Banebyen. (9) Mener: (a) I forhold til Den Grønne Sti, at det udlagte forsinkelsesbassin vest for Brovej er fejlplaceret, og at de fremtidige udlæg øst for Brovej virker overdrevne.	midt mellem Holstebrovej og Marsk Stigs Vej. Forvaltningen har været i dialog med indsiger i forbindelse med lokalplanlægning af området, og det er forvaltningens opfattelse, at der i den forbindelse ikke er kommet tungt vejene argumenter, der skulle tale for, at man bibeholder vejtilslutningen. (8g) Den vestlige del af Middagshøjvej fra Hærvejen og til Indre Ringvej indgår i projektplanen med den ændring, at Middagshøjvej lukkes for kørende trafik ud mod Indre Ringvej. Begrundelse herfor fremgår af (8f). (9a) De udlagte forsinkelsesbassiner har flere funktioner. Bassinerne skal dels forsinke afledningen af tag- og overfladevand, så der ikke opstår kapacitetsproblemer i spildevandssystemet. Det er Energi Viborg Vand A/S, der har ansvaret for spildevandsforsyningen, hvorfor de har gennemført beregninger af det nødvendige forsinkelsesvolumen i området. De udlagte forsinkelsesbassiners størrelse og placering tager udgangspunkt i Energi Viborg Vands beregninger og anbefalinger. Bassinerne skal derudover være med til at højne den rekreative kvalitet af Den Grønne Sti. Bassinernes udformning er derfor sammentænkt med de øvrige elementer i stien og udformet på baggrund af visionerne i helhedsplanen for Viborg Baneby, samt ønsker fra borgerinddragelsen i forbindelse med udarbejdelse af projektplanen. Udlæggene øst for Brovej tager udgangspunkt i helhedsplanen for Viborg Baneby og de fremtidige byggemuligheder som er vedtaget med kommuneplantillæg nr. 33. Der er med kommuneplantillæg nr. 33 givet mulighed for mere ekstensiv udnyttelse af den sydlige del af Bach Gruppens grund (mulighed for bebyggelsesprocent på op til 125 samt 2-4 etager), end der er mulighed for i dag med den eksisterende lokalplanlægning. Dette er gjort på baggrund af udlægget til Den Grønne Sti, der så modsvarende vil give en åbenhed i området, når den sydlige del af	(8g) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (9a) Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes.
--	---	---	--

		grunden fortættes. Da der er lavet et midlertidigt forløb af Den Grønne Sti vil Bach Gruppen kunne fortsætte med den eksisterende anvendelse, til de en dag ønsker at omdanne grunden, hvor den permanente løsning for Den Grønne Sti så vil komme i spil. Baggrunden for udlægget af den permanente løsning er, at der på længere sigt ønskes mulighed for et større grønt rum på Den Grønne Sti der fx kan benyttes til boldbane, større parkrum eller lignende, samt evt. til at supplere de forsinkelsesbassiner, der er udlagt vest for Brovej.	
	(b) At støjforholdende omkring Lidl og evt. støjskærm er en fælles udfordring, der bør løses i fællesskab – også økonomisk.	(9b) Forvaltningen er i dialog med Lidl omkring en løsning af problemstillingen. Lidl har en lovlig eksisterende virksomhed, og kan derfor ikke tvinges til at etablere støjdæpende foranstaltninger, men er indstillet på at finde en løsning på problemet, under forudsætning af, at de ikke skal bidrage økonomisk. Forvaltningen er ikke enig i, at Viborg Kommune skal bidrage økonomisk til en løsning, men foreslår at Gardit og Bach Gruppen løser det økonomisk i fællesskab, hvis de ønsker en bedre mulighed for udnyttelse af deres ejendomme.	(9b) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen.
	(c) At der bør indarbejdes et hegn ved Hærvejens forløb ved Gyldenrisvej pga. det skråningsanlæg, der er lagt op til.	(9c) Hovedparten af skråningsanlægget er udført med en hældning på 1:3 for netop at undgå, at der skal indarbejdes hegn på strækningen. På en mindre del af strækningen er der ikke plads til en hældning på 1:3 (mod Indre Ringvej), og der er derfor indarbejdet en hældning på 1:2. På denne strækning vil der muligvis blive brug for en form for hegning/gelænder, og det vil der blive taget stilling til i forbindelse med den fremtidige projektering af anlægget. Forvaltningen mener ikke, at der er behov for dette detaljeringsniveau på nuværende tidspunkt, og det har heller ikke været formålet med projektplanen.	(9c) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen, da det er et detaljeringsniveau, der først vil skulle tages stilling til senere i processen.
	(11) Ønsker:		
	(a) At tilkørsel til ejendommen Absalonsvej 3 fortsat kan ske via den eksisterende Absalonsvej fra nord, da 2 af lejerne er afhængige af denne tilkørsel til deres kunder. Nogle kunder skal kunne	(11a) Der vil blive etableret ny overkørsler fra Ny Absalonsvej til ejendommen Absalonsvej 3, hvor det også vil være muligt at komme til og fra ejendommen med både campingvogne og trailere. En mindre del af Absalonsvej (nær Middagshøjvej) bibeholdes som privat fællesvej, men er alene tiltænkt som adgang for Absalonsvej 1. Den resterende del af Absalonsvej nedlægges, men først når Ny Absalonsvej er etableret.	(11a) Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes.

	komme til ejendommen med campingvogn og trailer, hvilket ikke vil kunne lade sig gøre fra Ny Absalonsvej. (b) At Middagshøjvejs tilslutning til Indre Ringvej bibeholdes for cyklister og gående, således at virksomhedens cyklende kunder har lettest mulig adgang.	(11b) Det er i forbindelse med projektplanen indtænkt, at Middagshøjvej holdes åben for cyklister og fodgængere ud mod Indre Ringvej. Dette fremgår dog ikke af projektplanen, der i den forbindelse hovedsageligt fokuserer på vejlukninger for biltrafik. Forvaltningen anbefaler at det tilføjes i projektplanen, at Middagshøjvej skal holdes åben for cyklister og fodgængere ud mod Indre Ringvej.	(11b) Byrådet har besluttet, at forslaget til projektplanen ændres, så bemærkningen imødekommes.
Anlæggelse af infrastruktur	(2) Gør opmærksom på, at der skal tages hensyn til gældende regler for jernbaneanlæg, når infrastrukturen skal anlægges. (4) Ønsker: (a) Mulighed for etablering af et ca. 3.000 m³ forsinkelsesbassin syd for banearealet (fx som rørbassin), samt et ca. 1.000 m³ åbent regnvandsbassin ved Erik Glippings Vej. (b) Mulighed for endnu en ledning der krydser jernbanen for at få regnvandet fra Fredensgade og Slegsvigsgade over til de	(2) Forvaltningen er opmærksom på det. (4a) + (4b) Forvaltningen mener det er vigtigt, at der tages hensyn til den fremtidige forsyning af området. Forvaltningen vil derfor arbejde for, at der tages hensyn til de omtalte spildevandsanlæg i det fremtidige planlægningsarbejde for Viborg Baneby.	(2) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen. (4a) + (4b) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen.

	nye rørbassiner syd for banen. (c) At fremtidige og eksisterende ledninger omkring baneterrænet optages i projektplanen, så det sikres, at disse tænkes ind i den fremtidige anlægsfase.	(c) Projektplanen bearbejder området på et helt overordnet niveau og med fokus på selve infrastrukturen. Alle andre forhold, og herunder ledninger, tages der hensyn til både i projektplanen, i det efterfølgende lokalplanarbejde og projektering af infrastruktur. Dette vil ske i dialog med bl.a. Energi Viborg. Forvaltningen ser det ikke som hensigtsmæssigt, at sådanne detaljer vises i projektplanen, da den er tænkt som i et mere overordnet niveau, og med hovedfokus på selve infrastrukturen.	(4c) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen.
Drift	(8) Mener at man bør opprioritere driftsmæssige hensyn ved valg af materialer.	(8) De driftsmæssige hensyn har haft stor betydning ved valget af materialer. Der har tidligere været bemærkninger til især valget af insitustøbt beton som belægning på Hærvejen, hvor der både skal kunne færdes gående, cyklister, biler og lastbiler, og hvor der vil skulle saltes i vinterperioden. Det handler om at udbyde Hærvejen med den rette beskrivelse af overfladen, så man får en overflade med samme glathed og friktion som almindelige beton fortovsfliser. Med den rette overflade er insitustøbt beton meget ideel til belægning af denne type arealer, og rådgiver på projektplanen nævner bl.a. følgende eksempler, hvor materialet har været brugt med stor succes (både i forhold til drift og holdbarhed) og til meget forskelligartede formål: - Motorveje i Tyskland - Belægning af kørebane på broer - Strækninger ved Kystvejen i Aarhus - Amager Strandpark - osv. Herudover er følgende projekter for nyligt anlagt af rådgiver med insitustøbt beton: - sØnæs i Viborg - Campusarealer ved Aalborg Universitet	(8) Byrådet har besluttet, at bemærkningen ikke imødekommes. Der vil dog i forbindelse med den politiske behandling af sagen blive taget stilling til alternativer til de nuværende valg af materialer. Dette sker på baggrund af økonomiske overvejelser, da der allerede er taget højde for driftsmæssige hensyn.
Ønske om udarbejdelse af ny projektplan	(8) Mener at der er sket så væsentlige ændringer i forhold til økonomi/vejbidrag, at: - processen omkring	(8) Vejbidragssagen er ikke afsluttet, og vil blive politisk behandlet på et selvstændigt dagsordenspunkt. På baggrund af denne og lignende bemærkninger, har der foregået en dialog med Banebyrådet. Forvaltningen er i den forbindelse blevet bedt om at udarbejde alternative løsningsforslag til Hærvejens	(8) Byrådet vil via den politiske behandling af forslaget til projektplanen tage stilling til, hvilket kvalitetsniveau der ønskes på Hærvejen. Byrådet vil via den politiske behandling af

	udviklingen af infrastrukturprojekterne bør startes forfra. (8) og (10) Mener at der bør etableres en fælles organisation sammen med grundejerne i området, der skal se på, hvad der er økonomisk og arkitektonisk muligt.	udformning, hvor der gives bud på forskellige billigere løsningsmuligheder, og hvor konsekvenserne for et eventuelt valg af en billigere løsning bliver belyst. De alternative løsningsforslag bliver forelagt politisk i forbindelse med den endelige vedtagelse af projektplanen. (8) og (10) Det er forvaltningens opfattelse, at denne organisation allerede findes i form af Banebyrådet.	vejbidragssagen tage stilling til, i hvilket omfang man påtænker at opkræve vejbidrag fra grundejere i området. (8) og (10) Byrådet vil via den politiske behandling af forslaget til projektplanen tage stilling til, hvilket kvalitetsniveau der ønskes på Hærvejen. Byrådet vil via den politiske behandling af vejbidragssagen tage stilling til, i hvilket omfang man påtænker at opkræve vejbidrag fra grundejere i området. Ovenstående sker bl.a. på baggrund af Banebyrådets inddragelse.
Fremtidig bebyggelsesprocent	(8) og (10) Mener, at det tidligere er meddelt, at en fremtidig bebyggelsesprocent beregnes på baggrund af de respektive grundens nuværende areal, og at det kommende sti- og vejudlæg ikke vil ændre på det. Man ønsker at Viborg Kommune bekræfter det.	(8) og (10) Forvaltningen har meldt ud, at grundejerne i området ikke kan disponere fuldt ud over deres ejendomme, da der er behov for en ny infrastruktur i området, for at området kan omdannes. Forvaltningen har ikke meddelt, at de fremtidige offentlige infrastruktur-anlæg kan medregnes i bebyggelsesprocenten. En nærmere udspecificering af bebyggelsesprocenterne, inden for de enkelte områder, skal fastlægges i forbindelse med de kommende lokalplaner.	(8) og (10) Byrådet vurderer, at bemærkningen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til projektplanen.