

# REFERAT Udviklings- og Erhvervsudvalget d. 15-05-2024

**Mødedato** Onsdag d. 15. maj 2024 kl. 13:00

**Mødested** Rådhuset - Lokale 100 Fælles møde kl. 10.30, herefter Administration Vest  
- Lokale 515

## Indholdsfortegnelse

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2024.....	3
Kollektiv trafik - Udbud af by-, lokal- og skoleruter 2025-2030.....	5
Temadrøftelse - Klimatilpasning.....	9
Temadrøftelse - Vejkryds i Ikast - Kapacitet og trafiksikkerhed.....	10
Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej, Ikast - Trafikanalyse.....	14
Igangsættelse - Kommuneplantillæg nr. 46 og Lokalplan nr. 467 - Boliger, Uhre Byvej, Uhre.....	21
Endelig vedtagelse - Kommuneplantillæg nr. 42 og Lokalplan nr. 461 - Erhverv, Herningvej, Brand	25
4-by puljen - ændring af projekt, Ejstrupholm.....	31
Hærvejen - handlingsplan.....	33
Beslutning om foroffentlighed - Kommuneplanlægning.....	37
Miljøtilsynsberetning for 2023 og miljøtilsynskampagner i 2024.....	40
Dybdalsvej, Engesvang - Nedlæggelse af en del af vejareal.....	43
Åbne meddelelser.....	45
Lukket: Beboelse i sommerhus.....	50
Lukket: Lukkede Meddelelser.....	51

# Punkt 1: Budgetopfølgning pr. 31. marts 2024

00.30.14-G01-2-24

## Beslutning

Anbefales.

## Behandlingsforløb

Arbejdsmarkeds-, Psykiatri- og Handicapudvalget 15. maj 2024

Børne-, Kultur- og Fritidsudvalget 15. maj 2024

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 15. maj 2024

Sundheds- og Ældreudvalget 15. maj 2024

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

## Tidligere udvalgsbeslutninger

## Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- budgetopfølgningen pr. 31. marts 2024 godkendes.
- der gives en anlægsbevilling på netto 1,259 mio. kr. til tilpasning af indtægterne på jordforsyning, som finansieres af puljen til jordforsyning. Beløbet frigives.

## Sagsfremstilling

Denne sag behandles sideløbende i alle udvalg.

Alle fagudvalg skal følge op på områdets forbrug af budgettet 3 gange årligt, 1. gang i 2024 pr. 31. marts 2024.

Opfølgning på udvalgets område viser, at der forventes balance mellem budget og det forventede regnskab. Der er enkelte anlægsprojekter på jordforsyning, hvor indtægterne ikke er tilpasset de faktiske forhold. Indtægtsbudgetterne justeres i forhold hertil.

Kontoområder (1.000 kr.)	Oprindeligt budget	Korr. Budget	Forbrug 31.03.2024	Forbrug spct.	Forventet regnskab 2024	Ønske om tillægsbevilling
50 Udviklings- og Erhvervsudvalget	104.700	109.512	22.611	20,65	109.512	0
09 Miljø	3.022	3.022	1.125	37,23	3.022	0
10 Byer og Landsbyer	9.046	13.858	479	3,46	13.858	0
11 Infrastruktur og kollektiv trafik	86.186	86.186	18.876	21,90	86.186	0
12 Erhvervsudvikling	6.446	6.446	2.131	33,06	6.446	0

Opfølgning af budgettet sker ud fra disse punkter

1. Tallene er opgjort som netttotal.
2. Der er særskilt redegjort for områder, hvor datagrundlaget er usikkert, eller hvor forbruget kræver en særskilt gennemgang. Disse områder er nærmere beskrevet som usikkerheder.
3. Der er alene rapporteret om afvigelser, hvis et område søger om færre eller flere penge, end Byrådet har bevilliget på budgettet.
4. Byrådet har i den økonomiske politik for 2022-2025 besluttet, at det tilstræbes, at der ikke gives tillægsbevillinger finansieret af kassen.

## Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

## Bilag

Opfølgning pr. 31.03.2024

## **Punkt 2: Kollektiv trafik - Udbud af by-, lokal- og skoleruter 2025-2030**

13.05.00-Ø54-1-23

### **Beslutning**

Udvalget anbefaler at udbudskriterierne fastholdes. Der skal være option på HVO Diesel.

På baggrund af den aktuelle brug og ungdomsskolens muligheder for selv at sikre transport indstilles, at alle ungdomsskoleruterne nedlægges. Dog høres Ungdomsskolen forinden der tages endelig beslutning.

Rute 191 nedlægges som indstillet og erstattes af flexbus.

Udvalget ønsker - inden fristen for udsendelse af udbudet - at få et samlet overblik over den samlede kollektive trafikbetjening i Ikast-Brande Kommune.

### **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

### **Tidligere udvalgsbeslutninger**

### **Indstilling**

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- Kriterier for udbud af by-, lokal- og skoleruter godkendes
- Det foreslås, at de resterende ungdomsskoleruter (170 og 192) udgår af udbuddet, som følge af ungdomsskolens opsigelse af dele af denne kørsel samt et i forvejen spinkelt passengergrundlag
- Rute 191 udgår og erstattes af flexbuskørsel

### **Sagsfremstilling**

I forlængelse af orienteringen den 6. marts 2024 på Udviklings- og Erhvervsudvalget (punkt 14), har busselskaberne opsagt 6 ud af 8 kontrakter på de nuværende ruter efter køreplansskiftet 2025.

Midttrafik udbyder på vegne af Ikast-Brande Kommune den samlede kollektive trafik for såvel by- og lokalruter samt skoleruter i juni måned.

Midttrafik har fremsendt nøgleoplysninger for kravspecifikationer og tidsplan for dette udbud, som er vedlagt som bilag til sagen. Der skal politisk tages stilling til om der skal indarbejdes optioner (eventuelle tilkøbsmuligheder) i udbuddet. Samtidigt skal der tages stilling til om de nuværende ungdomsskoleruter skal udbydes. Det nuværende udbud dækker ikke

hele kommunen og ungdomsskolerne har i stor udstrækning selv mulighed for at hente eleverne. Samtidigt udnyttes det nuværende tilbud i meget ringe grad. Der skal også tages stilling til om rute 191 (Brande-Ejstrupholm-Nr. Snede) med fordel kan nedlægges.

Anders Toftegaard, Midttrafik vil deltage ved punktets behandling kl. 13.00.

Dette udbud omhandler alene valg af fremtidige busselskaber. Selve kørselsplanlægningen vil tage udgangspunkt i den nuværende og blive endeligt fastlagt inden opstart medio 2025 med de kommende busselskaber.

## Baggrund

I Ikast-Brande Kommune er der otte kontrakter på kommunal buskørsel. Én kontrakt omfatter bybussen i Ikast, fire kontrakter omfatter lokale ruter og tre kontrakter omfatter skolekørsel.

Ruter	Kørsel	Busselskab	Timer	Busser
1-2	By	Herning Turist	1.882	1
171	Lokal	Herning Turist	1.133	1
172	Lokal	DitoBus	1.470	1
182,190,191	Lokal	Herning Turist	2.078	2
189,190,191	Lokal	Herning Bilen	4.655	3
192-193, 195-196	Skole	Umove	3.148	4
170, 181, 184-185	Skole	Umove	2.476	4
173-176, 180	Skole	Umove	3.166	5

Tabeloversigt over busruter i Ikast-Brande Kommune

DitoBus og Herning Bilen ville gerne forlænge deres kontrakter med 1 år, men for at undgå at skulle ud i et meget lille udbud i 2026 medtages deres 2 kontrakter i det samlede udbud.

## Udbudsperiode og omfang

Ruterne udbydes med opstart af by- og lokalruter i juni 2025 og for skoleruterne i august 2025. Kontraktperioden bliver på 5 år, hvorefter der i 2030 bliver mulighed for at indgå i et større fælles udbud med andre kommuner, f.eks. kan ruterne udbydes med mulighed for brugte eller nye elbusser.

Udbuddet offentliggøres i juni måned med tilbudsfrist i oktober. I november forestår Midttrafik evalueringen af tilbuddene. Ikast-Brande Kommune skal tage politisk stilling til option(er) i samme periode. Midttrafik tildeler de nye kontrakter i december måned.

Teknik og Miljø har opdateret antallet af kørselsberettigede elever inkl. 10. klasses-elever, disse opgørelser for kommunen som helhed er sammenholdt med de nuværende skole- og lokalruter. Analysen viser behov for at udbyde samtlige ruter igen, da kørselsgrundlaget er tilstede for dette.

Den kommende køreplan for by- og lokalruter samt skoleruter forventes stort set at blive identisk med den nuværende. Den endelige køreplan skal fastlægges i første halvdel af 2025, efter der er indgået kontrakt med de kommende busselskaber i december 2024. Her bliver der mulighed for at supplere køreplanen med flexbusser, hvor det kan være relevant, eller som et alternativ.

Det har vist sig at rute 191 (Brande-Ejstrupholm-Nr.Snede) er meget svagt benyttet. Der er 0-3 passager med på turene i en stor bus. Strækningen fra Ejstrupholm til Nr. Snede er betjent af rute 116 (regional-betalingsrute). Strækningen Brande-Ejstrupholm betjenes i forvejen af rute 189 – dog på andre tidspunkter end rute 191. Ved at nedlægge ruten kan der spares 1 bus og 1000 køreplantimer. Ruten kan erstattes af flexbuskørsel (kunden skal ringe mindst 1 time før afgang med samme pris som ved alm. buskørsel).

Alternativt kan der laves flexbuskørsel på strækningen mellem Brande til Ejstrupholm og retur. Der er 0-2 passagerer på strækningen. På strækningen mellem Ejstrupholm-Nr. Snede og retur er der gode forbindelser med rute 116.

Midttrafik har undersøgt passagertal for aftenafgange på de skoleruter, der betjener ungdomsskoler, hvilket vil sige rute 170 og 192. Der findes ikke passagerdata for vintermånederne, hvor passagertallet er størst, men data fra uge 40 og 41 i 2023 viser, at der i snit er under 2 passager med på hver rute.

Der er også lokalruter, der betjener ungdomsskoler. Rute 189, som er en lokalrute, der også betjener ungdomsskoler om aftenen, har haft under 1 passager i snit pr. afgang fra september til december 2023 (uge 42 fraregnet). Ungdomsskolen har allerede overfor Midttrafik opsagt kørslen på rute 189 og 190 (aftenkørsel fra Brande–Blåhøj) med elever om aftenen og dermed fjernet en del af det i forvejen spinkle passagergrundlag.

Teknik og Miljø anbefaler derfor, at udvalget drøfter behovet for at stille kollektiv buskørsel til rådighed om aftenen til ungdomsskolerne på rute 170, 189 og 192, og i stedet udbyde aftenkørslen som en option i udbuddet. Det er ganske enkelt for dyrt et tilbud til meget få passagerer, ligesom det miljømæssigt ikke er hensigtsmæssigt at køre busser uden større passagergrundlag.

#### Udbudskriterier

De nuværende busser på ruterne kører alle med almindelig diesel. Der er ikke mulighed for at overgå til elbusser (skal bestilles minimum 2 år før kontraktstart).

Midttrafik anbefaler derfor, at kravet til by- og lokalruter er dieselbusser med Euronorm 6, og at alderen maks. må være 12 år. For skoleruter bliver kravet Euronorm 6 med option for denne, alderen må maks. være 15 år. For begge indsættes option på HVO-biodiesel.

For by- og lokalruter bliver der tale om en laventré bus, hvor forreste del af busserne er lavgulv med klapsæder på flexarealet, til gavn for gangbesværede med rollator. Der bliver også krav om automatisk kørestolsrampe.

De med gult markerede felter i bilaget kan blive justeret af Midttrafik før udbuddet, eller afventer licitationsresultatet.

Udvalget har følgende muligheder:

1. At fastholde de allerede udbudte specifikationskrav, der er i overensstemmelse med Midttrafik's anbefalinger.
2. At komme med forslag til ændringer til dette - f.eks. krav til passagerkapacitet og euronorm
3. At nedlægge rute 191 (Brande-Ejstrupholm-Nr. Snede). Ruten kan erstattes af flexbuskørsel (kunden skal ringe mindst 1 time før afgang)
4. Alternativt kan der laves flexbuskørsel på strækningen mellem Brande til Ejstrupholm og retur.
5. At nedlægge ungdomsskoleruterne (rute 170, 189, 190 og 192) pga. få passagerer, men med mulighed for at udbyde aftenkørslen som en option i udbuddet.

Bilag:

UDKAST Nøgleoplysninger - MT71 Pakke 1 - Ikast Brande by- og lokalruter

UDKAST Nøgleoplysninger - MT71 Pakke 2 - Ikast Brande skoleruter

Tidsplan

## **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

## **Bilag**

UDKAST Nøgleoplysninger - MT71 Pakke 1 - Ikast Brande by- og lokalruter

UDKAST Nøgleoplysninger - MT71 Pakke 2 - Ikast Brande skoleruter

Tidsplan Ikast-Brande By-, Lokal og Skoleruter

## **Punkt 3: Temadrøftelse - Klimatilpasning**

06.02.00-P15-1-24

### **Beslutning**

Drøftet.

### **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 15. maj 2024

### **Tidligere udvalgsbeslutninger**

### **Indstilling**

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- sagen drøftes.

### **Sagsfremstilling**

Denne sag behandles sideløbende i Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget og Udviklings- og Erhvervsudvalget i et fælles møde den 15. maj 2024, kl. 10.30 i mødelokale 100, rådhuset.

År 2023 blev det vådeste år i dansk vejrhistorie, og første del af 2024 tegner ligeledes til at slå nye nedbørsrekorder. Klimaforandringerne skaber voldsomme skybrud, overfyldte vandløb og fugtige kældre. Teknik og Miljø giver på mødet en orientering om de udfordringer, som klimahændelserne skaber i Ikast-Brande Kommune. Det drejer sig blandt andet om oversvømmelser fra Brande Å igennem Brande by og om det terrænnære grundvand, der giver problemer flere steder - specielt i områder omkring Ikast.

På temadrøftelsen redegøres der ligeledes for ansvarsfordelingen i forbindelse med klimatilpasning. Endelig gennemgås der, hvilke tiltag inden for klimatilpasning, der kan iværksættes i løbet af de kommende år. Her tages primært udgangspunkt i den vedtagne DK2020-klimaplan for Ikast-Brande Kommune, 2023-2027.

### **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

## **Punkt 4: Temadrøftelse - Vejkryds i Ikast - Kapacitet og trafiksikkerhed**

05.13.00-P05-1-23

### **Beslutning**

Drøftet.

### **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024.

### **Tidligere udvalgsbeslutninger**

### **Indstilling**

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- Sagen drøftes

### **Sagsfremstilling**

På mødet i Udviklings- og Erhvervsudvalget den 30. august 2023 (pkt. 8) behandlede udvalget en sag vedr. kapaciteten i en række større vejkryds i Ikast. Det drejer sig om følgende kryds (ikke angivet i prioriteret rækkefølge):

- A. Thomas Poulsens Allé/Marielunds Allé
- B. Thomas Poulsens Allé/O. Vestergaard-Poulsens Allé
- C. Thomas Poulsens Allé/Hyldgårds Allé
- D. Thomas Poulsens Allé/Uhregårds Allé
- E. Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej
- F. Jyllandsgade/Lysholt Allé
- G. Jyllandsgade/Marielunds Allé



Figur 1: Placering af kryds, som indgår i undersøgelsen.

I de nævnte kryds forventer Teknik og Miljø, at der på sigt vil være behov for ombygning til f.eks. et signalanlæg. Dette er for at sikre en god trafikafvikling i takt med at byen udvikler sig med nye bolig- og erhvervsområder. I nogle af krydsene er der også trafikikkerhedsmæssige udfordringer.

Teknik og Miljø har fået foretaget en kapacitetsberegninger af den nævnte kryds i to forskellige scenarier - "Basis 2023" og "Scenarie 2035 inkl. fremtidig byudvikling". Scenariet "Basis 2023" er beregnet på baggrund af trafikken igennem krydsene i 2023, for at give et billede af hvordan den aktuelle trafiksituation i det pågældende kryds er. I scenarie 2035 inkl. fremtidig byudvikling er den generelle trafik på vejene fremskrevet til 2035 ligesom der er medtaget forventet trafik til kommende nye bolig- og erhvervsområder.

For hvert af disse scenarier er der lavet en beregning i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen. Resultaterne af disse beregninger er angivet i tabellen herunder.

Kryds	Basis 2023			Scenarie 2035 inkl. fremtidig byudvikling			Kapacitet opbrugt
	Belastningsgrad	Middelforsinkelse [sek. pr. køretøj]	Service-niveau	Belastningsgrad	Middelforsinkelse [sek. pr. køretøj]	Service-niveau	
Thomas Poulsens Allé/Marienlunds Allé	0,61	30	D	0,87	92	F	2032
O. Vestergaard-Poulsens Allé	0,65	25	C	0,89	79	F	2031
Thomas Poulsens Allé/Hyldgårds Allé	0,64	37	D	1,12	348	F	2027
Thomas Poulsens Allé/Uhregårds Allé	0,78	57	E	1,21	477	F	- ***
Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej	0,66	32	D	- **	-**	F	- ***
Jyllandsgade/Marienlunds Allé	0,42	21	C	0,72	54	E	Efter 2035
Jyllandsgade/Lysholt Allé	0,79 *	50	D	1,21	472	F	- ***

Figur 1: Resultater af kapacitetsberegninger

(\*) Den forventede trafik til den nye daginstitution på Lysholt Allé er medtaget i beregningen for basisscenariet 2023, da institutionen er åbnet i 2023

(\*\*) Ikke beregnet, da kapaciteten vil være overskredet med trafikmængden i 2023 inkl. de nye bolig- og erhvervsområder

(\*\*\*) Kapaciteten vil være opbrugt i 2023, hvis alle nye bolig- og erhvervsområder etableres i 2023. Hvornår kapaciteten er opbrugt, afhænger derfor af hvor hurtigt områderne bliver etableret.

På baggrund af middelforsinkelsen i den enkelte trafikstrøm bliver der angivet et serviceniveau for trafikstrømmen ud fra nedenstående tabel:

Serviceniveau	Forsinkelsesbeskrivelse	Middelforsinkelse i sek. pr. køretøjer	
		Kryds med vigepligt eller rundkørsel	Signalreguleret kryds
A	Næsten ingen forsinkelse	≤ 10	≤ 10
B	Begyndende forsinkelse	11-15	11-20
C	Ringe forsinkelse	16-25	21-35
D	Nogen forsinkelse	26-50	36-60
E	Stor forsinkelse	51-70	61-100
F	Meget stor forsinkelse (Sammenbrud)	> 70	> 100

Figur 2: Definition af serviceniveau for vigepligts- og signalregulerede kryds

Trafikafviklingen vurderes at være uacceptabel i et kryds, hvis én eller flere trafikstrømme har serviceniveau F, eller hvis mindst to trafikstrømme har serviceniveau E.

Af resultaterne fra kapacitetsberegningerne af de enkelte kryds, som er angivet i figur 1, fremgår det at krydset Thomas Poulsens Allé/Uhregårds Allé afvikler trafikken dårligst i beregningen baseret på trafiktællinger fra 2023. På trods af dette vurderer Teknik- og Miljø, at krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej bør have højest prioritet, da der er planlagt

flere større udbygninger i dette område, og derfor vil der på sigt opstå store problemer med trafikafviklingen, som medfører behov for tiltag i krydset.

Udviklings- og Erhvervsudvalget besluttede derfor på udvalgsrådet 30. august 2023 at afsætte 100.000 til en trafikanalyse i krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej, for at belyse hvilken krydsudformning, der bedst kan afvikle den fremtidige trafik. Resultaterne af denne trafikanalyse bliver behandlet i en selvstændig sag på samme udvalgsrådsmøde.

På mødet i Udviklings- og Erhvervsudvalget den 6. marts 2024 (pkt. 9) behandlede udvalget en sag vedr. prioritering af trafiksikkerhedspuljen 2024. I forbindelse med behandlingen af dette punkt besluttede udvalget, at der skal være en temadrøftelse om farlige kryds på indfaldsvejene.

Teknik og Miljø ønsker en dialog med Udviklings- og Erhvervsudvalget om udfordringerne i de enkelte kryds både i den nuværende trafiksituation og i fremtiden, med henblik på at prioritere i hvilke kryds der først bliver behov for ombygninger

Følgende emner vil bl.a. blive behandlet under temadrøftelsen:

- Trafikafvikling i den nuværende trafiksituation
- Trafikafvikling i en fremtidig trafiksituation
- Trafiksikkerheden i krydsene
- Prioritering mellem de forskellige kryds

Teknik og Miljø vil i forbindelse med temadrøftelsen præsentere et forslag til prioritering mellem de enkelte kryds på baggrund af trafikafviklingen i dag, trafikafviklingen i en fremtidig situation og trafiksikkerheden i det enkelte kryds.

## **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

# Punkt 5: Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej, Ikast - Trafikanalyse

05.13.00-G01-13-24

## Beslutning

Anbefales

## Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

## Tidligere udvalgsbeslutninger

## Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- Krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej ombygges til signalreguleret firbenet kryds med ét ligeudgående spor på Jyllandsgade
- Sagen oversendes til budgetforhandlingerne

## Sagsfremstilling

På mødet i Udviklings- og Erhvervsudvalget den 30. august 2023 (pkt. 8) behandlede udvalget en sag vedr. kapacitetsberegninger af en række større vejkryds i Ikast. I sagen blev der beskrevet hvordan kapaciteten i krydsene er på nuværende tidspunkt og i en fremtidig trafiksituation, hvor der er etableret nye bolig- og erhvervsområder i Ikast, og hvor den generelle trafik på vejene er steget.

Disse kapacitetsberegninger resulterede i, at Teknik og Miljø vurderede, at krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej bør have højest prioritet. Udviklings- og Erhvervsudvalget besluttede derfor, at få udarbejdet en nærmere undersøgelse af hvilken fremtidig løsning, der skal vælges i krydset.

Teknik og Miljø har efterfølgende fået COWI til at udarbejde en trafikanalyse for krydset, hvor forskellige krydsudformninger er undersøgt. Trafikanalysen er vedhæftet som bilag.

### Kapacitetsberegning

For hver trafikstrøm i et kryds er der beregnet en belastningsgrad, middelforsinkelse og kølængde, som samlet set bruges til at vurdere trafikafviklingen i krydset.

- Belastningsgrad (B): Belastningsgraden beskriver, hvor belastet en given trafikstrøm er i spidstimen. Nærmer belastningsgraden sig 1 er der risiko for utilfredsstillende trafikafvikling og i værste fald sammenbrud. Belastningsgraden skal gerne ligge under 0,8 for at være acceptabel.
- Middelforsinkelse (t): Middelforsinkelsen er et udtryk for den gennemsnitlige forsinkelse i sekunder pr. køretøj for en given trafikstrøm i spidstimen.
- Maksimal kølængde (n5%): 95%-fraktilen af kølængden anvendes som mål for den kritiske kølængde. Kølængden er angivet i antal køretøjer i spidstimen.

På baggrund af middelforsinkelsen i den enkelte trafikstrøm bliver der angivet et serviceniveau for trafikstrømmen ud fra nedenstående tabel:

Serviceniveau	Forsinkelsesbeskrivelse	Middelforsinkelse i sek. pr. køretøjer	
		Kryds med vigepligt eller rundkørsel	Signalreguleret kryds
A	Næsten ingen forsinkelse	≤ 10	≤ 10
B	Begyndende forsinkelse	11-15	11-20
C	Ringe forsinkelse	16-25	21-35
D	Nogen forsinkelse	26-50	36-60
E	Stor forsinkelse	51-70	61-100
F	Meget stor forsinkelse (Sammenbrud)	> 70	> 100

Figur 1: Definition af serviceniveau for vigepligts- og signalregulerede kryds

Trafikafviklingen vurderes at være uacceptabel i et kryds, hvis én eller flere trafikstrømme har serviceniveau F, eller hvis mindst to trafikstrømme har serviceniveau E.

#### Nuværende situation

I foråret 2023 blev der foretaget en kapacitetsberegning af den nuværende trafiksituation i krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej.

Vejgren	Retning	Morgen				Eftermiddag			
		B	t	Service-niveau	n5%	B	t	Service-niveau	n5%
Jyllandsgade (N)	Venstre	0,03	6	A	0	0,02	6	A	0
	Ligeud	0,31	-	A	-	0,27	-	A	-
	Højre	0,01	3	A	0	0,01	3	A	0
Jyllandsgade (S)	Venstre	0,29	7	A	12	0,16	6	A	6
	Ligeud	0,31	-	A	-	0,31	-	A	-
	Højre	0,01	3	A	0	0,01	3	A	0
Uhregårds Allé	Venstre/ligeud /højre	0,32	16	C	12	0,66	32	D	36
Europavej	Venstre/ligeud /højre	0,16	30	D	6	0,24	20	C	12

Figur 2: Kapacitetsberegning i den nuværende situation (2023)

Kapacitetsberegningen viser, at trafikken i dag afvikles acceptabelt. Da der er planlagt udbygninger i området omkring Uhregårds Allé og Europavej, vil trafikken igennem krydset blive forøget i de kommende år. Der vil derfor være behov for at forbedre kapaciteten i krydset, for på sigt at kunne afvikle trafikken.

#### Kapacitetsanalyse

Kapaciteten i krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej er undersøgt for følgende fremtidige krydsudformninger

- Rundkørsel

- Signalreguleret firbenet kryds (Uhregårds Allé og Europavej forlægges i forhold til hvordan de ligger i dag, så de fremover ligger lige overfor hinanden)
- Signalreguleret forsat kryds (Den nuværende geometriske udformning af krydset fastholdes, så Europavej og Uhregårds Allé fortsat ligger forskudt af hinanden)

For hvert løsningsforslag er den generelle trafik fremskrevet til år 2040 ligesom der er medtaget forventet trafik til fremtidige udbygninger af nye bolig- og erhvervsområder.

Rundkørsel:

Kapacitetsberegningerne viser, at en rundkørsel i 2040 ikke kan afvikle trafikken acceptabelt. I både morgen- og eftermiddagsspidsstimen afvikles flere trafikstrømme med serviceniveau F. En rundkørsel vurderes derfor ikke at være en egnet løsning, og er derfor ikke behandlet nærmere i trafikanalysen.

Signalreguleret firbenet kryds:

Ved denne løsning er der regnet med at krydset signalreguleres og Uhregårds Allé og Europavej bliver forlagt, så krydset bliver et firbenet kryds, hvor de to veje ligger lige overfor hinanden.

Vejgren	Retning	Morgen				Eftermiddag			
		B	t	Service-niveau	n5%	B	t	Service-niveau	n5%
Uhregårds Allé	Venstre/ligeud	0,05	48	D	1	0,74	71	E	9
	Højre	0,18	19	B	1	0,68	36	D	17
Jyllandsgade (N)	Venstre	0,07	30	C	1	0,04	39	D	1
	Ligeud	0,81	40	D	27	0,70	37	D	22
	Højre	0,28	41	D	6	0,30	36	D	7
Europavej	Venstre	0,04	50	D	1	0,66	89	E	6
	Ligeud/højre	0,10	50	D	1	0,59	60	D	8
Jyllandsgade (S)	Venstre	0,87	59	D	24	0,85	72	E	17
	Ligeud/højre	0,87	47	D	30	0,91	56	D	31

Figur 3: Kapacitetsberegning af signalreguleret F-kryds i 2040

Resultaterne viser, at et signalreguleret firbenet kryds i 2040 kan afvikle trafikken acceptabelt i morgenspidstimen, da trafikken afvikles med serviceniveau D eller bedre. Dog er belastningsgraden fra Jyllandsgade (S) i morgenspidstimen på 0,87, og dermed højere end der normalt vurderes acceptabelt.

I eftermiddagsspidsstimen afvikles trafikken ikke acceptabelt, da 3 trafikstrømme har serviceniveau E.

Da løsningen med et signalreguleret firbenet kryds ligger på grænsen i forhold til kapacitet, er der også lavet en beregning af et signalreguleret firbenet kryds hvis krydset udvides og hvis der etableres to ligeudgående spor på Jyllandsgade igennem krydset, som senere fletter sammen til ét kørespor igen.

Vejgren	Retning	Morgen				Eftermiddag			
		B	t	Service-niveau	n5%	B	t	Service-niveau	n5%
Uhregårds Allé	Venstre/ligeud	0,05	43	D	1	0,57	47	D	8
	Højre	0,15	12	B	5	0,54	22	C	14
Jyllandsgade (N)	Venstre	0,05	22	C	1	0,03	31	C	1
	Ligeud	0,53	34	C	14	0,50	38	D	12
	Ligeud	0,53	34	C	14	0,50	38	D	12
	Højre	0,51	57	D	6	0,50	49	D	7
Europavej	Venstre	0,04	45	D	1	0,46	58	D	5
	Ligeud/højre	0,10	44	D	1	0,46	45	D	8
Jyllandsgade (S)	Venstre	0,70	35	C	20	0,67	44	D	15
	Ligeud	0,55	35	C	15	0,66	43	D	16
	Ligeud/højre	0,59	36	D	1	0,66	43	D	1

Figur 4: Kapacitetsberegning af signalreguleret F-kryds med to ligeudgående spor på Jyllandsgade

Kapacitetsberegningen viser, at denne løsning vil kunne afvikle trafikken acceptabelt både i morgen og eftermiddagsspidsstimen i 2040.

Signalreguleret forsat kryds:

Der er også undersøgt muligheden for et signalreguleret forsat kryds, hvor man bevarer den nuværende geometriske krydsudformning, hvor Europavej og Uhregårds Allé ligger forskudt af hinanden, men hvor krydset signalreguleres.

Resultaterne af kapacitetsberegningerne viser, at krydset ikke kan afvikle trafikken acceptabelt, hvis der er ses på serviceniveauet, da to trafikstrømme i morgenspidsstimen ligger på serviceniveau E i krydset ved Uhregårds Allé. Udfordringen i det forsatte kryds er derudover kølængderne, hvor der f.eks. i det ligeudkørende spor på Jyllandsgade i krydset ved Uhregårds Allé vil være en beregnet kølængde på 25 køretøjer. Det betyder, at køen af de bilister, der kører i sydgående retning på Jyllandsgade, vil tilbagestuve forbi Europavej, og dermed spærre for udkørslen fra Europavej til Jyllandsgade.

På grund af udfordringerne med kølængder vurderer Teknik og Miljø, at dette ikke er en egnet løsning, og derfor er løsningen ikke undersøgt nærmere i trafikanalysen.

Konklusion på kapacitetsberegning

På baggrund af ovenstående kapacitetsberegninger vurderes løsningen med et signalreguleret firbenet kryds at være den bedste løsning i krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej. Det er derfor denne løsning der arbejdes videre med i trafikanalysen. Et princip af denne løsning er skitseret på nedenstående figur.



Figur 5: Skitse af ombygning af krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej til signalreguleret firbenet kryds

#### Følsomhedsanalyse med østvendte ramper ved Thomas Poulsens Allé

I trafikanalysen er der undersøgt hvilken betydning det vil have for krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej, hvis der bliver etableret østvendte ramper til/fra motorvejen ved Thomas Poulsens Allé. Etablering af østvendte motorvejsramper forventes at reducere trafikken i krydset på følgende måde:

- 18% reduktion i fremtidig trafik fra Jyllandsgade (N) til Jyllandsgade (S) (mod motorvejen)
- 27% reduktion i fremtidig trafik fra Jyllandsgade (S) til Jyllandsgade (N), Uhregårds Allé og Europavej
- 63% reduktion i fremtidig trafik fra Uhregårds Allé til Jyllandsgade (S) (mod motorvejen)

Hvis der etableres østvendte motorvejsramper og krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej ombygges til et signalreguleret firbenet kryds med ét ligeudgående spor, forventes kapaciteten i krydset at se således ud i 2040.

Vejgren	Retning	Morgen				Eftermiddag			
		B	t	Service-niveau	n5%	B	t	Service-niveau	n5%
Uhregårds Allé	Venstre/ligeud	0,05	39	D	1	0,47	38	D	8
	Højre	0,06	15	B	1	0,08	21	C	1
Jyllandsgade (N)	Venstre	0,07	27	C	1	0,05	35	C	1
	Ligeud	0,68	30	C	18	0,67	36	D	16
	Højre	0,40	44	D	5	0,32	31	C	6
Europavej	Venstre	0,03	40	D	1	0,56	67	E	5
	Ligeud/højre	0,09	39	D	1	0,64	57	D	7
Jyllandsgade (S)	Venstre	0,70	41	D	15	0,73	55	D	11
	Ligeud/højre	0,68	30	C	18	0,82	45	D	20

Figur 6: Kapacitetsberegning af signalreguleret F-kryds i 2040 ved etablering af østvendte motorvejsramper

Kapacitetsberegningen viser, at et signalreguleret firbenet kryds vil kunne afvikle trafikken acceptabelt i 2040, hvis der etableres østvendte motorvejsramper. I morgenspidstimen afvikles trafikken generelt med serviceniveau D eller bedre. I eftermiddagsspidstimen er der en enkelt trafikstrøm, som afvikles med serviceniveau E.

### Trafiksikkerhed

Den nuværende udformning af krydset, som et forsat kryds er meget kompliceret med mange kørespor, svingbaner og skærende trafik. Desuden komplicerer den dobbeltrettede cykelsti krydset endnu mere. Ved en ændring af krydset til et signalreguleret firbenet kryds vil trafiksikkerheden ændres fra risiko for vigepligtsuheld til primært en risiko for bagdekollisioner og risiko for at trafikanter kører overfor rødt (oftest i trafiksvage perioder).

Da de ligeudkørende trafikstrømme i et signalanlæg skal afvikle meget trafik, vil cykeltrafikken på den dobbeltrettede cykelsti kunne afvikles i samme fase i signalanlægget, som den ligeudkørende trafik. Dermed har den dobbeltrettede cykelsti en fase, som kører konfliktfrit med den øvrige trafik. Dette er en fordel for cyklisterne sikkerhed. Hvis cykelstien ændres til enkeltrettede stier i begge sider af vejen, samtidig med at krydset signalreguleres, vil der være større risiko for højresvinguheld, da cyklisterne ved denne løsning reguleres sammen med bilisterne.

Det vurderes ikke at begrænse kapaciteten i krydset, at fastholde den dobbeltrettede cykelsti, da der skal afvikles så meget ligekørende trafik, og der dermed vil være lang grøntid for denne trafikretning.

### Teknik og Miljø vurdering

På baggrund af trafikanalysen vurderer Teknik og Miljø, at den bedste løsning i krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej er at ombygge krydset til et signalreguleret firbenet kryds, hvor den dobbeltrettede cykelsti opretholdes som i dag.

Løsningsforslaget hvor krydset ombygges til et signalreguleret firbenet kryds med to ligeudgående spor vil kunne afvikle mere ligekørende trafik, men vil samtidig også være dyrere at etablere og kræve mere areal. Da det er usikkert i hvor hurtigt de nye bolig- og erhvervsområder bliver etableret, og hvordan trafikken til disse områder fordeler sig på længere sigt, foreslår Teknik og Miljø at krydset i første omgang ombygges til et signalreguleret firbenet kryds med ét ligeudgående spor.

Fortsættes udbygningen i den sydlige del af Ikast på længere sigt, kan der etableres et ekstra ligeudgående spor på Jyllandsgade eller østvendte motorvejsramper for at forbedre kapaciteten i krydset.

### Økonomi

Det vurderes, at det vil koste ca. 11,4 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse at ombygge krydset til et signalreguleret firbenet kryds. Anlægsoverslaget er så højt, da det er nødvendigt at forlægge både Europavej og Uhregårds Allé. Det kræver samtidig, at der bl.a. etableres nyt vejafvandning. I overslaget er der ligeledes regnet med en usikkerhedsfaktor på 30%, da der på nuværende tidspunkt er flere ubekendte faktorer i projektet, som først bliver afklaret i forbindelse med en konkret projektering af krydset.

Teknik og Miljø foreslår, at projektet for ombygning af krydset Jyllandsgade/Uhregårds Allé/Europavej til signalreguleret firbenet kryds oversendes til Budget 2025.

### **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen, da projektet foreslås oversendt til budgetforhandlingerne.

## **Bilag**

Trafikanalyse Jyllandsgade-Uhregårds Alle-Europavej

# **Punkt 6: Igangsættelse - Kommuneplantillæg nr. 46 og Lokalplan nr. 467 - Boliger, Uhre Byvej, Uhre**

01.02.00-P16-11-23

## **Beslutning**

Anbefales.

## **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

## **Tidligere udvalgsbeslutninger**

## **Indstilling**

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- der udarbejdes forslag til et tillæg til Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 og til en lokalplan for et boligområde ved Uhre Byvej, Uhre
- at der ikke bliver gennemført en foroffentlighed i forbindelse med kommuneplantillægget.

## **Sagsfremstilling**

Formålet med kommuneplantillæg nr. 46 og lokalplan nr. 467 er, at ændre plangrundlaget for et mindre, ubebygget område i den centrale del af landsbyen Uhre, så der bliver mulighed for at opføre tre åben-lave boliger ved Uhre Byvej.

En lokal udvikler har anmodet Ikast-Brande Kommune om at igangsætte en planændring for arealet, for at kunne etablere egen bolig og to boliger med henblik på salg. Med vedtagelse af kommuneplantillægget og lokalplanen bliver der mulighed for at opføre de ønskede boliger.

Området er delvist rammelagt i kommuneplanen til blandet bolig og erhverv, men er ikke omfattet af en lokalplan. Arealet ligger delvist inden for kommuneplanens landsbyafgrænsning af Uhre. Da hele arealet ikke er rammelagt eller omfattet af kommuneplanens landsbyafgrænsning, er det nødvendigt at udarbejde et tillæg til kommuneplanen for at inddrage arealet. Da der er behov for at styre placeringen af den kommende bebyggelse samt håndteringen af overfladevandet på arealet, er det vurderet, at den ønskede planændring er så væsentlig, at det også forudsætter udarbejdelse af en lokalplan.

Formålet med kommuneplantillægget er, at udvide landsbyafgrænsningen og et eksisterende rammeområde til blandet bolig og erhverv, så de omfatter hele planområdet. Tillægget danner grundlaget for lokalplanlægningen. Teknik og Miljø vurderer, at den ønskede planlægning vil være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for "Landsbyer og mindre bebyggelser" samt "Kulturhistoriske værdier". De kulturhistoriske værdier omfatter den markante og velbevarede landsbystruktur. Som udgangspunkt kan der kun opføres nye boliger og erhvervsbyggeri i landzone, hvis det kan ske inden for landsbyens afgrænsning. Den nordvestlige del af planområdet ligger både inden for landsbyafgrænsningen og det nævnte rammeområde, her er der allerede mulighed for at opføre boliger. Teknik og Miljø vurderer, at den ønskede udvidelse af landsbyafgrænsningen ikke er så stor og vil være en naturlig afrunding af landsbyen, fordi planområdet, følger den eksisterende matrikelstruktur for Uhre. En udnyttelse af arealet til boligformål vil desuden lukke et hul i facadelinjen langs Uhre Byvej. Teknik og Miljø vurderer derfor, at en realisering af planerne ikke vil forringe oplevelsen eller kvaliteten af landsbyens markante og velbevarede bystruktur.

Af ovennævnte årsager vurderer Teknik og Miljø, at der ikke er behov for en foroffentlighed med et debatoplæg om den forestående kommuneplanændring, selv om en del af planområdet ligger uden for landsbyafgrænsningen og det eksisterende rammeområde. Som det fremgår af et andet, selvstændigt punkt på dagsordenen, medfører en planlovsændring, at kommunalbestyrelser nu helt kan undlade foroffentlighed i forbindelse med kommuneplanændringer, der ikke blev nævnt i Planstrategien. Teknik og Miljø anbefaler, at der ikke bliver gennemført en foroffentlighed i forbindelse med kommuneplantillæg nr. 46.

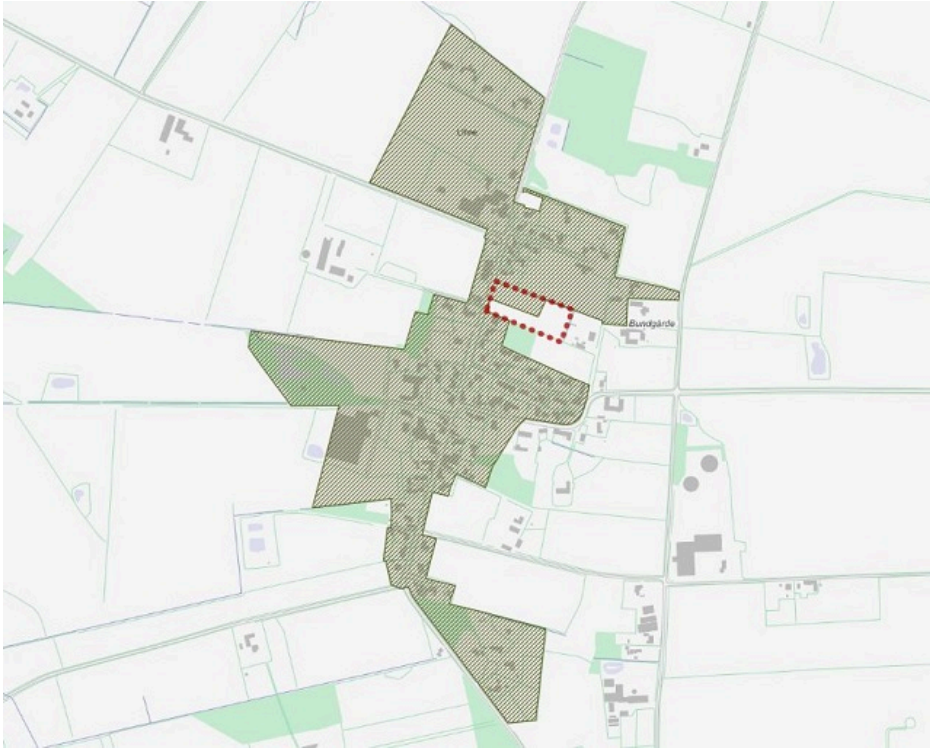
Formålet med lokalplanen er, at give mulighed for at etablere de tre ønskede boliger. Lokalplanen skal være med til at sikre en detaljeret styring af overfladevand, bebyggelsens omfang og placering samt vejadgangen til området. På grund af højtstående grundvand og periodevis vådt terræn på arealet i dag, forudsætter lokalplanen, at der terrænreguleres med sandpuder op til 80 cm over eksisterende terræn for at skabe større afstand til grundvandsspejlet. Teknik og Miljø gør opmærksom på, at der almindeligvis kun må terrænreguleres op til 50 cm i lokalplaner for boligområder. Derudover forudsætter lokalplanen, at der etableres et mindre teknisk anlæg i form af en sø uden afløb for at holde planområdet tørt ved ekstremregn.

Derudover skal lokalplanen sikre, at offentligheden bliver inddraget i planlægningen.

Planområdet omfatter et areal på ca. 1,1 ha og anvendes i dag som en stor græsplæne. Området afgrænses mod nord og øst af et vandløb samt bagvedliggende boliger. Mod syd afgrænses området af en bolig samt beplantning og græsplæne. Mod vest afgrænses området af Uhre Byvej. Der er ikke landbrugspligt på planområdet.



Luftfotoet viser planområdets afgrænsning med rød, prikket linje. Nord er opad.



Kortet viser landsbyafgrænsningen med grøn skravering. Landsbyafgrænsningen udvides, så det omfatter hele planområdet markeret med prikket rød. Nord er opad.

Udvalget skal tage stilling til følgende

Udvalget skal beslutte, om man vil ændre det eksisterende plangrundlag for det omtalte areal og udlægge det til henholdsvis blandet bolig og erhverv i kommuneplanen og til ren boligområde i lokalplanen. Ændringerne kræver, at udvalget sætter gang i udarbejdelsen af et forslag til Tillæg nr. 46 til Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 og en Lokalplan nr. 467.

#### Plan- og lovgivningsmæssige forhold

Kommuneplanen er en 12-årig plan, som sammenfatter den overordnede arealanvendelse og bebyggelsesforhold i kommunen og sætter rammerne for al lokalplanlægning. Hvis Byrådet ønsker at gennemføre en planlægning, der ikke er i overensstemmelse med den gældende kommuneplan, skal byrådet enten vente til revisionen af kommuneplanen eller vedtage et tillæg til kommuneplanen. Tillægget skal ændre kommuneplanen, så der bliver overensstemmelse med den ønskede, nye planlægning. Kommuneplanen er ikke direkte bindende for borgerne. Byrådet har dog pligt til at virke for kommuneplanens gennemførelse. Byrådet kan ikke meddele tilladelse eller stille vilkår på baggrund af en kommuneplan. Byrådet kan derfor heller ikke dispensere fra kommuneplanen.

En lokalplan er en fysisk plan, der regulerer den fremtidige anvendelse af et afgrænset område. Byrådet kan gennem lokalplanen fastlægge juridisk bindende bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, beplantning, veje, stier m.m. skal placeres og udformes inden for lokalplanområdet. Lokalplanen indebærer ikke handlepligt, men ejere og brugere af en ejendom skal i forbindelse med nyt byggeri og anlæg overholde planens bestemmelser. En lokalplan er ikke til hinder for, at eksisterende lovlige forhold kan fortsætte som hidtil.

Teknik og Miljø vurderer, at de ønskede ændringer i det aktuelle område er så væsentlige, at de forudsætter udarbejdelse af en lokalplan jævnfør Planlovens § 13.

En lokalplan må ikke være i uoverensstemmelse med kommuneplanen. Lokalplan nr. 467 er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens eksisterende rammebestemmelser eller retningslinjer for området. Derfor skal der efter Planlovens kap. 6 om planers tilvejebringelse og ophævelse udarbejdes et tillæg til kommuneplanen for at ændre plangrundlaget.

I Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 er en del af planområdet omfattet af rammeområde nr. 14.B6.1, som er udlagt til blandet bolig og erhverv. Området er delvist omfattet af retningslinjen for landsbyer og mindre bebyggelser (landsbyafgrænsningen). I følge retningslinjerne skal afgrænsninger af landsbyer finde sted på baggrund af samlede overvejelser om landsbyens karakter, landsbyens struktur/plan og mulig udvikling. Der skal gøres rede for de overvejelser, der ligger til grund for afgrænsningen og for, hvor meget byggeri, der beregnes plads til. Som udgangspunkt kan der kun opføres nye boliger og erhvervsbyggeri i landzone, hvis det kan ske inden for de i kommuneplanen afgrænsede landsbyer. Tidligere erhvervsarealer inden for afgrænsede landsbyer kan overgå til åben/lav boligformål. Derudover ligger området inden for det værdifulde kulturmiljø for Uhre og det skal sikres, at ændringer ikke forringer oplevelsen eller kvaliteten af landsbyens markante og velbevarede bystruktur. Teknik og Miljø vurderer, at udvidelsen af landsbyen kan ske uden at forringe oplevelsen eller kvaliteten af bystrukturen.

Udvalget har følgende muligheder

1. at godkende anmodningen om at igangsætte ny planlægning for området og at undlade foroffentlighed
2. at godkende anmodningen om at igangsætte ny planlægning for området og at gennemføre foroffentlighed
3. at afvise anmodningen om at igangsætte ny planlægning for området for at fastholde det nuværende plangrundlag
4. at sende sagen tilbage til Teknik og Miljø til uddybende behandling.

### **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

# **Punkt 7: Endelig vedtagelse - Kommuneplantillæg nr. 42 og Lokalplan nr. 461 - Erhverv, Herningvej, Brande**

01.02.05-P16-7-23

## **Beslutning**

Anbefales

## **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

## **Tidligere udvalgsbeslutninger**

## **Indstilling**

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- Tillæg nr. 42 til Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 vedtages endeligt med de ændringer, der er anbefalet i sagsfremstillingen.
- Lokalplan nr. 461 vedtages endeligt med de ændringer, der er anbefalet i sagsfremstillingen.

## **Sagsfremstilling**

Byrådet godkendte på mødet den 18. december 2023 (pkt. 10) forslag til Kommuneplantillæg nr. 42 og Lokalplan nr. 461 Erhverv, Herningvej, Brande. Planforslagene var i offentlig høring i perioden fra den 21. december 2023 og frem til den 22. februar 2024. Høringsperioden er nu overstået, så Byrådet kan beslutte, om planerne skal vedtages endeligt.

Formålet med kommuneplantillægget og lokalplanen er at muliggøre, at virksomheden KMC i Brande kan udvide med en kontor- og lagerbygning i en højde på op til 25 meter. En del af udvidelsen ligger uden for den nye lokalplans område, men er allerede mulig med den gældende lokalplan. Virksomheden har opkøbt alle boliger inden for lokalplanens område og ønsker at bruge planområdet til en udvidelse af virksomheden.

Virksomheden KMC er i øjeblikket omfattet af Lokalplan nr. 333, der udlægger lokalplanområdet til erhverv med en maksimal, generel bygningshøjde på 20 meter, og en tilladt højde på op til 35 meter for spraytårne og op til 40 meter for siloer. Da KMC ønsker at udvide virksomhedens areal uden for afgrænsningen af den gældende Lokalplan nr. 333 og opføre en lagerbygning på op til 25 meter i højden, skal der vedtages en ny lokalplan nr. 461, der giver mulighed for det ønskede.

Planområdets arealer mod Herningvej er ikke omfattet af nogen lokalplan i dag, men er i Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 udlagt som del af et boligområde i rammeområde nr. 13.B4.3. Den resterende del af planområdet er omfattet af et større rammeområde nr. 13.E3.12, der er udlagt til erhverv og omfatter det nuværende erhvervsområde ved KMC. Virksomheden ønsker, at boligområdet også bliver udlagt til erhverv. Det er derfor nødvendigt at vedtage et kommuneplantillæg nr. 42, for at overføre en del af rammeområde nr. 13.B4.3 og en del af rammeområde nr. 13.E3.12 til

et nyt rammeområde nr. 13.E3.13. Det nye rammeområde nr. 13.E3.13 bliver udlagt til erhverv i overensstemmelse med bestemmelserne i Lokalplan nr. 461. Kommuneplantillægget giver således mulighed for at opføre bebyggelse på op til 25 meter i det nye rammeområde, men bygninger ud mod Herningvej må kun være op til 10 meter. Den nye ramme vil herefter få samme afgrænsning som den nye Lokalplan nr. 461. Ligeledes bliver kommuneplanens retningslinje for erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder revideret, så den omfatter det nye rammeområde nr. 13.E3.13.

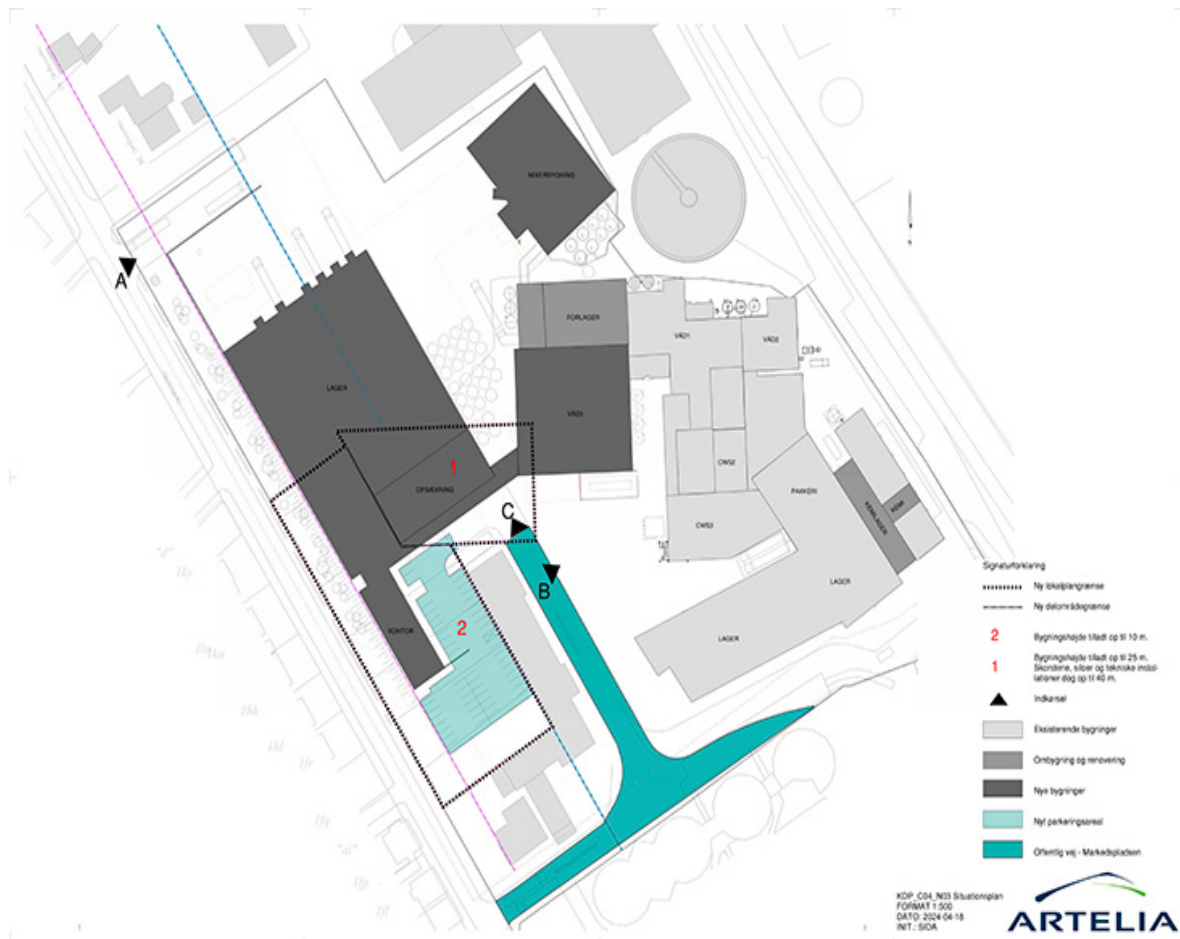
Lokalplan nr. 461 rummer to delområder. Delområde 1 omfatter det område, hvor en del af den nye lagerbygning ønskes opført, og tillader en bygningshøjde på op til 25 meter, og virksomhedsaktivitet op til miljøklasse 4. Delområde 2 omfatter arealet nærmest Herningvej og tillader kun en maksimal bygningshøjde på 10 meter og virksomhedsaktivitet op til miljøklasse 2 af hensyn til boligerne syd for Herningvej. De to delområder rummer derudover tilsvarende bestemmelser, som gælder for delområde 1 og 2 i den eksisterende Lokalplan nr. 333, så der for virksomheden er en kontinuitet i bestemmelserne om udstykning, belysning, parkering, bebyggelsens ydre fremtræden mm. Blandt disse bestemmelser er også en byggelinje langs Herningvej på 17,5 meter fra vejmidte, som fortsat skal respekteres.



Lokalplanens område er markeret med rød prikket linje, delområderne er markeret med gul streg og røde numre. Husnumre er skrevet med sort. Nord er opad.

Virksomheden KMC har arbejdet videre med deres byggeplaner, siden planforslagene blev offentliggjort. Teknik og Miljø har derfor modtaget nye illustrationer, som er opdaterede i forhold til dem, der fremgik af lokalplanforslaget. Bl.a. har KMC i høringsperioden delt en opdateret illustrationsplan på et nabomøde, som efterfølgende er bearbejdet for at optimere læsbarheden i lokalplanens redegørelse. Ændringerne har ikke indvirkning på lokalplanens bestemmelser eller kortbilag.

De nye illustrationer fremgår herunder:



Seneste illustrationsplan fremsendt af virksomheden KMC, som indsat i lokalplanen.



Opdateret visualisering indsendt af virksomheden KMC, visende det nye byggeri set fra Herningvej mod sydøst.



Opdateret visualisering indsendt af KMC, visende facaden mod Herningvej. Den høje lagerbygning ses tilbagetrukket, centralt i illustrationen.

#### Indsendte høringssvar og vurdering af høringssvarene

Høringsperioden er nu overstået, og der er indkommet to høringssvar. Begge høringssvar er fra én genbo på Herningvej.

Teknik og Miljø vurderer, at høringssvarene ikke giver anledning til ændringer i kommuneplantillægget og/eller lokalplanen. Teknik og Miljø har gennemgået høringssvarene i et høeringsnotat, som udgør et bilag til dagsordenpunktet. Det fremgår desuden af notatet, hvordan Teknik og Miljø vurderer høringssvarene.

Indsigelserne omfatter bl.a. emner som terrænregulering, øget tung trafik, støj, støv, genskin, visuel påvirkning mm. Der er foretaget en miljøscreening af planen, og der forventes ikke at være væsentlige påvirkninger af omgivelserne som følge af planlægningen. I høeringsnotatet fremgår det bl.a., at der ikke forventes mere tung trafik, end der er i dag med 32 transporter fordelt på to indkørsler til området. Indsigelser mod industriområdets placering hvor der i dag er boliger, besvares med, at KMC er en produktionsvirksomhed af national interesse, med behov for at udvide det eksisterende erhvervsområde, men at der er opmærksomhed på boligområdet. Derfor er området ud mod Herningvej i lokalplanen fastlagt til erhverv, der kun påvirker omgivelserne i ringe grad, og ville kunne indplaceres i områder tæt på boliger. I delområdet ud mod Herningvej, kan der opføres bygninger i op til 10 meter, inklusiv terrænregulering. Til sammenligning er eksisterende bolig på Herningvej 20 ca. 8,5 meter. Ønske om compensation for den visuelle påvirkning, kan ikke imødekommes, da planlægning ikke medfører erstatning. Planlægningen er i miljøscreeningen vurderet til, ikke at medføre væsentlig påvirkning, og hindrer endvidere ikke fortsat lovlig anvendelse.

#### Ændringer i forhold til lokalplanforslaget

I forhold til det offentliggjorte lokalplanforslag anbefaler Teknik og Miljø, at der i den endelige lokalplan bliver foretaget følgende ændringer:

- Redaktionelle rettelser i lokalplanens redegørelse vedr. Bilag IV arter, da der er foretaget yderligere undersøgelser for flagermus i lokalplanområdets boliger. Da planforslagene blev sendt i offentlig høring, ønskede KMC ikke at nedrive alle boligbygninger, men nu ønsker KMC alle boliger nedrevet for at kunne realisere deres byggeønsker. Der er ikke fundet flagermus i bygningerne, så de kan godt rives ned.
- Visualiseringer og illustrationsplan i lokalplanens redegørelse er opdateret med det nyeste skitse materiale fra KMC. Det nye skitse materiale medfører ikke ændringer i lokalplanens bestemmelser eller kortbilag.

#### Ændringer i forhold til forslag til kommuneplantillægget

I forhold til det offentliggjorte forslag til kommuneplantillæg anbefaler Teknik og Miljø, at der i det endelige tillæg bliver foretaget følgende ændringer:

- Redaktionelle rettelser i kommuneplantillæggets redegørelse vedr. Bilag IV arter, da der er foretaget yderligere undersøgelser for flagermus i lokalplanområdets boliger.

Udvalget skal tage stilling til følgende

Udvalget skal beslutte, om Kommuneplantillæg nr. 42 og Lokalplan nr. 461 kan blive vedtaget endeligt med de anbefalede ændringer.

#### Planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold

Kommuneplanen er en 12-årig plan, som sammenfatter den overordnede arealanvendelse og bebyggelsesforhold i kommunen og sætter rammerne for al lokalplanlægning. Hvis Byrådet ønsker at gennemføre en planlægning, der ikke er i overensstemmelse med den gældende kommuneplan, skal byrådet enten vente til revisionen af kommuneplanen eller vedtage et tillæg til kommuneplanen. Tillægget skal ændre kommuneplanen, så der bliver overensstemmelse med den ønskede, nye planlægning. Kommuneplanen er ikke direkte bindende for borgerne. Byrådet har dog pligt til at virke for kommuneplanens gennemførelse. Byrådet kan ikke meddele tilladelse eller stille vilkår på baggrund af en kommuneplan. Byrådet kan derfor heller ikke dispensere fra kommuneplanen.

En lokalplan er en fysisk plan, der fastlægger de fremtidige forhold inden for lokalplanens område. Byrådet kan gennem lokalplanen fastlægge juridisk bindende bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, beplantning, veje, stier m.m. skal placeres og udformes inden for lokalplanens afgrænsning. Lokalplanen indebærer ikke handlepligt, men ejere og brugere af en ejendom skal i forbindelse med nyt byggeri og anlæg overholde planens bestemmelser. En lokalplan er ikke til hinder for, at eksisterende lovlige forhold kan fortsætte som hidtil. En lokalplan må ikke være i uoverensstemmelse med kommuneplanen.

Lokalplanen er udarbejdet efter Planlovens § 13 men er ikke i overensstemmelse med Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033. I lokalplanen er der redegjort nærmere for anvendelse, udstykning, placering og udformning af ny bebyggelse og parkeringsarealer.

En del af arealerne er i Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033 udlagt til boligområde, mens resten af planområdet er en del af et større rammeområde, der er udlagt til erhvervsområde. De ønskede ændringer i planområdet er ikke i overensstemmelse med de eksisterende rammebestemmelser eller retningslinjer for området. Derfor skal der efter Planlovens kap. 6 om Planers tilvejebringelse og ophævelse udarbejdes et tillæg nr. 42 til kommuneplanen, som ændrer plangrundlaget og muliggør den samlede udvidelse af virksomheden. Planområdet er omfattet af retningslinjer i Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033. Hele området er udpeget som en del af et værdifuldt kulturmiljø for Brande By, omfattende stationsbyens betydningsfulde bygninger samt byens gavlmalerier. Teknik og Miljø vurderer, at der ikke er kulturhistoriske værdier i planområdet og at de ønskede ændringer i området ikke vil forringe oplevelsen eller kvaliteten af de kulturhistoriske værdier i Brande. Det eksisterende erhvervsområde er omfattet af kommuneplanens retningslinjer for erhvervsområde forbeholdt produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder. Med endelig vedtagelse af kommuneplantillægget bliver hele planområdet omfattet af retningslinjen. I kommuneplanen er en lille del af planområdet ligeledes omfattet af kommuneplanens retningslinjer for detailhandelsstrukturen i Brande. De gældende retningslinjer giver mulighed for at etablere butikker til særligt pladskrævende varegrupper. Retningslinjen fastholdes uændret, så den del af planområdet, der hidtil har været et boligområde, ikke er omfattet af detailhandelsstrukturen.

Udvalget har følgende muligheder

1. at vedtage kommuneplantillægget og lokalplanen med de anbefalede ændringer
2. at vedtage kommuneplantillægget og lokalplanen med yderligere ændringer, som ikke kræver en fornyet planproces. Det vil sige, uden at ændre på planernes hovedformål eller ændre væsentligt i planernes øvrige indhold
3. at forkaste kommuneplantillægget og lokalplanen, fordi de ikke længere er i overensstemmelse med udvalgets ønsker for området.

#### **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

## **Bilag**

Lokalplan nr. 461 - endelig

Kommuneplantillæg nr. 42 2021-2033

Høringssvar A og B

Høringsnotat

## **Punkt 8: 4-by puljen - ændring af projekt, Ejstrupholm**

04.21.00-S49-1-22

### **Beslutning**

Godkendt.

### **Behandlingsforløb**

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

### **Tidligere udvalgsbeslutninger**

### **Indstilling**

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- udvalget godkender, at Ejstrupholm Lokalråd anvender tidligere tildelte 4-by puljemidler (i alt 108.009 kr.) til udsmykning i rundkørslen ved Ejstrupholm

### **Sagsfremstilling**

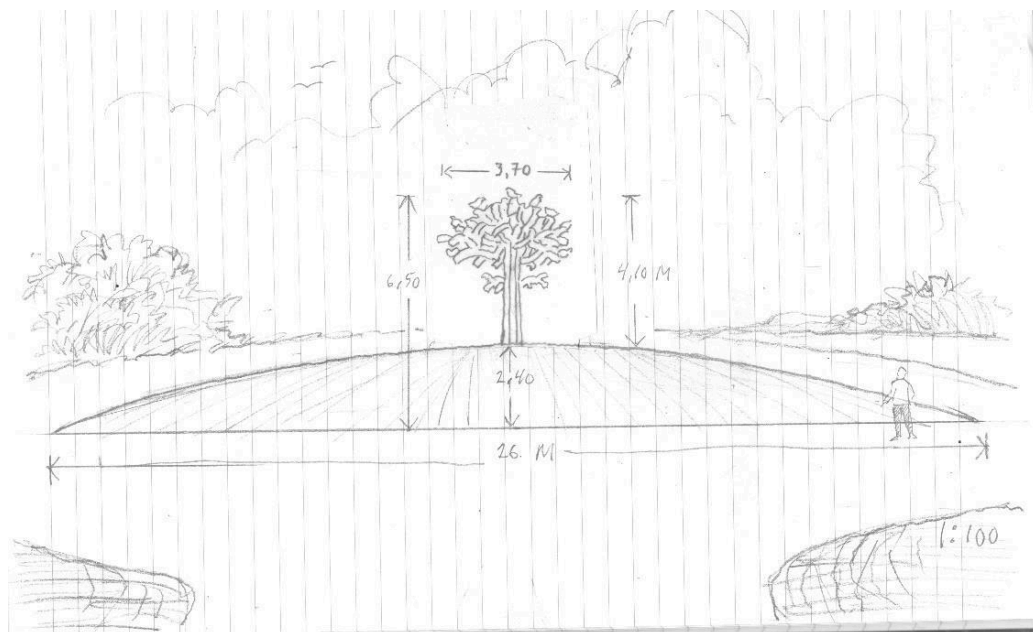
Udvalget bevilgede på mødet den 7. december 2022 (pkt. 16) Ejstrupholm Lokalråd 61.064 kr. til "Opbygning af Grønnegaarden som aktivitetsområde" og 46.945 kr. til "Udskiftning af en støttemur ved indgangen til Grønnegaarden" - i alt 108.009 kr. fra 4-bypuljen.

Efterfølgende har Byrådet bevilget midler til renovering af skolen i Ejstrupholm. Et af de områder på Ejstrupholm Skole, der skal renoveres, er "mellemlinjen" som ligger parallelt med "Grønnegaarden". Det betyder, at der kommer til at køre store og tunge maskiner i Grønnegaarden frem til (forventet) 2026 – og først herefter vil det give mening at pågå arbejdet med Grønnegaarden. Derfor søger Ejstrupholm Lokalråd om tilladelse til at anvende midlerne til et andet projekt, som kan realiseres medio 2024.

Ejstrupholm Lokalråd vil gerne renovere rundkørslen ud for Ejstrupholm, hvor Brandevej, Icastvej og Ejstrupvej mødes. Der søges byggetilladelse og alle øvrige tilladelser, og når disse er på plads påbegyndes arbejdet. Projektforslaget lyder på et træ i galvaniseret fladjern. Træet samles så "stammen" bliver gennemsigtigt fra de tre tilkørsler. Udsynet og trafikikkerheden bevares derved bedst muligt. Selve træet måler ca. 410 cm i højden, og 370 cm i bredden. I træets krone placeres ca. 20 flotte og farverige duer i keramik. I bunden under værket plantes engblomster.

På Udviklings- og Erhvervsudvalgets møde den 17. april 2024, pkt. 8, behandlede udvalget en sag om kunst i rundkørslen ved Ejstrupholm. Det er samme projekt, der nu søges om midler til. Projektet blev bl.a. godkendt under forudsætning af politiets godkendelse af en hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Billedkunstrådet har anbefalet oplægget.

Samlet budget for hele projektet: ca. 250.000 – 300.000 kr.



Ansøgning med illustrationer er vedhæftet som bilag.

### **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen

### **Bilag**

Projekt Rundkørsel 200324.pdf

## Punkt 9: Hærvejen - handlingsplan

00.00.00-A00-26-23

### Beslutning

Anbefales

### Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

### Tidligere udvalgsbeslutninger

### Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- udvalget godkender handlingsplanen for Hærvejen
- handlingsplanen oversendes til budgetforhandlingerne
- Nordea-Fonden inviteres på besøg i Ikast-Brande Kommune for at blive præsenteret for handlingsplanen.

### Sagsfremstilling

En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Museum Midtjylland, VisitHerning, lokalrådene i Nørre Snede og Engesvang samt Ikast-Brande Kommune har udarbejdet et forslag til en handlingsplan for en række indsatser på Ikast-Brande Kommunes stykke af Hærvejen. Handlingsplanens primære formål er at leve op til den kvalitetsstandard, som Udviklings- og Erhvervsudvalget godkendte på mødet den 24. januar 2024, punkt 12.

Målet med kvalitetsstandarden er, at:

- at sikre en høj kvalitet samt tryghed for brugerne i oplevelsen af Hærvejen og et niveau for faciliteter og services, der understøtter det daglige behov for toiletter og vand, pauser og ophold, overnatning, indkøb og bespisning.
- sikre formidlingen af historiske steder og natur langs ruten
- tænke i udviklingen af større eller mindre oplevelser langs ruten – signaturoplevelser, som er en større natur-, historie- eller kulturoplevelse, der ligger ganske nær Hærvejen og som kan styrke vejens kernefortælling, brand og appel til vandrere og cyklister
- planlægge mikrooplevelser - f.eks. små hærvejsdepoter, lokale oplevelser, sjove stednavne, en hængekøje eller en bæk ved åen.

Høj kvalitet af ruten

Hærvejen i Ikast-Brande Kommune er kendetegnet ved meget lange stræk uden asfalt, og det er en høj kvalitet. Ruten går gennem skove, mellem marker, langs enge og langs søerne Rørbæk Sø og Bølling Sø. Det er en rute med en stedsspecifik naturkvalitet med glimt af et Danmark, som vi kender det fra guldaldermalerierne. Ruten er afgørende for de øvrige projekter, og fordi selve ruten er den primære attraktion, er det vigtigt at den bliver plejet, så den holder en høj standard.

Ikast-Brande Kommune har ét start/stop sted (knudepunkt), Nørre Snede. Her skal der være en række faciliteter, som dels opfyldes ved placeringen af start/stop stedet (Torvet) og dels ved, at Nørre Snede er udpeget til at få en udstillingsplads af Udvikling Hærvejen/Nordea Fonden. Når designet for skiltningen er besluttet, skal både vandre- og cykelruten skiltes på ny. Det kræver derfor udskiftning af skiltemateriale både på vandre- og cykelruten. Desuden skal kravene om f.eks. bænke og toiletforhold optimeres. Endelig skal kravene til drift og vedligehold samt at de nødvendige ressourcer sikres.

### Formidling af historiske steder

Formidlingen langs ruten skal også forbedres. I rutegennemgangen påpeges det f.eks., at selv om ruten gennem Palsgård Skov forbi Boest Mose er meget varieret, når den oplevelsmæssigt ikke de store højder. Netop det område er både historisk og naturmæssigt et spændende område, hvilket bør formidles bedre. Også historien om Rørbæk Sø og dens betydning under 2. verdenskrig bør formidles bedre. Borgerne kan inddrages for at finde de små, gode historier samt en formidlingsmetode, der ikke nødvendigvis er ens langs hele ruten.

### Signaturoplevelser

Signaturprojekter - De fem Stilheder og to Dialogrum (Hærvejstårnet og Klosterlund Museum) og på sigt Processionsvejen ved Boest - er på hver deres vis udvalgte udsigter til landskabet, som ruten går igennem.

Fem Stilheder og To Dialogrum er et projekt, som spænder mellem refleksion og formidling. Mellem indsigt og udsigt. Mellem stilhed og dialog. Vores Hærvejsprojekt er en invitation til den vandrende om at være i dialog med sin egen indre historie, og samtidig en invitation til at gå i dialog med den fælles historie, vi alle har rødder i. På ruten er Stilhederne invitationer til refleksion, og Dialogrummene invitationer til læring, udveksling og perspektivering.

### De to dialogrum:

I Hærvejstårnet vil besøgende, efter tårnet er sat i stand, kunne opleve de forskellige liv/mennesketyper, som vandringsmanden har mødt gennem tiden omkring Nørre Snede.

I udsigtsetagen vil motiver på de store glaspartier placere de vigtigste historiske lokaliteter i landskabet. Motiverne ledsages af planchetekst, lytteposter, interaktive kikkerter eller VR-briller.

I den indvendige beholder vil det være muligt at lyssætte og projicere film eller gøre brug af hologramteknologi. Her ønsker vi at folde en række historiske fortællinger ud, med udgangspunkt i de forskellige mennesker, som den vandrende har kunnet møde gennem tiden i på netop dette sted. Den besøgende vil kunne møde bronzealderpræstinden, der opfordrer ham til at gå med i processionen og ofre til guderne i Boest Mose, jernalderfyrsten, der ruster sig mod for Romerriget i syd, pilgrimmen på vej til helligkilden, soldaterne i 1849 og 2. Verdenskrig og andre personer, som igennem historien har passeret vejknudepunktet i Nørre Snede ad Hærvejen.

Her vil også være udstillet enkelte genstande, som har relation til historierne knyttet til Hærvejen lige netop her.

Der ønskes en helhedsoplevelse af kultur og natur omkring Bølling sø med særlig fokus på børn og unge, som både rummer formidling i landskabet og har en række af de faciliteter, som hærvejsturister efterspørger.

Projektet består af en certificeret formidlingsrute (en Perle) rundt om hele søen og en udvidelse af faciliteterne ved Klosterlund Museum.

På Klosterlund Museum skal det gamle stuehus være et levende hus, som understøtter hærvejsvandrere og -cyklister behov i samarbejde med en række lokale interessenter, og som danner ramme kulturhistoriske oplevelser, som kun kan findes netop her.

I gårdens ene længe bliver en uudnyttet og uret overtaget inddraget som areal for en hærvejsudstilling og et udkigsrum.

Udstillingen skal spille sammen både med museets øvrige udstillinger og med udstillingsoplevelsen i Hærvejstårnet i Nørre Snede og forholde sig til fortidens nomader og andre vandrere på denne del af Hærvejen. Udstillingen skal også udfolde formidlingen af resultaterne fra museets kommende arkæologiske og forskningsmæssige satsning ved Ejstrupholm nær Hærvejen i projektet [UNDER PRES](#). Der er tale om et digitalt levendegørelseselement i form af animation eller 3D-visualiseringer med et let genkendeligt udtryk, som vil gå igen i både Hærvejstårnet og i Hærvejsudstillingen på Klosterlund og bidrage til en samlet oplevelse for vandrere, som besøger begge steder, hvad enten det er som to etaper på samme tur eller ved separate besøg.

Udenfor i skovbrynet etableres en lille ”stenalderstation”, hvor der vil være mulighed for at få en ganske særlig oplevelse.

De fem stilheder:

En ”Stilhed” er en markering af et sted i tilknytning til Hærvejen, hvor landskabet er særligt smukt, og der er (forholdsvis) stille i forhold til trafikstøj. Stilhederne ligger fordelt på Hærvejsstrækningen, og de er udformet forskelligt alt efter deres placeringen, men karakteristiske så sammenhængen mellem dem er tydelig. Som vandreren bevæger sig fra den ene Stilhed til den anden, begynder oplevelsen af at vandre i en meningsgivende ramme at åbenbare sig. Ikast-Brandes Hærvejsprojekt er derfor selve vandringen bundet op på de Fem Stilheder, spændt ud mellem de To Dialogrum.

Stilhederne foreslås at blive udformet af unge lovende og nyetablerede tegnestuer, medlemmer af et vækstlag etableret af arkitektskolen og støttet af Dreyer Fonden. Ved at benytte vækstlaget lægger projektet sig i forlængelse af den 60 år gamle tradition i kommunen: at støtte unge kunstnere og give dem en platform, hvor mennesker midt i deres dagligdag kan opdage dem, undres og inspireres. Stilhederne er tidløse billeder på materialeansvarlighed og nænsom tilpasning i naturen der, hvor de etableres.

Hærvejsprojektet kan tilknyttes et forskningsprojekt på Århus Arkitektskole.

Forslag til placering af de 5 stilheder:

- Rørbæk Sø
- Boest Mose
- Tæt på kommunegrænsen til Silkeborg Kommune
- Bølling Sø
- Skallerund Sø

Mikroprojekter

Ud over signaturprojekterne vil Ikast-Brandes Kommune løbende i samarbejde med borgerne gøre vandrere og cyklister opmærksom på de mange mikrooplevelser, der er på ruterne i Ikast-Brandes Kommune. Det kan f.eks. være mere opmærksomhed på eventyret om ”Sine Gåsepiges farlige rejse” i Nørre Snede, som findes på app’en Natureventyr, eller når tranen fouragerer ved Bølling Sø.

Økonomi

For at leve op til kvalitetsstandardens krav til vedligeholdelse af ruten anslås de årlige driftsudgifter at være ca. 95.000 kr.

	2025
	Samlet
<b>Kvalitetsstandarden</b>	<b>1.156.112</b>
Skiltning	241.056
Bænke - bord/bænkesæt	216.000
Opgradering af shelterplads	96.000
Formidling langs ruten	553.056
Mikrooplevelser	50.000
<b>Signaturprojekter</b>	<b>30.404.763</b>
<b>Hærvejstårnet</b>	<b>14.958.750</b>
Anlæg	12.143.750
Drift	
Formidling	2.815.000
<b>Bølling Sø og Klosterlund</b>	<b>14.896.013</b>
Certificering	619.214
Anlæg, incl. certificeringen	289.214
Drift	
Formidling	330.000
Klosterlund	14.276.799
Udearealer	515.000
Anlæg	11.591.799
Drift	
Formidling	2.170.000
<b>De 5 stilheder</b>	<b>500.000</b>
Anlæg (100.000 kr. pr. stk)	500.000
Drift	
Formidling	
<b>Boest Mose (projektudvikling)</b>	<b>50.000</b>
I ALT	31.560.875

De projekter, som Ikast-Brande Kommune bliver ansvarlig for, har en finansieringsgrad på 50%, dvs. kommunen skal selv erlægge 50%.

De projekter, som øvrige aktører, bliver ansvarlige for, har en variabel finansieringsgrad, dvs. der kan søges finansiering fra Nordea-Fonden, øvrige fonde og kommunen.

Til fondsmidler, som Ikast-Brande Kommune måtte modtage, skal tillægges 17,5 % fondsafgift.

## Budgetmæssige konsekvenser

Der er ikke afsat midler til Hærvejsinitiativer i budgettet.

## Bilag

Udkast til handleplan.pdf

Fem Stilheder og To Dialogrum i Ikast-Brande Kommune

# Punkt 10: Beslutning om foroffentlighed - Kommuneplanlægning

01.02.00-G01-27-24

## Beslutning

Anbefales.

## Behandlingsforløb

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 15. maj 2024

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

## Tidligere udvalgsbeslutninger

## Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- foroffentlighed i forbindelse med ny kommuneplanlægning fremover kun gennemføres i særlige tilfælde, som anbefalet i sagsfremstillingen.

## Sagsfremstilling

Sagen behandles sideløbende i Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget samt i Udviklings- og Erhvervsudvalget den 15. maj 2024.

Folketinget vedtog i december 2023 omfattende ændringer af planloven. Lovændringen trådte i kraft 1. januar 2024. Planlovsændringerne har medført, at man nu helt kan undlade at have en foroffentlighedsfase (debatfase), inden kommunalbestyrelser udarbejder og godkender forslag til kommuneplantillæg. Formålet med lovændringen er at give kommunalbestyrelser bedre muligheder for at arbejde med ændringer af kommuneplanen samt forenkle og effektivisere planlægningsprocessen. Det er således nu frivilligt at gennemføre forudgående offentlighed i forbindelse med forslag til ændringer af kommuneplanen, der ikke blev meldt ud i Planstrategien for kommuneplanlægningen.

Teknik og Miljø vurderer, at foroffentlighedsfasen kan undlades i mange tilfælde, da forslag til kommuneplantillæg altid skal i offentlig høring. Dermed har offentligheden stadig mulighed for at komme med indsigelser eller bemærkninger. Teknik og Miljø anbefaler dog at fastholde foroffentlighedsfaser i særlige tilfælde.

Indtil planlovsændringen kunne Kommuner kun undlade foroffentlighed, når ændringen allerede var skrevet ind i Planstrategien. Man kunne dog også undlade foroffentlighedsfasen, hvis der var tale om mindre ændringer i kommuneplanens rammebestemmelser eller uvæsentlige ændringer i kommuneplanens overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i kommunen. Hensigten med de tidligere regler i planloven var, at give offentligheden mulighed for at indsende ideer og forslag til planlægningen tidligt i planlægningsprocessen, det vil sige, før byrådet lagde sig fast på et bestemt planforslag, der ikke fremgik af Byrådets offentliggjorte Planstrategi.

Teknik og Miljø bemærker, at i dag er det Økonomi- og Planudvalget, der beslutter, om der skal igangsættes ny kommuneplanlægning for et areal og sendes et debatoplæg i foroffentlighed. Hvis der er tale om ny kommuneplanlægning i byer eller landsbyer, er der først en behandling i Udviklings- og Erhvervsudvalget. Handler det om ny kommuneplanlægning i det åbne land, er der som regel først en politisk behandling i Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget. I Ikast-Brande Kommune har der generelt været fastsat foroffentlighedsfaser på 14 dage ved ny kommuneplanlægning i byer og landsbyer, mens der har været foroffentlighedsfaser på 4 uger ved ny kommuneplanlægning i det åbne land. Primært fordi der var tale om større, tekniske anlæg, som f.eks. vindmølle anlæg og solcelleanlæg.

Teknik og Miljø vurderer, at det fremover kan være hensigtsmæssigt at undlade foroffentlighed, når de ønskede ændringer i kommuneplanen ikke vil påvirke omgivelserne væsentligt. F.eks. når der er tale om arealer, der allerede er kommuneplanlagte, eller når der blot inddrages mindre arealer til by- eller landsbyudvikling. Det vil mindske ressourceforbruget i Teknik og Miljø og forkorte planlægningsprocessen til fordel for bygherrer/projektudviklere. Teknik og Miljø anbefaler dog, at Byrådet fastholder foroffentlighed og dermed inddragelse af offentligheden tidligt i planlægningsprocessen i disse tilfælde:

- når kommuneplantillæg inddrager større landbrugsarealer til ny byudvikling eller landsbyudvikling
- når kommuneplantillæg ændrer anvendelsen for større, kommuneplanlagte arealer
- når kommuneplantillæg giver mulighed for vedvarende energianlæg eller andre, større tekniske anlæg i det åbne land
- når kommuneplantillæg forudsætter miljøvurdering
- når administrationen vurderer, at der af andre årsager kan være behov for en foroffentlighed i forbindelse med nye kommuneplantillæg.

Teknik og Miljø vurderer, at de ovennævnte kommuneplanændringer kan medføre væsentlige ændringer for naboerne og evt. for nabokommuner. Plansagerne kan også være komplicerede og svære at gennemskue for naboerne, hvorfor der kan være behov for et informationsmøde allerede i foroffentlighedsfasen. Derfor finder Teknik og Miljø det hensigtsmæssigt at gennemføre foroffentlighed i de ovennævnte plansager.

Udvalget skal tage stilling til følgende

Udvalget skal beslutte, om man fremover kun i særlige tilfælde vil gennemføre foroffentlighed i forbindelse med ny kommuneplanlægning.

Planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold

Planlovens tidligere bestemmelse om foroffentlighed:

"§ 23 c. Kommunalbestyrelsen kan tilvejebringe forslag til ændringer af kommuneplanen, der ikke er truffet beslutning om i en strategi, der er vedtaget og offentliggjort efter reglerne i § 23 a. Før udarbejdelsen af sådanne forslag skal kommunalbestyrelsen indkalde ideer og forslag m.v. med henblik på planlægningsarbejdet. Ved mindre ændringer i en kommuneplans rammedel, der ikke strider mod planens hovedprincipper, samt ved uvæsentlige ændringer i planens hovedstruktur kan kommunalbestyrelsen dog undlade at indkalde ideer og forslag m.v.

Stk. 2. Indkaldelsen af ideer og forslag skal indeholde en kort beskrivelse af hovedspørgsmålene i den forestående planlægning. Offentliggørelse skal ske i det register, som erhvervsministeren har oprettet i medfør af § 54 b. Offentligbekendtgørelse kan ske udelukkende digitalt. Kommunalbestyrelsen fastsætter en frist for afgivelse af ideer, forslag m.v."

Planlovens ændrede bestemmelse:

"§ 23 c. Kommunalbestyrelsen kan tilvejebringe forslag til ændringer af kommuneplanen, der ikke er truffet beslutning om i en strategi, der er vedtaget og offentliggjort efter reglerne i § 23 a."

Udvalget har følgende muligheder

1. Udvalget kan beslutte kun at gennemføre foroffentlighed i særlige tilfælde, som anbefalet i sagsfremstillingen
2. Udvalget kan fastholde foroffentlighed som den var inden lovændringen
3. Udvalget kan beslutte at sende sagen tilbage til Teknik og Miljø til fornyet behandling.

## **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

# Punkt 11: Miljøtilsynsberetning for 2023 og miljøtilsynskampagner i 2024

09.00.00-G01-23-24

## Beslutning

Godkendt

## Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

## Tidligere udvalgsbeslutninger

## Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- tilsynsberetning 2023 og tilsynskampagnerne i 2024 tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Ikast-Brande Kommune har siden 1. maj 2016 været forpligtet til at registrere og offentliggøre data om kommunens lovpligtige miljøtilsyn og godkendelsesarbejde på husdyrbrug og virksomheder gennem Miljøstyrelsens nationale internetportal Digital MiljøAdministration (DMA, som kan findes via: dma.mst.dk). Den årlige tilsynsberetning til Miljøstyrelsen trækkes automatisk på baggrund af disse data, og kommunen skal kvalitetstjekke de indberettede data inden den efterfølgende 1. april. Nedenfor er de overordnede data for 2023 gennemgået.

I henhold til Bekendtgørelse om miljøtilsyn skal kommunen gennemføre i alt to tilsynskampagner om året rettet mod de virksomheder og/eller husdyrbrug med videre, som er omfattet af bekendtgørelsen. Resultatet af kampagnerne i 2023 og de forventede kampagner i 2024 er ligeledes gennemgået i det følgende.

### Landbrugsområdet

Der er i 2023 meddelt otte miljøtilladelser og fem miljøgodkendelser efter Husdyrbrugloven samt 12 afgørelser efter anmeldereglerne om byggeri med videre. Der er i 2023 udført i alt 108 landbrugstilsyn.

Brugerbetalingen for kommunens arbejde med miljøgodkendelser af husdyrbrug og landbrugstilsyn giver for 2023 en indtægt på cirka 187.000 kr.

### Virksomhedsområdet

Der er i 2023 meddelt to miljøgodkendelser. Der er i 2023 udført i alt 103 virksomhedstilsyn.

Brugerbetalingen for kommunens arbejde på virksomhedsområdet giver for 2023 en indtægt på cirka 64.000 kr.

### Dambrugsområdet

I 2023 er der foretaget 11 anlægstilsyn på de i alt ni dambrug og 16 tilsyn i de tilhørende vandløbsrecipienter.

Brugerbetalingen for kommunens arbejde med miljøgodkendelse og miljøtilsyn på dambrugsområdet giver for 2023 en indtægt på cirka 40.000 kr.

## Resultat af tilsynskampagnerne i 2023

### Registrering af hestehold

Erfaringer fra andre kommuner har vist, at en del ejendomme med hestehold – herunder miljøtilsynspligtige hestehold – ikke er kendte af kommunen. Modsat tidligere er der nu krav om, at heste skal registreres i det Centrale Husdyrbrugsregister (CHR). Teknik og Miljø har således på baggrund af udtræk af data fra CHR søgt at finde eventuelle, hidtil ukendte tilsynspligtige hestehold i kommunen med henblik på efterfølgende at informere disse om de miljøregler, der gælder for dem.

Udtrækket i CHR blev foretaget i august 2023, og dette viser, at der i Ikast-Brande Kommune er registreret i alt 189 ejendomme med større eller mindre hestehold. 50 af dem er med mere end fire heste med tilhørende føl og betragtes dermed efter miljøreglerne som erhvervsmæssige dyrehold, der i denne sammenhæng som udgangspunkt er tilsynspligtige. Af de nævnte 50 hestehold var de 27 ikke kendte af Teknik og Miljø i forvejen. Et af de hidtil ukendte hestehold er med mere end 30 heste, og syv af dem har 10-20 heste. Resten af de hidtil ukendte har 5-9 heste.

Som opfølgning på dette har Teknik og Miljø udsendt et brev til alle de ejendomme, der var på den udtrukne liste. Formålet med brevet var både at få en bekræftelse på, at antallet af heste i CHR passede med virkeligheden, og at give generel vejledning om de miljøkrav, der følger med det at have et erhvervsmæssigt dyrehold. Resultatet af brevudsendelsen er, at cirka 55 % har givet en tilbagemelding, og af disse bekræfter cirka 90 %, at antallet af heste på ejendommen er korrekt registreret. I de resterende 10 % af tilfældene har korrektionen ved tilbagemeldingen overvejende været begrænset til +/- en hest.

### Håndtering af byggeaffald

Teknik og Miljø har i 2023 udført kampagnetilsyn vedrørende håndtering af byggeaffald – herunder med at det bortskaffes korrekt og af entreprenører, som er miljøgodkendte til at håndtere byggeaffaldet. Teknik og Miljø har således udført tilsyn i forbindelse med de miljøgodkendte pladser med tilladelser til at modtage og håndtere byggeaffald med henblik på genanvendelse. Der er fire af sådanne miljøgodkendte pladser i Ikast-Brande Kommune. Tilsynene gav ikke anledning til kommentarer, da miljøgodkendelsernes vilkår er overholdt, og der udvises god adfærd ved modtagelse og håndtering af produkterne.

## Tilsynskampagner i 2024

### Tilsyn med hestehold

Som opfølgning på tilsynskampagnen i 2023 om hestehold påregner Teknik og Miljø i 2024 at udføre tilsyn på 23 af de hidtil ukendte hestehold. Tilsynene ventes udført på de af ejendommene, hvor der er registreret flest heste i CHR – det vil sige på ejendomme med mellem seks og 32 heste. Tilsynene vil have som formål at vejlede om miljøreglerne på området og at sikre, at miljøforholdene er i orden på ejendommene – herunder, at de pågældende ejendomme ikke behandles anderledes end de andre i forvejen kendte erhvervsmæssige dyrehold i kommunen.

### Nedrivningsvirksomheder m.m.

Teknik og Miljø påregner at udføre et antal tilsyn med forskellige firmaer, der foretager nedrivning af bygninger – dels som fysiske tilsyn på pladserne i forbindelse med nedrivningerne og dels som administrative stikprøvekontroller i forbindelse med dokumentationskravene i den sammenhæng.

Derudover ventes der gennemført en informationskampagne rettet primært mod erhvervslivet om brug, håndtering og mulighed for minimering og udskiftning af PFAS-holdige stoffer i diverse produkter.

## **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen.

# Punkt 12: Dybdalsvej, Engesvang - Nedlæggelse af en del af vejareal

05.01.22-G01-2-22

## Beslutning

Anbefales.

## Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 15. maj 2024

Økonomi- og Planudvalget 21. maj 2024

Byrådet 27. maj 2024

## Tidligere udvalgsbeslutninger

## Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- vejstykket nedlægges.

## Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 5. december 2017, at igangsætte proces for nedlæggelse af en del af Dybdalsvej, vist med rødt på nedenstående kort. Nedlæggelsen var i høring på kommunens hjemmeside i perioden 5. januar 2018 - 7. marts 2018, og der kom ingen indsigelser i forbindelse med høring. Sagen forelægges udvalget, da der formelt aldrig er truffet en beslutning om nedlæggelse.

Vejstykket gav på daværende tidspunkt adgang til et markareal, som kommunen efterfølgende har overtaget. Vejstykket er fjernet og lagt sammen med fodboldbanerne, men den matrikulære tilretning mangler at blive gennemført.



## Lovgrundlag

Jf. Vejlovens § 15 er det kommunen, der beslutter hvilke veje, der skal være offentlige og hvilke, der skal nedlægges.

I forbindelse med nedlæggelsen af arealet skal der jf. vejlovens § 124 tages stilling til arealets fremtidige status. Jf. vejlovens § 127 vil kommunen frit kunne råde over det nedlagte areal.

## **Budgetmæssige konsekvenser**

Ingen

## Punkt 13: Åbne meddelelser

00.22.04-P00-3-23

### Formanden

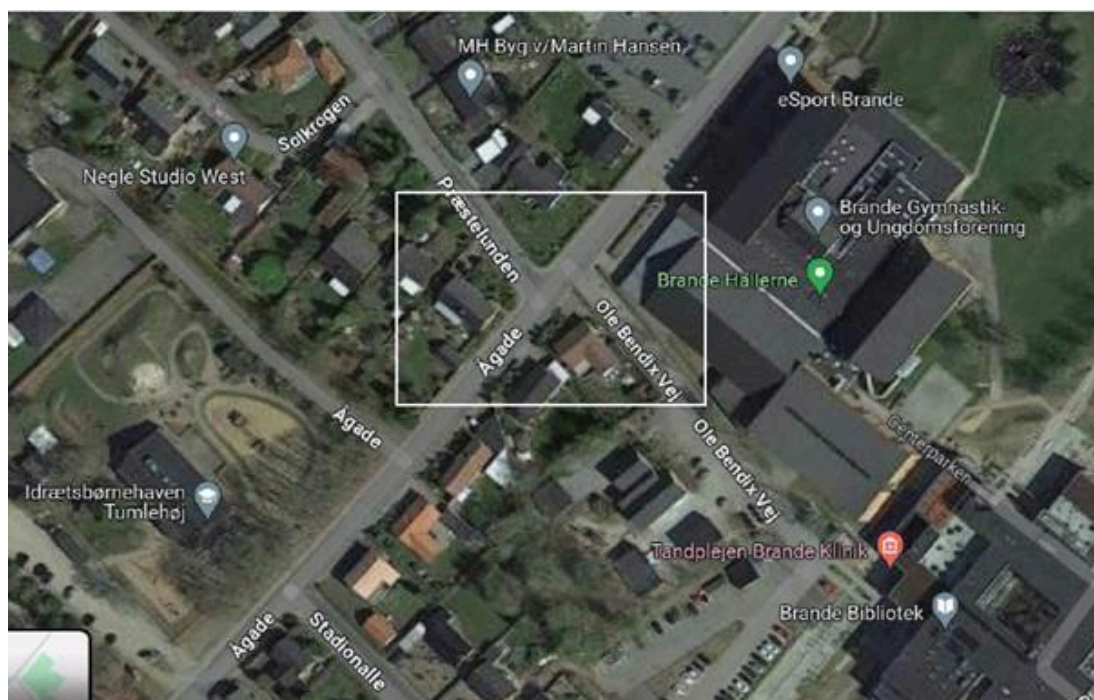
- Masterplan
- Gennembruddet, Brande

### Øvrige udvalgsmedlemmer

### Direktør

Trafiksikkerhed ved Artium

Teknik og Miljø har fået en henvendelse fra Fællesbestyrelsen på Dalgasskolen, Blåhøj Skole og Artium, som ønsker at gøre opmærksom på trafiksikkerheden i krydsene ved Ågade, Præstelunden og Ole Bendix Vej i Brande.



Figur 1: Oversigtskort fremsendt af Fællesbestyrelsen på Dalgasskolen, Blåhøj Skole og Artium

Fællesbestyrelsen har observeret, at dette område udgør en risiko for eleverne og alle øvrige trafikanter grundet manglende fodgængerfelt, tæt trafik samt manglende cykelstier.

Fællesbestyrelsen oplyser, at 30% af eleverne benytter denne vej til eller fra skole.

Fællesbestyrelsen vil derfor anmode om, at der sker følgende:

- Ændre et fortov til cykelsti i én side på Præstelunden
- Lyskryds i det pågældende kryds for at sikre de små trafikanter med fodgængerfelter
- Markering af cykelområde på Ole Bendix Vej
- Kys og Kør område på Ole Bendix Vej
- Stærkere belysning på Ole Bendix Vej

Ovenstående er for at forbedre sikkerheden, både for bilister, cyklister og fodgængere, både sommer og vinter.

Fællesbestyrelsen har foretaget en rundspørge blandt forældrene, hvor 56% svarer, at de kører deres børn i skole, da de oplever, at sikkerheden udgør en risiko for deres barn.

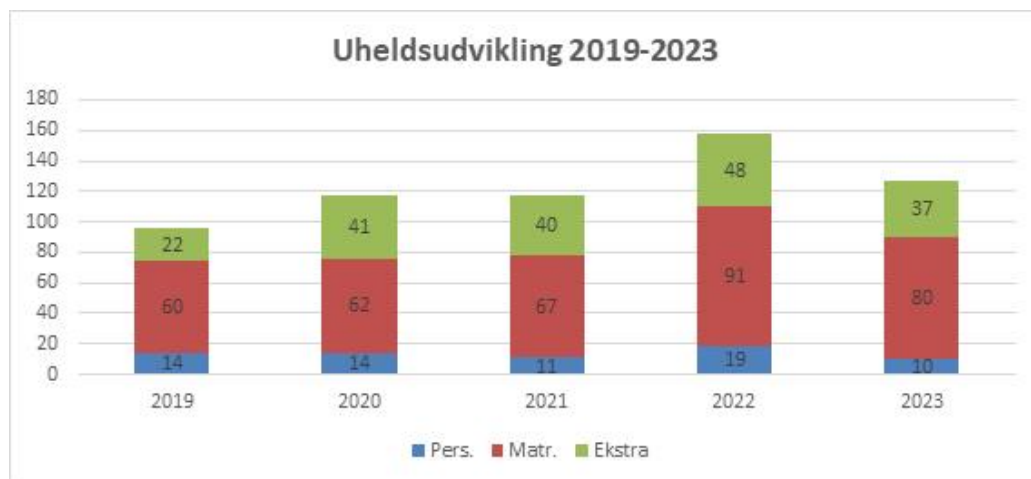
Teknik og Miljø planlægger at igangsætte arbejdet med en ny skolevejsanalyse i 2024, hvor der bl.a. vil blive kigget nærmere på de trafikale forhold omkring skolerne. Henvendelsen fra Fællesbestyrelsen på Dalgasskolen, Blåhøj Skole og Artium vil indgå i denne skolevejsanalyse, hvor skolen vil blive inddraget i både udpegning af lokaliteter og forslag til løsninger.

### Uheldsudvikling 2019 - 2023

I perioden 2019-2023 er der sket 616 politiregistrerede trafikuheld i alt på vejene i Ikast-Brande Kommune. Det er uheld på både kommuneveje og statsveje.

Uheldene fordeler sig på 68 personskadeuheld, 360 materielskadeuheld og 188 ekstra uheld. Ekstra uheld er mindre materielskadeuheld, som politiet har fået kendskab til, men hvor der ikke er skrevet en egentlig politirapport for uheldet. Der kan derfor være stor forskel på hvilke uheld politiet får kendskab til og betegner som et ekstra uheld. Derfor kan antallet af ekstra uheld variere en del fra år.

Udviklingen i trafikuheld på vejene i Ikast-Brande Kommune ses på nedenstående figur



Figur 1: Uheldsudvikling 2019 – 2023

Af figuren ses det at det samlede antal uheld er stigende frem til 2022, hvorefter der har været et fald i 2023. 2023 er dog fortsat det år hvor der blev registreret næstflest uheld i perioden.

Antallet af personskader havde det laveste niveau i perioden i 2023. Antallet af materielskadeuheld har været stigende frem til 2022, hvorefter det så er faldet en smule igen i 2023.

I de 615 trafikuheld, der er registreret på vejene i Ikast-Brande Kommune i perioden 2019-2023, er 7 personer blevet dræbt, 37 personer er kommet alvorligt til skade og 36 personer er kommet lettere til skade.

Ikast-Brande Kommune har en målsætning om, at der i 2030 ikke må være nogen dræbte og maksimalt 5 alvorligt tilskadekomne. Denne målsætning svarer til en reduktion på 50% i forhold til gennemsnittet for 2017-2019, hvilket er i tråd med den landsdækkende målsætning i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Udviklingen i personskader fra 2019 til 2023 og målsætningen i 2030 ses på nedenstående figur



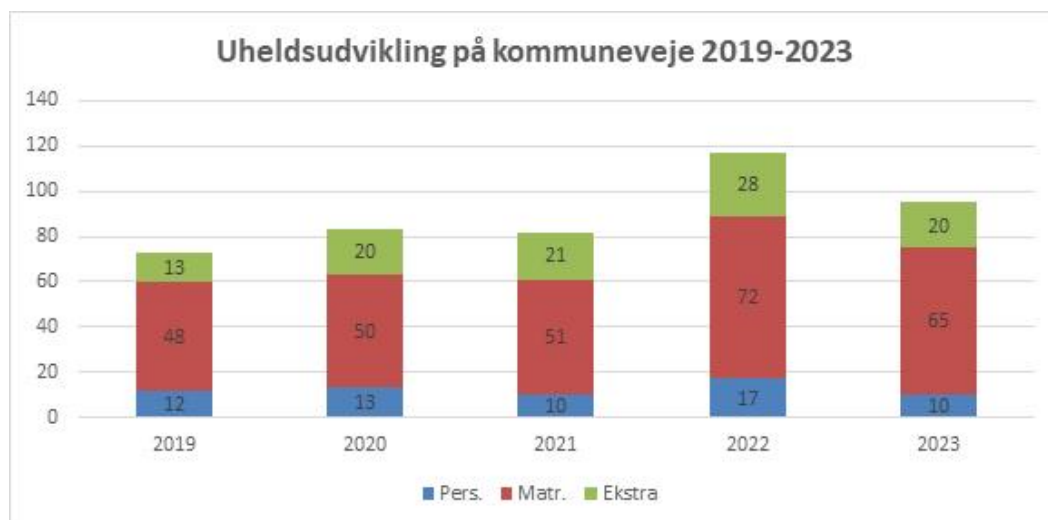
Figur 2: Personskader 2019 – 2023 og målsætning 2030

Antallet af personskader har varieret fra år til år, hvor det højeste antal blev registreret i 2022 og det laveste antal i 2023.

Målsætningen i 2030 er ingen dræbte og maksimalt 5 alvorligt tilskadekomne. Målsætningen for alvorligt tilskadekomne er opfyldt i 2023, hvor der var 4 alvorligt tilskadekomne. Der har dog også været en enkelt dræbt i 2023. Da antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne har varieret fra år til år, er der fortsat behov for at have fokus på at minimere antallet af personskader, hvis målsætningen skal nås i 2030.

### Uheld på kommuneveje

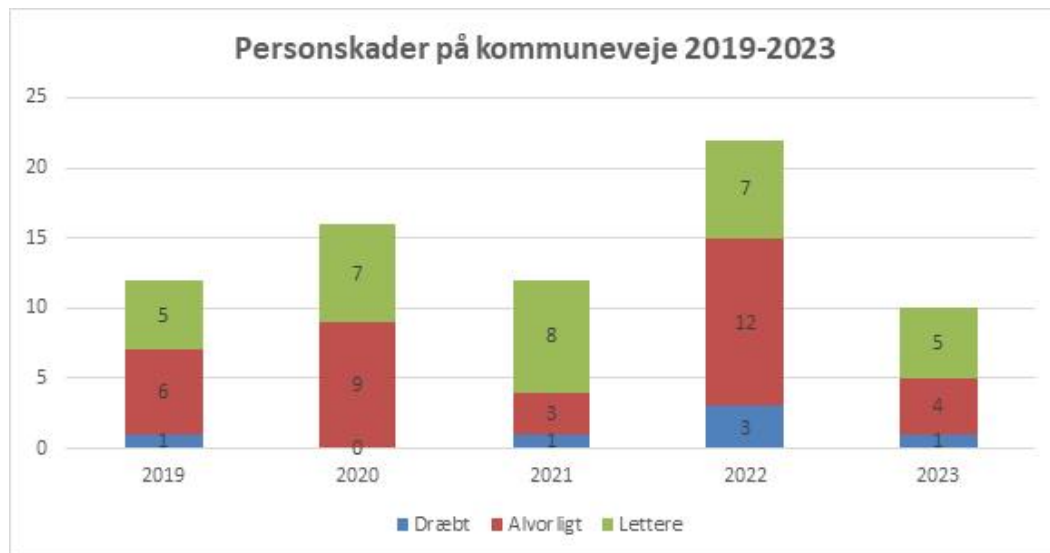
Hvis der alene ses på kommunevejene i Ikast-Brande Kommune ser uheldsudviklingen fra 2019 til 2023 således ud



Figur 3: Uheldsudvikling på kommuneveje 2019 – 2023

På kommunevejene ses samme tendens, hvor det samlede antal uheld er højest i 2022, hvorefter det falder i 2023. I 2023 er dog fortsat det år med næstflest uheld registreret i perioden.

Udviklingen i personskader på kommuneveje fra 2019 til 2023 ses på nedenstående figur.



Figur 4: Personskader på kommuneveje 2019 – 2023

Antallet af personskader på kommuneveje var højest i 2022 hvor 3 personer blev dræbt, 12 kom alvorligt til skade og 7 kom lettere til skade. Antallet faldt igen i 2023, hvor 1 person blev dræbt, 4 kom alvorligt til skade og 5 kom lettere til skade.

Der er generelt tale om forholdsvis små tal, hvorfor enkelte uheld med flere tilskadekomne kan give udsving fra år til år.

### Asfaltvedligeholdelse

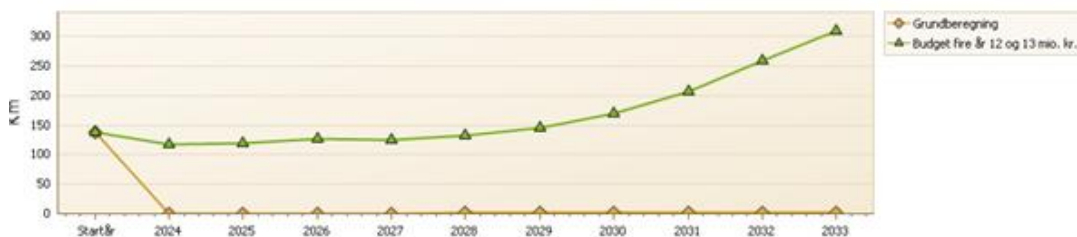
Der er i driftsbudgettet for 2024 afsat 12 mio. kr. til slidlagsarbejde på kommunevejene. Dette beløb er ikke tilstrækkeligt til at opretholde vejkapitalen, dvs. værdien af vejene – og der bliver derfor flere og flere veje med lav standard. For veje i lav standard vil en vinter som den netop overståede 2023/24 betyde, at der vil opstå væsentlige flere slaghuller, end der gør på veje med en højere standard. Når veje med lav standard stiger vil udgifterne til reparationer af slaghuller også stige, hvilket svarer til situationen de to seneste år.

Teknik og Miljø har fået foretaget en grundberegning af de kommunale veje med et budget til slidlag og reparationer, der ligger i størrelsesorden 12-13 mio. kr., svarende til det der i dag årligt er afsat til området. Søjlen for 2024 viser, at der på nuværende tidspunkt er et efterslæb på ca. 46 mio. kr. Det betyder, at udgifterne til de veje, der burde istandsættes i 2024 ligger på 46 mio. kr. Set over en 10-årig periode er der behov for ca. 210 mio. kr. til fornyelse af asfaltbelægninger, svarende til summen af de viste søjler i grundberegningen, svarende til en årlig investering på 21 mio. kr., hvis ikke vejene skal forfalde.



Figur 1. Grundregning foretaget af Sweco ved brug af Rosy

Hvis det nuværende budget på 12 – 13 mio. kr. fastholdes de næste 10 år, vil antallet af veje med lav standard stige fra de nuværende ca. 140 km til ca. 300 km i 2033. Det fremgår af den grønne kurve på figur 2.



Figur 2. Udvikling af veje og stier med lav standard, beregnet af Sweco ved brug af Rosy

Med ca. 300 km veje i 2033 med lav standard vil ca. 1/3 af det samlede kommunale vejnet været i dårlig stand, hvilket vil kræve store væsentlige investeringer for at få det rettet op igen. Der er derfor et stort behov for at tilføre flere driftsmidler til området.

## **Punkt 14: Lukket: Beboelse i sommerhus**

01.07.00-G01-2-24

## **Punkt 15: Lukket: Lukkede Meddelelser**

00.22.04-P00-3-23