

REFERAT Udviklings- og Erhvervsudvalget d. 27-08-2025

Mødedato Onsdag d. 27. august 2025 kl. 12:40

Mødested Lokale 515

Mødedeltagere Simon Vanggaard, H. C. Jørgensen, Andreas Würtz, Lotte Stoltenborg, Henrik Overgaard

Indholdsfortegnelse

Budgetopfølgning pr. 30.06.2025.....	3
Temadrøftelse - Navngivning af pladser.....	5
Forslag - Lokalplan nr. 459 - Teknisk anlæg, Vandværk, Nygade, Ikast.....	6
Igangsættelse - Lokalplan nr. 469 - Boligområde, Gludstedgårdvej, Gludsted.....	10
Cykelpuljen 2025 - Orientering om udmøntning.....	13
Hyvildvej, Brande - Delte stier - Økonomi.....	15
Renovering af fortov på Toften i Bording.....	18
Nye kontrakter for kollektiv trafik.....	20
Status på sager om matrikeloverskridelser.....	21
Ringstrupvej 14, 7430 Ikast - ansøgning om landzonetilladelse til støjvolde, tilskuerterrasser m.m...	22
Ringstrupvej, Faurholt - omlægning af vej.....	28
Udkast til ansøgning til puljen Levende og bæredygtige bymidter.....	31
Åbne meddelelser.....	33
Lukket: Orientering om drift af vej- og parkområdet.....	35
Lukket: Lukkede meddelelser.....	36

Punkt 1: Budgetopfølgning pr. 30.06.2025

00.30.14-G01-8-25

Beslutning

Anbefales.

Behandlingsforløb

Arbejdsmarkeds-, Psykiatri- og Handicapudvalget 27. august 2025

Børne-, Kultur- og Fritidsudvalget 27. august 2025

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 27. august 2025

Sundheds- og Ældreudvalget 27. august 2025

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Økonomi- og Planudvalget 2. september 2025

Byrådet 8. september 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- budgetopfølgningen pr. 30.06.2025 godkendes.
- der gives en tillægsbevilling på 1.497.000 kr.

Sagsfremstilling

Denne sag behandles sideløbende i alle udvalg.

Alle fagudvalg skal følge op på områdets forbrug af budgettet 3 gange om året, 2. gang i 2025 er pr. 30. juni 2025.

Opfølgningen på udvalgets området viser, at der ikke er balance mellem budget og det forventede regnskab.

Der søges en tillægsbevilling på 1.497.000 kr. til Infrastruktur og Kollektiv Trafik, som vedrører følgende: På vintertjeneste er der i budgettet for 2025 afsat 9,3 mio. kr. til vintertjeneste og forbruget har indtil nu været på 7,5 mio. kr. Opstarten til efteråret forventes at udgøre 3,1 mio. kr. Der søges en tillægsbevilling på 1.300.000 til opstartsudgiften. Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk ændres på baggrund af den politiske aftale om kilometerbaseret vejafgift. Formålet er at lastbiler tillades at være længere og/eller tungere end tidligere med henblik på at fragte gods mere effektivt. Der er i midtvejsreguleringen givet kompensation til estimeret øget slid på de kommunale veje på 197.000 kr. Beløbet er et engangsbeløb.

Kontoområder (1.000 kr.)	Oprindeligt budget	Korr. Budget	Forbrug 30.06.2025	Forbrugspct.	Forventet regnskab 2025	Ønske om tillægsbevilling
50 Udviklings- og Erhvervsudvalget	109.335	137.564	42.246	30,71	139.061	1.497
09 Miljø	3.073	4.979	480	9,64	4.979	0
10 Byer og Landsbyer	9.375	13.613	-207	-1,52	13.613	0
11 Infrastruktur og kollektiv trafik	90.191	105.713	37.203	35,19	107.210	1.497
12 Erhvervsudvikling	6.696	13.259	4.770	35,98	13.259	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 bevilget 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

Der søges om en tillægsbevilling på 1.497.000 kr. som finansieres af usikkerhedspuljen.

Bilag

Samlet budgetopfølgning pr 30062025

Punkt 2: Temadrøftelse - Navngivning af pladser

05.01.01-P19-22-25

Beslutning

Drøftet. Det blev aftalt, at afdelingen samler op på drøftelsen og vender tilbage til udvalget med forslag til et kommende administrationsgrundlag.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- sagen drøftes.

Sagsfremstilling

På mødet den 2. april 2025 (pkt. 7) behandlede Udviklings- og Erhvervsudvalget sagen omkring navngivningen af arealet ved Brande Å, hvor skulpturen "Ærmet" er blevet opstillet. Det blev besluttet, at arealet ikke navngives. Udviklings- og Erhvervsudvalget ønskede i den forbindelse en temadrøftelse om principperne for navngivning af veje og pladser.

Navngivningen af veje og adressebærende pladser sker efter bestemmelserne i Adresseloven og Adressebekendtgørelsen. Bestemmelserne omfatter ikke brugen af personnavne. Stednavneudvalget og Klimadatastyrelsen har anbefalinger omkring brugen af personnavne og venteperioden ved brugen af navne på afdøde personer. I tilknytning hertil anbefaler Klimadatastyrelsen, at kommunerne fastsætter egne principper for brugen af personnavne, herunder anvendelsen af navne på nulevende og afdøde personer, samt fastsættelse af en venteperiode.

Ved navngivning af pladser, som ikke er adressebærende, har Stednavneudvalget og Klimadatastyrelsen ingen anbefalinger. Det er derfor kommunerne selv, der skal fastsætte egne principper, herunder om navnet på en plads skal registreres i Danske Stednavne.

På den baggrund vil temadrøftelsen omhandle principper for navngivning af veje samt adressebærende og ikke adressebærende pladser, herunder brugen af personnavne på nulevende og afdøde personer.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 3: Forslag - Lokalplan nr. 459 - Teknisk anlæg, Vandværk, Nygade, Ikast

01.02.05-P16-5-23

Beslutning

Anbefales.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Økonomi- og Planudvalget 2. september 2025

Byrådet 8. september 2025.

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- Forslag til Lokalplan nr. 459 godkendes og sendes i offentlig høring.

Sagsfremstilling

Udvikling- og Erhvervsudvalget besluttede på mødet den 2. april 2025 (pkt. 6) at igangsætte ny lokalplanlægning for et område ved Nygade i den nordøstlige del af Ikast. Området skal anvendes til teknisk anlæg (vandværk). Et forslag til lokalplanen er nu udarbejdet.



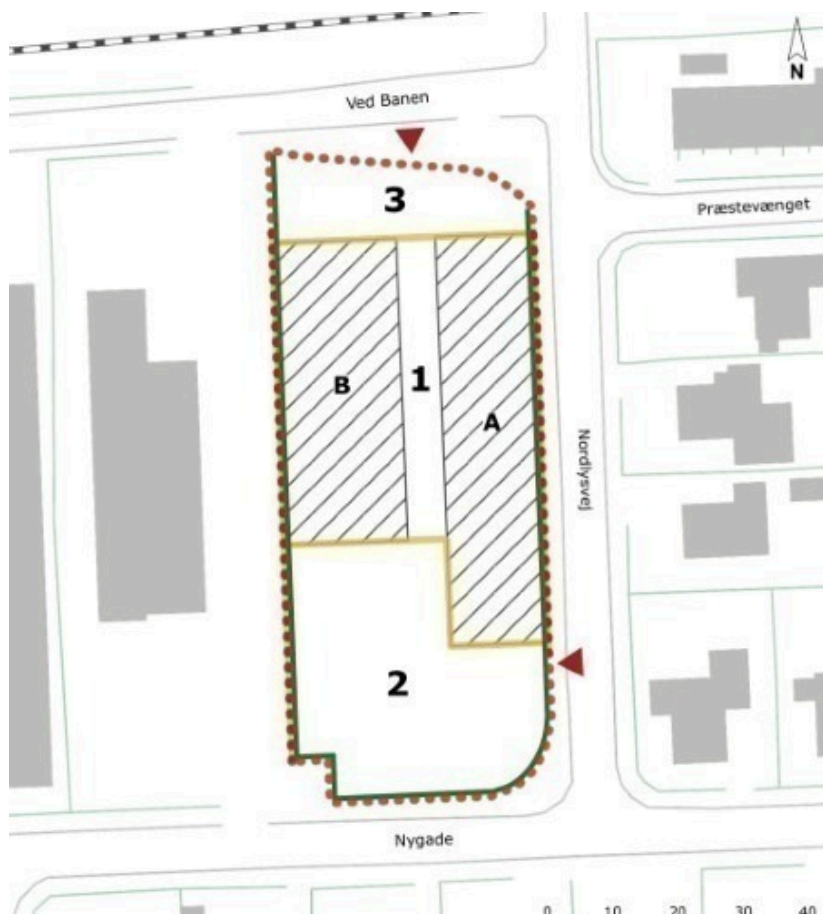
Luffotoet viser lokalplanområdets afgrænsning med stiplede rød linje. Nord er opad.

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af et konkret projekt, som skal muliggøre opførelsen af et nyt vandværk. Det sker efter anmodning fra Ikast Vandforsyning, der ønsker at opføre et mere funktionelt og moderniseret vandværk som erstatning for det eksisterende vandværk på Kildevej, Kildeværket. Det nye vandværk vil ikke etablere nye borer, men vil modtage vand fra de 4 eksisterende borer i Gludsted Plantage.

Området består af et godt 3.800 m² stort areal beliggende i byzone, som i dag ligger ubebygget hen med delvist byggemodnet jord og få, mindre, grønne arealer. Grunden har en jævn hældning på 2,5 meter skrånende fra Nygade mod syd til vejen Ved Banen mod nord. Lokalplanområdet udfylder hullet mellem eksisterende erhverv mod vest og de eksisterende boligområder mod syd og øst. Umiddelbart nord for lokalplanområdet ligger jernbanen.

Formålet med Lokalplan nr. 459 er, at muliggøre opførelsen af et vandværk med tilhørende faciliteter. Planområdet bliver delt op i tre delområder. Delområde 1, som omfatter lokalplanområdets centrale del, skal anvendes til vandværkets primære bebyggelse. Delområde 2, som omfatter lokalplanområdets sydlige del, skal primært anvendes til udendørs opholds- og friareal samt parkering. Delområde 3, som er placeret i lokalplanområdets nordlige del, skal primært anvendes til grønt område.

For at vandværkets bebyggelse bedst kan tilpasse sig den omkringliggende bebyggelse, hvad angår højder og volumener, er Delområde 1 udlagt i to byggefelter. Ét mod Nordlysvej og det eksisterende boligområde mod øst og ét mod det eksisterende erhvervsområde mod vest. Lokalplanen muliggør en højere bygnings- og facadehøjde mod det eksisterende erhverv end mod det eksisterende boligområde. Derudover fastsætter lokalplanen bestemmelser for taghældningen mod boligområdet, så denne ikke bliver for dominant.



Ovenstående kort viser inddelingen af lokalplanområdet i delområder og byggefelter. (Delområder, gul markering: 1, 2, 3. Byggefelter, skravet areal: A, B) Nord er opad.

Lokalplanen fastsætter, at der bliver vejadgang via Nordlysvej til Delområde 2 for den lette trafik samt vejadgang fra vejen Ved Banen til Delområde 3 for den tunge trafik. Lokalplanen er således med til at sikre, at vejadgangen for let og tung trafik holdes adskilt, så trafiksikkerheden i nærområdet bibeholdes. Derudover sikrer lokalplanen, at administrationsbygningen bliver opført med støjsikrede facader og vinduer, grundet støj fra jernbanen. Samtidig sikrer afgrænsningen af delområder og byggefelter, at der bliver skabt en afstand til samt afskærmning mod jernbanen på de udlagte, udendørs opholds- og friarealer.

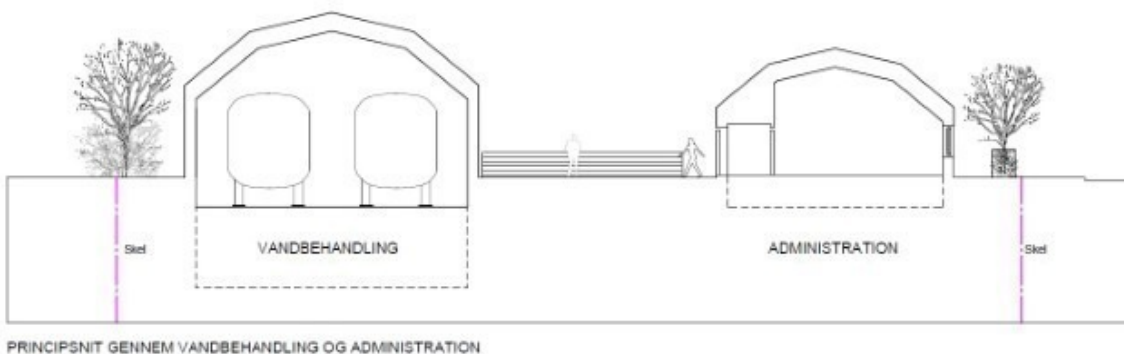


Illustrationsplanen viser bygherres aktuelle ønsker til et muligt projekt. Nord er til højre.

Ud fra Ikast Vandforsynings arkitektoniske ønsker for det nye vandværk, er der i lokalplanen fastsat bestemmelser angående materialer, belysning og skilte.

Lokalplanen stiller krav om etablering af et beplantningsbælte langs lokalplanområdets afgrænsning mod syd, øst og vest. Beplantningsbæltet tilfører et grønt element til området og fungerer samtidig også som en afskærmning mod eksisterende erhvervsområde. Beplantningsbæltet skal bestå af hjemmehørende og/eller egnskarakteristiske arter i form af træer og buske. Beplantningsbæltet skal fremstå som et sammenhængende grønt bælte, hvilket vil sige, at det skal opretholdes og suppleres efter eventuel nødvendig fældning eller beskæring.

Da lokalplanområdet er skrånende, er det nødvendigt, at lokalplanen sikrer mulighed for større terrænregulering end standarden på +/- 0,5 meter. Derfor muliggør lokalplanen, at der i Delområde 1 og 2 må terrænreguleres med +1,2 meter og -1,0 meter. Det giver mulighed for at skabe et naturligt niveauspring i bygningen, som samtidig understøtter vandværkets indvendige funktioner. Derudover må der i Delområde 3 terrænreguleres med -2,0 meter i forbindelse med vejadgangen, da denne bliver flyttet længere væk fra krydset Ved Banen/Nordlysvej. Flytningen af vejadgangen skaber større overblik for lastbilerne ved ind- og udkørsel.



Principssnit igennem vandbehandling og administration, set fra Nygade.

Ved realisering af lokalplanen skal området spildevandskloakeres, og der skal derfor udarbejdes et tillæg til Ikast-Brande Kommunes spildevandsplan. Ved spildevandskloakering ledes husholdningsspildevand til rensningsanlæg, hvorimod tag-

og overfladevand aktivt skal håndteres på egen grund uden at give anledning til unødige gener for naboer. Bygherre har udarbejdet en vandhåndteringsplan for lokalplanområdet, planen redegør for håndteringen af overfladevand på grunden.

Teknik og Miljø vurderer, at opførelsen af et vandværk ikke vil få negative konsekvenser for det eksisterende erhvervsområde eller skabe risiko for uacceptabel støj eller luftforurening for de nærliggende boligområder. Støjen fra vandværkets egen drift bliver i overvejende grad optaget i bygningen, for dermed også at afskærme egen administrationsbygning for støj.

Trafikbelastningen til og fra vandværket forventes at kunne holdes på 1-2 leveringer om ugen af en 2-akslet lastbil på mindre end 20 ton i totalvægt. Den eksisterende infrastruktur kan derfor benyttes uden problemer.

Udvalget skal tage stilling til følgende

Udvalget skal beslutte, om Forslag til Lokalplan nr. 459 kan blive godkendt og sendt i offentlig høring i 4 uger i perioden fra den 11. september 2025 til og med den 9. oktober 2025.

Planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold

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.

Lokalplanforslaget er udarbejdet efter Planlovens § 13 og er i overensstemmelse med Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033.

I forslaget til Lokalplan nr. 459 er der redegjort nærmere for anvendelse, placering og udformning af ny bebyggelse, terrænregulering, parkeringsarealer, beplantningsbælter samt vejadgange. Der er særligt i lokalplanen lagt vægt på, at den nye bebyggelse skal tilpasse sig den eksisterende, omkringliggende bebyggelse, samt at planområdet får et grønt udtryk, der kan skabe merværdi for området.

Hele planområdet ligger inden for en skovbyggelinje, der kastes fra fredskovsarealer mod nord. En realisering af lokalplanen forudsætter, at der søges om dispensation fra skovbyggelinjen.

Lokalplanen er omfattet af loven om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Planen er derfor blevet screenet med det resultat, at den ikke skal miljøvurderes. Det er vurderet, at realiseringen af lokalplanen ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet. Begrundelsen fremgår af lokalplanforslaget. Afgørelsen om ikke at miljøvurdere planforslaget er truffet på baggrund af en screening af miljøfaktorer i overensstemmelse med det brede miljøbegreb i miljøvurderingsbekendtgørelsen. Det betyder, at man i et screeningskema har forholdt sig til de nødvendige miljø- og naturforhold.

Udvalget har følgende muligheder

1. at godkende lokalplanforslaget uden ændringer og sende det i offentlig høring, som anbefalet
2. at godkende lokalplanforslaget med mindre justeringer og sende det i offentlig høring. Justeringer må ikke være i strid med lokalplanens principper og må ikke ændre væsentligt på lokalplanens indhold. Det vil sige, uden at ændre på lokalplanens områdeafgrænsning, hovedformål og anvendelse eller ændre væsentligt i planens øvrige indhold
3. at tilbagesende planforslaget til Teknik og Miljø for større ændringer i planen
4. at forkaste lokalplanforslaget med den begrundelse, at planen ikke er i overensstemmelse med udvalgets ønsker for området.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Bilag

Forslag til Lokalplan nr. 459, Vandværk

Punkt 4: Igangsættelse - Lokalplan nr. 469 - Boligområde, Gludstedgårdvej, Gludsted

01.02.00-P16-12-23

Beslutning

Anbefales.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- at der udarbejdes et forslag til Lokalplan nr. 469 for et boligområde ved Gludstedgårdvej, Gludsted

Sagsfremstilling

Formålet med Lokalplan nr. 469 er at give mulighed for at etablere et nyt boligområde centralt i Gludsted samt at fastlægge de bygningsregulerende bestemmelser for lokalplanområdet.

En lokal udvikler har anmodet Ikast-Brande Kommune om at planlægge for dette byudviklingsprojekt. Området ligger inde i landsbyen Gludsted, men er ikke omfattet af en lokalplan. Det er vurderet, at det ønskede projekt medfører så væsentlige ændringer, at det forudsætter udarbejdelse af en lokalplan. Området er heller ikke udlagt til boligområde i den gældende kommuneplan, men i Forslag til Ikast-Brande Kommuneplan 2025-2037, som var i offentlig høring til og med den 30. juli 2025, er området udlagt til et nyt boligområde. Lokalplan nr. 469 for boligområdet kan ikke blive vedtaget endeligt, før den nye kommuneplan er endelig vedtaget - forventeligt i oktober 2025.



Den prikkede streg på luftfotoet viser afgrænsningen af Lokalplan nr. 469 i Gludsted. Nord er opad.

Lokalplanområdet ligger i den nordlige del af landsbyen - vest for Hjøllundvej og syd for Gludstedgårdvej. Området er på godt 4 ha og grænser mod nordvest op til søen i Gludsted. Den nordlige del af planområdet er i dag dyrket landbrugsareal,

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. 469 er ikke i overensstemmelse med den gældende Ikast-Brande Kommuneplan 2021-2033. Lokalplanområdet er derfor indarbejdet i forslaget til den nye kommuneplan "Ikast-Brande Kommuneplan 2025-2037", hvor lokalplanområdet er udlagt som et nyt rammeområde til boliger - med mulighed for både åben-lave boliger og tæt-lave boliger. Forslaget til Ikast-Brande Kommuneplan 2025-2037 blev godkendt på byrådsmødet den 19. maj 2025 (pkt. 8) og var derefter i offentlig høring til og med den 30. juli 2025. Lokalplan nr. 469 kan ikke blive vedtaget endeligt, før Ikast-Brande Kommuneplan 2025-2037 er endelig vedtaget - forventeligt i oktober 2025.

Udvalget har følgende muligheder

1. at godkende anmodningen om at igangsætte lokalplanlægning for området,
2. at afvise anmodningen om at igangsætte lokalplanlægningen for området,
3. at sende sagen tilbage til Teknik og Miljø til uddybende behandling.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 5: Cykelpuljen 2025 - Orientering om udmøntning

05.00.00-G01-15-24

Beslutning

Udvalget anbefaler, at sagen oversendes til prioritering i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Økonomi- og Planudvalget 2. september 2025

Byrådet 8. september 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- sagen oversendes til budget
- der fremsendes accept til Vejdirektoratet, såfremt der afsættes midler til projektet på budget 2026-2029.

Sagsfremstilling

Teknik og Miljø har i foråret 2025 ansøgt om tilskud fra den statslige cykelpulje til etablering af cykelstier eller delte stier på følgende steder:

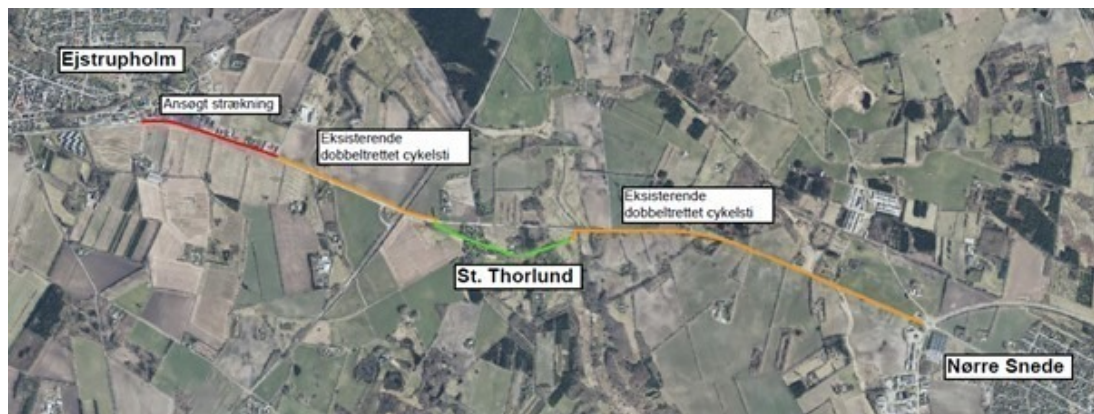
- Gl. Thyregodvej, Brande
- Dørslundvej, Brande
- Brandevej, Ejstrupholm
- Uhrevej, Brande - Uhre

Den 27. juni 2025 offentliggjorde Transportministeriet en oversigt over hvilke projekter, der har fået tildelt midler fra Cykelpuljen 2025. Her fremgår det, at Ikast-Brande Kommune har opnået tilskud til etablering af en dobbeltrettet cykelsti på Brandevej i Ejstrupholm mellem Nyholmvej og Østergade.

Der er tildelt tilskud til i alt 71 projekter af 171 ansøgte projekter, med en samlet økonomi på 682,4 mio. kr.

Projektbeskrivelse

Cykelstiprojektet langs Brandevej ved Ejstrupholm, som har opnået tilskud fra Cykelpuljen 2025, omfatter etablering af en dobbeltrettet cykelsti i nordsiden af Brandevej fra Nyholmvej til Østergade. Der er i dag en eksisterende dobbeltrettet cykelsti langs Brandevej fra rundkørslen vest for Nørre Snede til Nyholmvej ved Ejstrupholm. Det nye cykelstiprojekt bliver derfor en forlængelse af den eksisterende dobbeltrettede cykelsti.



Figur 1: Ansøgt strækning (rød markering), eksisterende dobbeltrettet cykelsti (orange markering) og anbefalet rute for cyklister (grøn markering).

Som det er i dag skal cyklister, der skal til eller fra Ejstrupholm by cykle via Holmevej og Holmegårdsvej for at komme til cykelstien mod Nørre Snede. Holmevej og Holmegårdsvej er veje i et industriområde, hvor der kører tung trafik, hvilket skaber utryghed for cyklisterne.

Strækningen fra Nyholmvej til Østergade er ca. 850 m lang, og den dobbeltrettede cykelsti etableres i en bredde på 2,5 m med en skillerabat på 2 m mellem cykelstien og kørebanen. Skillerabatten benyttes bl.a. til afvanding i form af et trug. Der ændres ikke på kørebanebredden på Brandevej.

Tidsplan

I ansøgningen til cykelpuljen er der angivet, at planlægning, forundersøgelser, projektering og arealerhvervelse foregår i 2026. Udbuds- og anlægsfasen er i 2027.

Økonomi

Projektets samlede budget er på 4.700.000 kr. Tilskuddet fra Cykelpuljen 2025 er på 1.880.000 kr. svarende til 40% af det samlede budget. Det betyder, at Ikast-Brande Kommune selv skal finansiere de resterende 60%, svarende til 2.820.000 kr.

Teknik og Miljø foreslår, at projektet oversendes til budget med henblik på at finde den resterende finansiering på budget 2026-2029. Såfremt projektet medtages i budget 2026-2029, foreslår Teknik og Miljø, at der fremsendes accept af tilskuddet til Vejdirektoratet. Accept af tilskuddet skal være fremsendt senest 1 år efter tilsagnsdatoen.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 6: Hyvildvej, Brande - Delte stier - Økonomi

05.01.02-P20-4-24

Beslutning

Udvalget anbefaler indstillingen og oversender restfinansieringen til prioritering i forbindelse med de forestående budgetforhandlinger.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Økonomi- og Planudvalget 2. september 2025

Byrådet 8. september 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- det oprindelige projekt fastholdes
- midlerne fra cykelstipuljen 2025 anvendes til projektet på Hyvildvej
- sagen oversendes til budget med henblik på finansiering af de resterende midler

Sagsfremstilling

I 2023 ansøgte Teknik og Miljø om tilskud fra den statslige cykelpulje til etablering af delte stier på Hyvildvej i Brande. Projektet opnåede tilskud på 3.575.000 kr. svarende til 50 % af projektets samlede budget. De resterende midler skal afholdes af kommunen. På Byrådsmødet den 18. marts 2024 (pkt. 15) blev der derfor bevilliget 3.575.000 kr. til projektet.

Efterfølgende har Teknik og Miljø arbejdet videre med projekteringen af de delte stier, og der har været afholdt åstedsforretning på stedet med henblik på at ekspropriere de nødvendige arealer til projektet. Ekspropriationen blev igangsat på Byrådsmødet den 18. november 2024 (pkt. 16).

I forbindelse med detailprojekteringen og afholdelse af åstedsforretning har Teknik og Miljø konstateret, at det budget, som indgik som en del af ansøgningen til cykelpuljen, ikke er tilstrækkeligt til at udføre projektet. Der mangler anslået 1,9 mio. kr.

Teknik og Miljø har tilrettet anlægsoverslaget efter det detailprojekt, der er udarbejdet samt en opgørelse over de samlede erstatninger til grundejerne.

På baggrund heraf vurderer Teknik og Miljø, at der er følgende mulige løsninger:

1. Det ansøgte projekt med delte stier fastholdes
2. Projektet tilpasses, så der etableres fællesstier på en del af strækningen
3. Projektet tilpasses, så der etableres fællesstier på hele strækningen

Hvis udvalget vælger at tilpasse projektet, kræver det at projektændringerne godkendes af Vejdirektoratet, da projektet har fået tilskud fra cykelpuljen. Når Vejdirektoratet skal godkende en projektændring, skal den vurderede effekt af det ændrede projekt være på samme niveau som det oprindelige projekt. Dette vil ikke være tilfældet ved ændringen til fællesstier, og derfor må det forventes at en godkendelse af projektændringen vil forudsætte, at der sker en reduktion af tilskuddet fra cykelpuljen.

De foreslåede løsninger er nærmere beskrevet herunder.

Løsning 1 - Delte stier:

Ved denne løsning fastholdes det oprindelige forslag med delte stier på hele strækningen, på nær på strækningen hen over broen, hvor stierne indsnævres til fællesstier, for at undgå at udvide broen. Delte stier etableres i en samlet bredde på 2,5 m, hvor 1,5 m udgør arealet til cyklister og 1,0 m udgør arealet til fodgængere. Arealet til cyklister og fodgængere er adskilt ved forskellig belægningstype på de to arealer.

Teknik og Miljø vurderer, at denne løsning er den mest trafik sikre løsning, da det er tydeligt, hvor cyklister og fodgængere skal placere sig.

Ved denne løsning vurderer Teknik og Miljø, at der mangler 1.900.000 kr.

Løsning 2 - Fællesstier på en del af strækningen

Ved dette løsningsforslag ændres stierne til fællesstier på den sydligste del af strækningen fra Lars Nielsens Vej 12 og Enkehøj og mod syd. Ved Lars Nielsens Vej 12 er der en eksisterende stiforbindelse til boligvejene på Lars Nielsens Vej, og derfor foreslås overgangen mellem delt sti og fællessti at ske her.



Figur 1 - Løsning 2 - Fællesstier på en del af strækningen

En fællessti er 1,8 m bred og anlagt med samme belægning på hele arealet. Det betyder, at cyklister og fodgængere skal færdes på det samme areal og tage hensyn til hinanden. Dette vurderes at være en dårligere løsning for cyklister og fodgængere, men da det kun er på den sydligste del af strækningen, hvor antallet af cyklister og fodgængere må forventes at være lavere end på den resterende del af strækningen, vurderer Teknik og Miljø, at det vil være forsvarligt at vælge denne løsning.

En fordel ved denne løsning er, at det vil være mindre indgribende overfor grundejerne på denne del af strækningen, da de arealer, der skal erhverves bliver mindre eller helt udgår.

Denne løsning vurderes at reducere anlægsudgiften til projektet, men der vil dog stadig ikke være tilstrækkeligt penge til projektet. Ved denne løsning vurderer Teknik og Miljø, at der mangler 1.600.000 kr.

Løsning 3 - Fællesstier på hele strækningen

Løsningsforslag 3 er at ændre projektet fra delte stier til fællesstier på hele strækningen. Dette vil reducere projektets anlægsøkonomi samt de arealer, der skal erhverves langs strækningen. Løsningen vil dog også være en trafik sikkerhedsmæssigt dårligere løsning end delte stier. Løsningen vil dog stadig være bedre for cyklister end de eksisterende forhold, hvor der kun er fortov på strækningen, og cyklisterne derfor i dag færdes på kørebanen.

Denne løsning vurderes at reducere anlægsudgiften til projektet, men der vil dog stadig ikke være tilstrækkeligt penge til projektet. Ved denne løsning vurderer Teknik og Miljø, at der mangler 900.000 kr.

Økonomi

I tabellen herunder er der angivet, hvor meget Teknik og Miljø forventer, at tilskuddet fra cykelpuljen reduceres ved de forskellige løsningsforslag, samt hvor stort et beløb, der samlet vurderes at mangle til projektet afhængigt af hvilken løsning, der arbejdes videre med.

Løsningsforslag	Forventet reduktion i tilskud	Manglende økonomi
1 - Delte stier	-	1.900.000 kr.
2 - Fællesstier på en del af strækningen	150.000 kr.	1.600.000 kr.
3 - Fællesstier på hele strækningen	400.000 kr.	900.000 kr.

Af budgetforlig for 2025 fremgår, at der i 2025 er afsat 1,0 mio. kr. i en cykelstipulje for 2025. Beløbet er ikke disponeret til andre projekter, og vil derfor kunne anvendes til projektet på Hyvildvej. Det fremgår også af budgetforliget, at der i overslagsårene 2026-2028 er afsat 2,0 mio. kr. årligt.

Teknik og Miljø vurdering

Teknik og Miljø vurderer, at løsning 1 vil være den bedste løsning, da den skaber mest trafiksikkerhed for cyklister og gående på strækningen. Det er ligeledes den løsning, der er givet tilskud til fra statens cykelpulje 2023. Denne løsning er dog også den dyreste af de tre muligheder.

Teknik og Miljø vurderer, at der bør vælges den trafiksikkerhedsmæssigt bedste løsning på strækningen, hvilket også skal ses i lyset af den beskedne merpris. Det anbefales derfor, at arbejde videre med løsning 1, og finde den resterende finansiering i forbindelse med de kommende budgetforhandlinger.

Hvis der ikke kan findes de manglende midler til projektet, har udvalget mulighed for at droppe projektet helt og ansøge til den statslige cykelpulje igen på et senere tidspunkt. Det vil betyde, at hele tilskuddet fra cykelpuljen bortfalder, og de udgifter, der indtil videre har været på projektet alene afholdes af Ikast-Brande Kommune.

Det er en forudsætning for, at der kan træffes beslutning om ekspropriation til delte stier på Hyvildvej, at finansieringen er på plads. Hvis løsningsforslag 2 eller 3 vælges og projektet dermed skal tilpasses, kræver det at Vejdirektoratet godkender projektændringerne inden ekspropriationen vil kunne godkendes.

Der gøres opmærksom på at beregningerne for stierne på Hyvildvej er foretaget på baggrund af overslag og derfor er estimater for omkostningerne til projektet. Den endelige projektøkonomi kendes først når Teknik og Miljø har gennemført et udbud på projektet.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 7: Renovering af fortov på Toften i Bording

05.01.13-G01-4-25

Beslutning

Vedtaget.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025.

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- udvalgsbeslutningen fra den 22. januar 2025, om at nedlægge fortovet i den ene side på Toften i Bording, fastholdes.

Sagsfremstilling

Den 22. januar 2025 (pkt. 10) godkendte Udviklings- og Erhvervsudvalget, at fortovet i den ene side på boligvejen Toften i Bording nedlægges i forbindelse med udskiftning af fjernvarmerør. Ved at nedlægge fortovet samtidig med ledningsejernes arbejde, vil både anlægsomkostningerne og de fremtidige driftsomkostninger være mindre. Teknik og Miljø vurderer, at trafikikkerheden opretholdes, og at det er tilstrækkeligt med fortov i den ene side.

På nedenstående kort ses med rødt de fortove, der nedlægges og med grønt de fortove, der bevares.



Kort der viser fortove, der nedlægges (røde) og bevares (grønne) på Toften i Bording.

Udvalget fulgte anbefalingen fra Teknik og Miljø. Projektet har derfor været i høring hos de 24 grundejere, der bliver direkte berørt af ændringen. Høringen af projektet har resulteret i høringssvar fra 21 af grundejerne. Høringssvarene i deres fulde længde er vedhæftet som bilag.

Høringssvar

Beboerne på Toften i Bording beskriver blandt andet følgende i høringssvaret:

- Bekymring for om græsrabatten vil blive brugt som hundetoilet.
- Hvem har ansvaret for vedligeholdelse?
- Hvordan opretholdes tilgængeligheden for ældre, gangbesværede og barnevogne?
- Bekymring for om græsrabatten vil blive brugt til opbevaring af trailere og affaldsbeholdere.
- Hvordan håndteres snerydning og saltning af græsabat?
- Bekymring for om græsset i rabatten reducerer oversigtsforholdene i vejkryds og ved udkørsler.
- Forskellig brug og vedligehold af græsabat kan føre til uenigheder og konflikter mellem beboerne.
- Bekymring for om uens vedligehold af græsabat gør, at området fremstår mindre attraktivt og påvirker ejendomsværdien negativt.

Teknik og Miljøs anbefaling

I tilsvarende nye og lukkede boligområder etableres boligvejene kun med fortov i den ene side. Det er samtidig ikke Teknik og Miljøs oplevelse, at vedligeholdelse af græsrabatter og grønne fortove i boligområder giver udfordringer i forhold til tilgængelighed eller oversigtsforhold.

Rabatterne vil som udgangspunkt ikke kunne anvendes til opbevaring af trailere og affaldsbeholdere, da dette dels betyder, at rabatten ikke kan anvendes til det den er tiltænkt, dels vil det genere den almindelige drift af rabatterne. Drift og vedligeholdelse af rabatarealerne fremadrettet påhviler Ikast-Brande Kommune, og rabatarealerne må i henhold til gældende kvalitetsbeskrivelse have en højde på max. 15 cm inden de slås. Grundejere kan ikke pålægges at foretage vinterbekæmpelse og renholdelse af rabatter.

Teknik og Miljø anbefaler derfor fortsat, at fortovet i den ene side af Toften nedlægges. I lukkede boligområder som Toften vurderer Teknik og Miljø ikke, at trafikikkerheden reduceres ved nedlæggelse af fortovet i den ene side. Derudover anbefales det af økonomiske hensyn.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Bilag

Samlet høringssvar

Punkt 8: Nye kontrakter for kollektiv trafik

13.05.00-Ø54-1-23

Beslutning

Orienteringen tages til efterretning.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Midttrafik har på vegne af Ikast-Brande Kommune udbudt den kollektive trafik (by-, lokal- og skolebusruter). De nye kontrakter er underskrevet og trådte i kraft fra sommeren 2025. Kontraktperioden løber frem til sommeren 2030. Udbuddets pakke 1 består af by- og lokalruter. Pakke 2 består af skoleruter. Pakke 1 blev vundet af Herning Bilen og pakke 2 blev vundet af Umove.

I forbindelse med det nye skoleår er skolebusruterne blevet opdateret i forhold til elevernes bopæl. Samtidig er fire skolebusruter i skoledistrikterne ved Brande blevet reduceret til tre ruter. Dette er blandt andet som følge af, at færre elever skal betjenes, og at friskolerne betjenes i mindre omfang.

Nordre Skole er overbygningsskole for de ældste elever i Isenvad. Disse elever er ikke tidligere blevet betjent af skolebussen om eftermiddagen. Dette er ændret til skoleåret 2025/2026, så skolebussen også kører fra Nordre Skole til Isenvad Skole om eftermiddagen.

De nye skolebusruter er i overensstemmelse med den politisk vedtagne serviceniveaubeskrivelse.

Budgetmæssige konsekvenser

Ændringerne på skolebusruterne giver ikke anledning til budgetmæssige konsekvenser.

Punkt 9: Status på sager om matrikeloverskridelser

04.00.00-P00-92-23

Beslutning

Taget til efterretning.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- status og praksis for sagsbehandling tages til efterretning

Sagsfremstilling

Resumé

Sagen tager udgangspunkt i den Højesteretsafgørelse, der fik betydning for en byretssag, som Ikast-Brande Kommune var involveret i. Sagen omhandlede hævde på kommunale grønne arealer. Afgørelsen betyder, at retspraksis er blevet klarere, hvilket betyder at skel mod kommunen skal respekteres. Byrådet har den 24. juni 2024 (punkt nr. 15) besluttet en ny praksis for salg af grønne områder. I denne praksis står: "Grønne arealer sælges som udgangspunkt ikke, da arealerne ofte er en del af en sammenhængende, overordnet plan (fx en bebyggelsesplan) og dermed tjener et formål (fx rekreativt friareal) og idet skel som udgangspunkt skal respekteres."

Praksis for matrikeloverskridelser

Teknik og Miljø håndterer på baggrund af ovenstående matrikeloverskridelserne efter følgende praksis:

- Der udsendes en skrivelse til grundejer om mulig overskridelse af skel. I skrivelsen er der en frist på 4-6 uger til at grundejeren kan vende tilbage med bemærkninger til sagen.
- Dialog med grundejeren med udgangspunkt i at grønne arealer som udgangspunkt ikke sælges, og der som udgangspunkt ikke laves aftaler om brug af arealerne.
- Er der uenighed om skellets placering, afsættes skel af Ikast-Brande Kommune.
- Der udsendes herefter ny skrivelse om at respektere afsatte/oprindelige skel. I denne skrivelse er der en frist på 4-6 uger til at bringe forholdet i orden
- Respekteres det afsatte skel fortsat ikke, vil forholdene blive bragt i orden for grundejers regning
- Anerkendes det afsatte skel ikke, vil Ikast-Brande Kommune indkalde til en skelforretning.

Status

Der er løst omkring 25 sager siden efteråret 2023. Der er stor forskel på kompleksiteten af de forskellige sager. Der eksisterer på nuværende tidspunkt nu i alt ca. 285 sager vedr. matrikeloverskridelser. Omkring 80% af sagerne vedrører overskridelser som ud fra satellitfotos er vurderet til at være større end 10 m².

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 10: Ringstrupvej 14, 7430 Ikast - ansøgning om landzonetilladelse til støjvolde, tilskuerterrasser m.m.

01.03.03-P19-23-25

Beslutning

Udvalget finder, med henvisning til de korrektioner og præciseringer ansøger er fremkommet med siden sidste udvalgs møde, jf. udvalgserklæringen fra 7. maj 2025, at der kan gives tilladelse i henhold til løsning 2, dvs. at jorden nyttiggøres lokalt i overensstemmelse med det ansøgte.

Måtte der være jord tilbage, som ikke kan nyttiggøres inden for den her omhandlende landzone, har det den konsekvens, at jorden skal køres væk. I fald der er behov for tilkørsel af ler til lerkappen forudsættes at andet køres væk. Der kan med andre ord ikke tilføres yderligere mængder jord til området.

Behandlingsforløb

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 7. maj 2025

Udviklings- og Erhvervsudvalget 7. maj 2025

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 27. august 2025

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Tidligere udvalgsbeslutninger

Udviklings- og Erhvervsudvalget 7. maj 2025, pkt. 9

Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget 7. maj 2025, pkt. 7

Udvalget har drøftet sagen og de forskellige alternativer. Et enigt udvalg er, efter afvejning af de samlede forhold og hensyn, sindet at pege på løsning 2, der giver mulighed for at nyttiggøre jorden i overensstemmelse med det ansøgte.

Det er væsentlig for udvalget, at projektet afsluttes og ikke senere end udgangen af 2026 og i overensstemmelse med de tilladelser som er meddelt og meddeles.

Udvalget har endvidere noteret, at området afleveres i en stand så det fremstår egnet til rekreativ anvendelse, som delvis beskrevet i ansøgningen. Imidlertid finder udvalget, at der mangler en præcision i ansøgningen fsva den offentlige adgang og brug efterfølgende. Ligeledes finder udvalget at der mangler en klarere aktivitets- og udførelsesplan med henblik på færdiggørelsen inden udgangen af 2026.

Ligeledes er det vigtigt, at den bestående overhøjde nedbringes til de allerede tilladte højder, jf. de tidligere zonetilladelser. Samtidig ønskes en plan for færdiggørelsen af de allerede tilladte støjvolde.

Måtte der være jord tilbage, som ikke kan nyttiggøres inden for den her omhandlende landzone, har det den konsekvens, at jorden skal køres væk.

Da der således stadig er ubekendte, finder udvalget, at ovenstående spørgsmål skal vurderes administrativt og politisk førend der kan træffes en endelig beslutning.

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- sagen drøftes, og der træffes beslutning om, hvorvidt det ansøgte kan imødekommes.

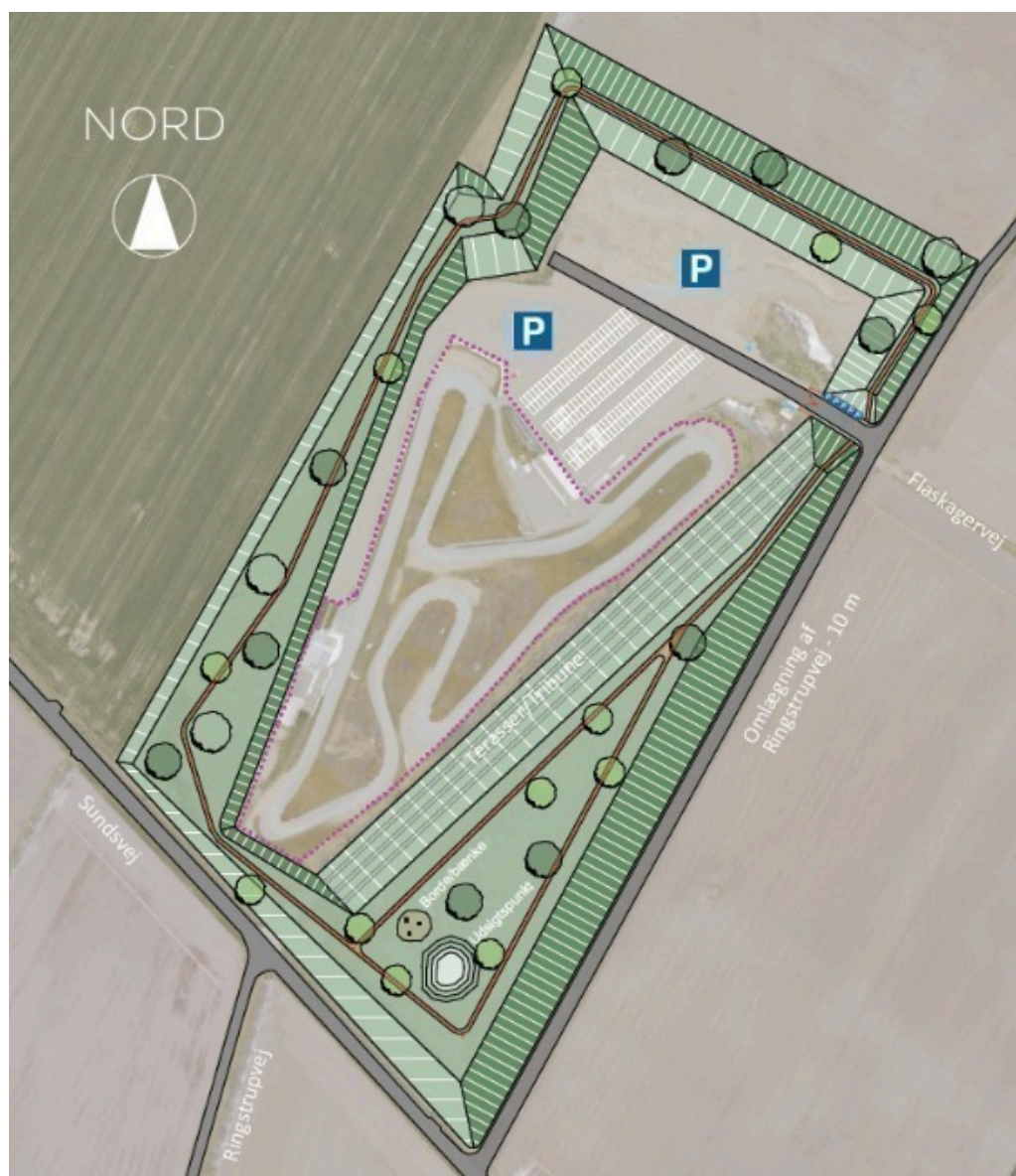
Sagsfremstilling

Sagen behandles på et fællesmøde i Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget og Udviklings- og Erhvervsudvalget, den 27. august 2025, kl. 10:30 i mødelokale 100, Rådhuset.

Supplerende oplysninger 27. august 2025

På baggrund af udvalgsbeslutningen af 7. maj 2025 har ansøger indsendt en justeret situationsplan til illustration af det ansøgte projekt samt en tidsplan for gennemførelsen af projektet. Begge er vedlagt som bilag.

Situationsplanen er gengivet herunder, og det ses, at det ansøgte nu er suppleret med, at der udlægges et stisystem rundt på støjvoldene og etableres spredt buskbeplantning rundt omkring på voldene. Uden for lågen ved indkørslen til gokartbanen etableres parkeringsmulighed for dem, som ønsker at gå en tur rundt på voldene. På det plateau, som toppen af den sydøstlige støjvold udgør, ønskes etableret en lille høj, der rejser sig cirka to meter over plateauet. Højen er tænkt som et udsigtspunkt, der gør det muligt at kigge hen over de buskbeplantninger, der ønskes etableret i området. Det ses endvidere, at der vil blive opstillet borde og bænke, som de besøgende kan benytte. Derudover vil projektet være som oplyst i forbindelse med mødet, den 7. maj 2025.



Signaturforklaring

-  Hegn
-  Sti
-  Port
-  Parkering
-  Busk beplantning

Af den indsendte tidsplan fremgår det i hovedtræk, at arbejdet med flytningen af Ringstrupvej forventes foretaget omkring årsskiftet 2025/2026 og i de første måneder derefter. Arbejdet med færdigregulering af støjvoldene - herunder etablering af tilskuerterrasser m.m. - foretages derefter fra omkring april 2026 og vil være færdigt ved udgangen af 2026.

Dog ønskes beplantning og tilsåning først foretaget i det efterfølgende forår (april 2027), så jorden får lidt tid til at sætte sig forud.

Teknik og Miljø bemærker

Teknik og Miljø bemærker indledningsvist, at hele det ansøgte projekt forudsætter, at ønsket om forlægning af Ringstrupvej imødekommes. Teknik og Miljø ser, at det med det ansøgte vil være muligt for offentligheden at benytte de etablerede terrænformer rekreativt - herunder uden for gokartbanens åbningstider. Muligheden for at opleve det omgivende relativt flade landskab fra det ønskede udsigtspunkt vil givetvis kunne give de besøgende en oplevelse. I øvrigt henvises til bemærkningerne fra den tidligere behandling af sagen.

Tidligere sagsfremstilling, 7. maj 2025, pkt. 9:

Sagen behandles på et fællesmøde i Klima-, Natur- og Bæredygtighedsudvalget og Udviklings- og Erhvervsudvalget, den 7. maj 2025, kl. 9.30 i mødelokale 100, Rådhuset.

Baggrund

Gokartbanen ved Ringstrupvej blev etableret omkring 1964. Med indførelsen af miljøregler (fra omkring 1974 og frem) blev der efterhånden stillet miljømæssige krav – også til ”gamle” motorsportsbaner – og sådanne krav indeholder typisk bestemmelser om maksimal støjafgivelse til omgivelserne af hensyn til nabobeboelser.

Ringkjøbing Amt varetog miljøreguleringen af gokartbanen ved Ringstrupvej før kommunalreformen i 2007 – eksempelvis via et påbud i 1994 og en miljøgodkendelse i 2002. Reguleringen rettede sig særligt mod at mindske støjdbredelsen fra banen, idet banen med dens aktivitetsniveau ikke kunne overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser på området. Dette aktualiserede behovet for at dæmpe støjafgivelsen ved hjælp af støjvolde omkring gokartbanen.

Efter kommunalreformen overtog Ikast-Brande Kommune rollen som miljømyndighed i forhold til gokartbanen, og efter ansøgning har Ikast-Brande Kommune ad flere omgange meddelt landzonetilladelser og miljøgodkendelser til etablering af delstrækninger af støjvolde omkring gokartbanen. Der er eksempelvis meddelt landzonetilladelse og miljøgodkendelse til støjvolden mod vest-nordvest i 2014. Der blev i den forbindelse søgt om at nyttiggøre forurenede jord ved at indbygge jord fra et byggeprojekt på Viborg Sygehus i den pågældende støjvold. Nyttiggørelsen af forurenede jord ville dels kunne medvirke til hurtigere at fremskaffe jord til opbygning af støjvolden og dels til at finansiere etableringen af støjvolden uden, at dette ville blive en økonomisk belastning for gokartklubben, som driver selve gokartbanen. Primo februar 2025 er der foretaget analyser af det øvre grundvand ved støjvoldene, og disse analyser viser, at der ikke er sket forurening af grundvandet i forbindelse med nyttiggørelsen af forurenede jord på stedet.

I de gældende landzonetilladelser fremgår de ansøgte højder på støjvoldene – støjvolden mod vest-nordvest må således være cirka seks meter høj i henhold til landzonetilladelsen, mens støjvoldene mod nordøst og sydøst må være otte meter høje, når de er færdigetablerede.

I forbindelse med en af landzonesagerne (i 2018) fremgik det, at ansøger på sigt ønskede en forlægning af Ringstrupvej til en placering umiddelbart øst om gokartbanens samlede støjvoldanlæg.

I efteråret 2024 henvendte ansøger sig med et konkret ønske om den nævnte vejforlægning af Ringstrupvej. Omtrent på samme tidspunkt var der efter henvendelser fra borgere i området rettet fokus på, at der var blevet opbygget støjvolde i større højde end forudsat i landzonetilladelsen – særligt vedrørende støjvolden mod sydøst. På Udviklings- og Erhvervsudvalgets møde, den 4. december 2024, drøftede udvalget ønsket om vejforlægning og besluttede, at denne sag skulle udsættes for at sikre samtidighed med eventuelle andre nødvendige myndighedstilladelser – herunder implicit i forhold til eventuel myndighedsbehandling med hensyn til støjvoldopbygningen på stedet.

Teknik og Miljø har sideløbende kunnet konstatere, at der er blevet kørt mere jord til området, end der umiddelbart kan indbygges med de tilladte dimensioner af støjvoldene i landzonetilladelserne. En opmåling har sandsynliggjort, at der – blandt andet afhængigt af, hvor meget jorden vil sætte sig – er i størrelsesordenen 40.000 m³ mere jord i området, end der kan indbygges i støjvoldene mod nordøst og sydøst. På den baggrund har Ikast-Brande Kommune i januar 2025 over for ansøger indskærpet, at forudsætningerne i landzonetilladelserne om støjvoldenes dimensioner skal overholdes. Samtidig anmodede Ikast-Brande Kommune om en handlingsplan fra ansøger med henblik på at bringe forholdene på stedet i overensstemmelse med det forudsatte i de gældende landzonetilladelser.

Ansøgning

I forlængelse af det ovenstående modtog Ikast-Brande Kommune, den 10. marts 2025, en ansøgning om landzonetilladelse til:

1. Forlægning af Ringstrupvej til en placering umiddelbart øst om gokartbanen med tilhørende støjvoldanlæg
2. Udbygning af støjvolde i cirka otte meters højde sydvest og nordøst for baneanlægget på og ved Ringstrupvejs nuværende placering. (Øvrige strækninger af støjvoldene reguleres i højde svarende til det angivne i de nugældende landzonetilladelser)
3. Etablering af tilskuerterrasser opbygget af jord på og ved Ringstrupvejs nuværende placering mellem de ønskede udbygninger af støjvoldene mod sydvest og nordøst.

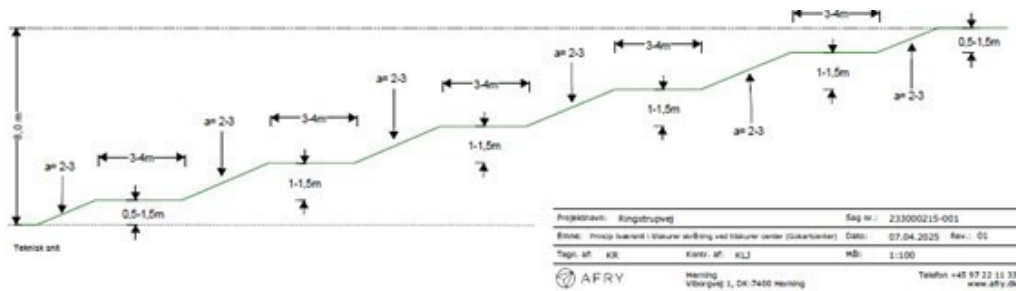
En imødekomme af det ansøgte vil medføre, at den jord, der er kørt til området, vil kunne indbygges på stedet. Det ansøgte er skitseret på illustrationerne herunder:



Figur 1 - Plantegeometri fra ansøgningen (Målforskel er ændret i forhold til det angivne)



Figur 2 – Ansøgers visualisering af de ønskede tilskuerterrasser opbygget af jord



Figur 3 – Ansøgers principskitse, der viser et snit af de ønskede tilskuerterrasser. Terrasserne udgøres af niveauspring i terrænet fordelt fra niveauet ved selve gokartbanen og op til den tilladte højde på otte meter over terræn for støjvolden mod sydøst, som tilskuerterrasserne etableres op til.

Ansøger oplyser i hovedtræk følgende om det ansøgte (i forkortet og omformuleret form - ansøgningen er vedlagt i sin helhed som bilag):

- Ved at integrere overskydende jord i projektet undgås de transportrelaterede emissioner, der ellers ville være forbundet med eventuel bortkørsel af jord fra området
- Udbygningen af støjvoldene sydvest og nordøst for baneanlægget vil fungere som effektive støjbarrierer, der vil minimere lydudbredelsen og forbedre mulighederne for den fremtidige anvendelse af gokartbanen. Medsendte støjberegninger sandsynliggør, at den ansøgte udbygning af støjvoldene vil reducere støjniveauerne markant, især i de mest støjbelastede referencepunkter. Udbygningen vil desuden imødegå eventuelle lysgener for omgivelserne i forbindelse med lysanlægget på gokartbanen
- Tilskuerterrasserne vil skabe et unikt og attraktivt miljø for fans og tilskuere. DASU (Dansk Automobil Sports Union) støtter op om initiativet om at etablere en dedikeret tilskuerzone ved gokartbanen, da dette vil kunne modvirke, at der opstår uhensigtsmæssige situationer med hensyn til både sikkerhed og løbsafvikling – samtidig med, at publikums oplevelse af sporten kan forbedres.
- Som en del af projektet vil ansøger gerne overtage rådigheden over den eksisterende del af Ringstrupvej på den pågældende strækning. Ansøger afholder til gengæld udgifterne forbundet med forlægningen af Ringstrupvej – herunder asfalteringen af det nye forløb
- Forlægningen af Ringstrupvej vil medvirke til at forbedre adgangsforholdene til gokartbanen samt trafikafviklingen og -sikkerheden på de offentlige veje ved gokartbanen. Ved hjørnet af støjvolden ved den nye del af Ringstrupvej og udmundningen ved Sundsvej vil der blive lagt særlig vægt på trafiksikkerhed og etablering af gode oversigtsforhold
- For at forbedre det visuelle udtryk vil der blive plantet et læhegn mellem støjvolden og den nyetablerede del af Ringstrupvej. Læhegnet vil blive placeret i en afstand på cirka 3 meter fra vejrabatten og hen til foden af støjvolden
- For at sikre området uden for anlæggets åbningstid og under løb vil der blive etableret et robust fysisk hegn rundt om selve gokartbanen. Hegnet udstyres med låger, der kan låses sikkert, og det vil strække sig rundt om hele gokartbanen for at sikre, at ingen kan få adgang til baneanlægget uden for den officielle åbningstid. Hegnet vil ikke omslutte støjvoldene og tilskuerterrasserne, men blot selve gokartbaneanlægget.

Teknik og Miljø vurderer og bemærker

Den ansøgte udbygning af støjvoldanlægget er af relativt begrænset omfang i forhold til de eksisterende tilladte støjvold omkring gokartbanen og vurderes ikke i sig selv at ville medføre væsentlige ændringer i landskabsbilledet i forhold til de eksisterende tilladte forhold. De ansøgte tilskuerterrasser vurderes tilsvarende ikke at ville få væsentlig betydning for oplevelsen af det samlede anlæg set fra omgivelserne – herunder hvis Ringstrupvej samtidig forlægges uden om det samlede støjvoldanlæg. Grænsen for lokalplanpligt defineres generelt ved ændringer, som indebærer væsentlige ændringer i det bestående miljø, men det bemærkes i forlængelse af dette, at det samlede anlæg på stedet - gokartbanen med tilhørende støjvoldanlæg og det aktuelt ansøgte - givetvis ville blive betragtet som lokalplanpligtigt, hvis det hele skulle etableres på stedet på bar mark i dag. Den juridiske og planfaglige vurdering af spørgsmålet om lokalplanpligt vil i visse konkrete tilfælde være behæftet med en vis usikkerhed, og i landzone- og plansager vil der altid være en vis risiko for, at Planklagenævnet ikke er enig i kommunens vurderinger i tilfælde af en eventuel påklage af kommunens afgørelse. Det vil således kunne ske, at Planklagenævnet i tilfælde af påklage vil omgøre kommunens eventuelle afgørelse om landzonetilladelse til det ansøgte - også selv om det ansøgte i sig selv i det konkrete tilfælde er af relativt begrænset omfang i forhold til de eksisterende tilladte forhold på stedet.

Det bemærkes, at etableringen af offentlige trafik anlæg som veje ikke forudsætter landzonetilladelse. Med hensyn til forholdene omkring en eventuel forlægning af Ringstrupvej bemærkes det, at Ringstrupvej i dag krydser Sundsvej i et firbenet kryds. I dette kryds er der i de seneste fem år registreret tre materielskadeuheld. Det betyder, at der kun skal

registreres et uheld mere i krydset før, det bliver kategoriseret som en sort plet (fire uheld eller flere inden for en fem-årig periode). Det er derfor sandsynligt, at Teknik og Miljø vil skulle lave trafiksikkerhedsforbedrende tiltag i dette kryds inden for de kommende år. Ved at forlægge en del af Ringstrupvej som ansøgt vil krydset Ringstrupvej/Sundsvej blive ændret fra et firbenet kryds til to T-kryds. Dette vurderes at have en positiv effekt på trafikikkerheden, da vigepligtsregulerede firbenede kryds generelt er forbundet med en større uheldsrisiko end vigepligtsregulerede T-kryds. I øvrigt henvises til oplysningerne og bemærkningerne i dagsordenspunktet om emnet fra Udviklings- og Erhvervsudvalgets møde, den 4. december 2024.

Hvis det ansøgte imødekommes, kan voldanlægget – særligt den del der ligger sydøst for gokartbanen – tænkes med fordel at kunne suppleres med yderligere rekreative anvendelsesmuligheder. Det kunne eksempelvis være i form af et stiforløb til et udsigtspunkt på toppen af støjvolden; beplantning og pleje, der styrker naturindholdet på stedet; et mountainbikespor eller andet, der kan drage nytte af de muligheder, som en modelleret terrænform kan give i et ellers fladt landskab. Der vil være en vis drift forbundet med sådanne yderligere rekreative anvendelsesmuligheder, og det må forudsættes, at ansøger varetager en sådan drift.

Hvis det ansøgte ikke imødekommes, vil dette indebære efterfølgende krav om, at de omkring 40.000 m³ overskydende jord køres væk fra området. Teknik og Miljø er ikke bekendt med en mulig aftager af jord i denne størrelsesorden inden for en relativ kort radius, og det vil formentlig være forbundet med en del besvær at finde egnede, godkendte modtagere af jorden. Jordmængden vil svare til omkring 1.800 lastvognstræk, og en eventuel bortkørsel af jorden (typisk med dieseldrevne køretøjer) vil indebære en CO₂-udledning, der ville kunne være undgået ved at imødekomme det ansøgte.

Hvis det forudsættes, at jorden kan afsættes inden for en gennemsnitlig køreafstand på 25 kilometer, vil de 1.800 transporter medføre omkring 90.000 kørt kilometer. CO₂-udledningen fra lastvognstransport afhænger af flere forhold, men hvis udledningen som tommelfingerregel sættes til 1 kg CO₂ pr. kørt kilometer, vil bortkørslen af jorden medføre en CO₂-udledning på cirka 90 tons. (Samfundets gennemsnitlige, årlige CO₂-udledning pr. dansker kan til sammenligning opgøres til cirka 17 tons).

Der er blandt andet følgende muligheder for beslutning

1. Det kan besluttes, at der skal meddeles afslag til det ansøgte. Dette kan begrundes med, at det ansøgte ikke vurderes at kunne rummes i en landzonetilladelse, og at der ikke ønskes etableret yderligere anlæg end det allerede tilladte i området. Dette vil indebære, at der skal køres omkring 40.000 m³ jord væk fra området. Dette vil dels give anledning til en øget CO₂-udledning samt – formentlig – besvær med at finde egnede, godkendte modtagere inden for en relativ kort køreafstand.
2. Det ansøgte kan imødekommes med de fornødne tilladelser/godkendelser med henvisning til, at det ansøgte ikke vil medføre væsentlige ændringer i landskabsbilledet i forhold til de eksisterende tilladte forhold på stedet. Dette kan eventuelt betinges af, at der i passende omfang etableres yderligere rekreative anvendelsesmuligheder og sikres generel offentlig adgang til disse anvendelsesmuligheder på de egnede arealer uden for selve gokartbanen - herunder eventuelt med en forudsætning om, at ansøger varetager den fremtidige drift af disse rekreative anvendelsesmuligheder. Det kan i den forbindelse besluttes, at ansøger skal indsende et konkret skitseprojekt med sådanne yderligere rekreative anvendelsesmuligheder, inden der træffes endelig beslutning om at imødekomme det samlede projekt.
3. Det kan besluttes, at det ansøgte ikke vil kunne imødekommes uden forudgående planlægning (udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplanlægning). I forbindelse med en sådan eventuel planproces vil der kunne indtænkes yderligere rekreative anvendelsesmuligheder og sikres generel offentlig adgang til disse anvendelsesmuligheder på de egnede arealer uden for selve gokartbanen. Ansøger vil i givet fald til brug for planprocessen skulle indsende et konkret skitseprojekt med sådanne yderligere rekreative anvendelsesmuligheder - herunder oplysninger om den fremtidige drift af området m.v.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Bilag

Tidsplan - juni 2025

Tilrettet situationsplan - juni 2025

Ansøgning om landzonetilladelse - Midtjysk karting bane

Punkt 11: Ringstrupvej, Faurholt - omlægning af vej

05.01.02-P20-6-24

Beslutning

Vedtaget.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 4. december 2024

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- forlægning af Ringstrupvej medtages i Appendix
- proces for omlægning af Ringstrupvej igangsættes
- der arbejdes videre med udarbejdelse af aftale om infrastruktur

Sagsfremstilling

Omlægningen af Ringstrupvej blev drøftet i Udviklings- og Erhvervsudvalget den 4. december 2024, pkt. 6. Udvalget besluttede at udsætte sagen, så der sikres en samtidighed med eventuelle andre myndighedstilladelser.

Supplerende oplysninger 27. august 2025

Omlægningen af vejen betyder, at det eksisterende vejareal, der ikke længere skal fungere som vejareal, skal nedlægges som offentlig vej. Processen for nedlæggelsen skal følge vejlovens bestemmelser, hvilket betyder en høringsperiode på 8 uger før der kan træffes en endelig beslutning om omlægning af vejen. Høringen skal også omfatte de ledningsejere, der har ledninger i det nuværende vejareal.

Det nye vejareal, hvor vejen omlægges til skal være optaget på kommunens vejplan, hvilket betyder, at der skal medtages et projekt i Appendix på trafikplanen.

Som en del af projektet har Midtjysk Gokartbane tilkendegivet, at de gerne vil overtage rådigheden over den eksisterende del af Ringstrupvej på den pågældende strækning. Ansøger afholder til gengæld udgifterne forbundet med forlægningen af Ringstrupvej – herunder også asfalteringen af det nye forløb.

Inden der træffes endelig beslutning om omlægning af vejen skal der udarbejdes en aftale om udbygning af infrastruktur med Midtjysk Gokartbane. Aftalen vil blive forelagt udvalget med henblik på godkendelse.

Tidligere sagsfremstilling 4. december 2024, pkt. 6

Teknik og Miljø har fået en henvendelse fra Midtjysk Gokartbane, som spørger om muligheden for at forlægge en del af den offentlige vej Ringstrupvej syd for Faurholt. Denne sag forelægges udvalget allerede på dette tidspunkt med henblik på en principiel drøftelse om forlægning af vejen.

Selvom Teknik og Miljø finder, at der er gode trafikfaglige argumenter for at støtte en forlægning, kan ansøgningen ikke ses løsevet fra de myndighedstilladelser, der allerede er meddelt til anlæggelsen af støjvoldene omkring gokartbanen, samt de i forbindelse med en eventuel vejforlægning nødvendige supplerende tilladelser.

Teknik og Miljø har ved besigtigelse på stedet konstateret, at der fortsat arbejdes på etableringen af støjvoldene, herunder ved påfyldning af yderligere jord. Der foreligger landzonetilladelser og miljøgodkendelser til etableringen af støjvoldene. De allerede tilladte rammer for påfyld og afgrænsning af støjvoldene i omfang og højder skal vurderes forinden, der kan meddeles eventuelle yderligere tilladelser, herunder tilladelser i forhold til forlægning af vejen og eventuel etablering af voldanlæg tværs over det eksisterende vejforløb. Der bør være samtidighed i afgørelserne i dette tilfælde.

Projektet

Det drejer sig om ca. 500 m af Ringstrupvej ved Sundsvej, som angivet på nedenstående kortudsnit. Det eksisterende vejforløb er markeret med blå. Det foreslåede nye vejforløb er markeret med rødt.



Figur 1: Ringstrupvej - Eksisterende vejforløb og foreslået nyt vejforløb

På vestsiden af vejen ligger en gokartbane med støjvolde ud mod kørebanen på en del af strækningen. Støjvoldene er ikke etableret på hele strækningen, hvor gokartbanen er beliggende, idet Ringstrupvejs nuværende forløb ikke gør det muligt helt at afskærme gokartbanen med støjvolde. Det er derfor et ønske, at Ringstrupvej forlægges mod øst, så "hullerne" i støjvoldene efterfølgende kan lukkes ved at udbygge voldene ind over det nuværende vejareal. Arealet øst for Ringstrupvej, som vejen ønskes forlagt til, er ejet af ansøger, Midtjysk Gokartbane.

Ringstrupvej krydser i dag Sundsvej i et firebenet F-kryds. I dette kryds er der i de seneste 5 år registreret 3 materielskadeuheld. Det betyder, at der kun skal registreres et uheld mere i krydset før det bliver kategoriseret som en sort plet. (4 uheld eller flere inden for en 5 årig periode). Det er derfor sandsynligt, at Teknik og Miljø skal lave trafiksikkerhedsforbedrende tiltag i dette kryds inden for de kommende år.

Ved at forlægge en del af Ringstrupvej vil krydset Ringstrupvej/Sundsvej blive ændret fra et firebenet F-kryds til to T-kryds. Dette vurderes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden, da vigepligtsregulerede F-kryds generelt er forbundet med en større uheldsrisiko end vigepligtsregulerede T-kryds.

Økonomi

Midtjysk Gokartbane foreslår, at de selv står for at projektere forlægningen af vejen i samarbejde med Teknik og Miljø, samt etablering af den nye vej på nær asfaltarbejdet, som de foreslår, at Teknik og Miljø afholder udgifterne til. Teknik og Miljø vurderer, at udgiften til asfalt på de ca. 500 m der ønskes forlagt, vil være ca. 610.000 kr.

Hvis Teknik og Miljø selv skulle afholde alle udgifterne til at forlægge vejen, vurderes det at koste ca. 2,6 mio. kr.

Jf. Vejlovens § 8, stk. 1 er det vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i en stand som trafikens art og størrelse kræver. Der kan dog indgås aftale med en fysisk eller juridisk person om, at denne helt eller delvist afholder udgifterne til arbejder på vejen, som ikke er omfattet af ansvarsforpligtigheden i stk. 1. jf. § 8, stk. 3. Det betyder, at det er muligt for vejmyndigheden at indgå en aftale med Midtjysk Gokartbane om, at de helt eller delvist afholder udgifterne til at forlægge vejen.

Teknik og Miljø's trafik- og vejfaglige vurdering

Teknik og Miljø vurderer, at det vil være en god idé at forlægge ca. 500 m af Ringstrupvej ved Sundvej. Krydsningen

mellem Ringstrupvej og Sundsvej har været ramt af et par trafikuheld med materielskade de seneste år. En nedlæggelse af krydset vil alt andet lige forbedre trafikikkerheden markant. Det er Teknik og Miljøs vurdering, at et projekt til forbedring af trafikikkerheden det konkrete sted formentlig vil skulle gennemføres inden for de nærmeste år.

Budgetmæssige konsekvenser

Ingen.

Punkt 12: Udkast til ansøgning til puljen Levende og bæredygtige bymidter

24.10.05-P08-1-23

Beslutning

Anbefales.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 27. august 2025

Økonomi- og Planudvalget den 2. september 2025

Byrådet den 8. september 2025

Indstilling

Teknik- og Stabsdirektøren indstiller, at

- det godkendes, at der sendes en ansøgning til puljen "Levende og bæredygtige bymidter"
- forslaget til indhold og proces godkendes.

Sagsfremstilling

Erhvervsstyrelsens "Indstillingsudvalg for bæredygtig byudvikling" indkalder ansøgninger inden for temaet "Fysisk omstilling til levende og bæredygtige bymidter". Med ansøgningsrunden vil indstillingsudvalget understøtte konkrete fysiske anlægsinvesteringer, der skal skabe en strukturel transformation i bymidten og som tager udgangspunkt i en bymidtestrategi. Der er ansøgningsfrist den 3. november 2025, og der kan forventes svar medio februar 2026.

Hvem kan søge: Kommuner med byer mellem 4.000 og 20.000 indbyggere.

Hvordan er finansieringen: Indstillingsudvalget udbyder op til 55 mio. kr. i finansiering. Der kan søges om støtte til projekter med et budget på minimum 5 mio. kr. Der kan maksimalt ansøges om i alt op til 15 mio. kr. i tilskud, svarende til et projekt med et samlet budget på 37,5 mill.kr., idet projektet maksimalt kan få 40 pct. af projektsummen i støtte. Projektets øvrige 60 % finansiering kan være kontante tilskud fra såvel private som offentlige parter eller være projektpartneres egenfinansiering, herunder partnernes timer.

Hvornår skal projektet være færdigt: Projektet skal økonomisk og indholdsmæssigt være afsluttet sendes den 31. december 2028.

Ansøgninger vil blive vurderet ud fra tre kriterier:

A. Bystrategisk grundlag - vægter 25 % i ansøgningen. Der lægges op til, at den politisk vedtagne strategi skal indeholde en beskrivelse af en integreret indsats i forhold til fx økonomiske og klimamæssige udfordringer i de enkelte byområder samt en strategisk/fysisk del. Derudover skal projektets aktiviteter understøtte bystrategien.

B. Fysisk omstilling af bymidten - vægter 50 % i ansøgningen. Der lægges op til, at projekterne kan sandsynliggøre en markant strukturel betydning og bidrage til at skabe en attraktiv og sammenhængende bymidte. Den fysiske omstilling af bymidten skal styrke rammerne for det lokale by- og erhvervsliv og indtænke klima- og miljømæssig bæredygtighed i bygge- og renoveringsprojekter.

C. Projektorganisering og bysamarbejder - vægter 25 % i ansøgningen. Der lægges op til, at ansøger med udgangspunkt i en solid projektorganisering etablerer eller har et privat-offentligt bysamarbejde, der skal understøtte omstillingen af bymidten.

Forslag til ansøgningen:

Det opleves stadig, at gæster/turister står på torvet i Ikast og spørger efter Strøgcentret. For både at skabe mere synlighed af Strøgcentret og mere liv på torvet foreslås, at Ikast-Brande Kommune sender en ansøgning til Puljen "Fysisk omstilling til levende og bæredygtige bymidter" med et projekt, der skal skabe en bedre og synlig sammenhæng mellem Strøgcentret

og Torvet for derigennem at skabe mere aktivitet i både Strøgcentret og på Torvet, hvilket også understøttes af det nye Borger- og Bibliotekshus, som skal indrettes i rådhuset.

Projektet vil hænge godt sammen med det igangværende projekt "Frie bymidter" (omdannelsen af Rådhuset til Borger- og Bibliotekshus), idet en del af det projekt drejer sig om omdannelsen af Torvet. Desuden vil de midler, der er afsat til omdannelse af Torvet, kunne indgå som medfinansiering i projektet. Projektet hænger ligeledes godt sammen med Midtbysamarbejdet Ikast, Strøgcentret etape 2 fra budgetforliget 2025, hvor der er afsat 10 mio. kr. i budgetperioden.

Forslag til proces:

- Trafikanalyse - analysen skal omfatte registrering af biler og gående, samt en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af eksisterende overgange på Vestergade - Østergade og understøttelser af kriteriet "Bystrategisk grundlag"
- Workshop med naboer m.fl. - workshopen, som også er en del af projektet Frie Bymidter, skal inddrage borgerne og understøtter kriteriet "Projektorganisation og bysamarbejder"
- Bearbejdning af analyse og inputs fra workshop
- Inddragelse af rådgivere
- Forslag til skitse - understøtter kriteriet "Fysisk omstilling af bymidten". Skitsen skal behandles politisk og vises på et møde med deltagerne fra workshopen
- Udbud
- Projekteringsfase
- Anlægsfase
- Indvielse

Budgetmæssige konsekvenser

Den kommunale medfinansiering vil afhænge af projektets størrelse. Projektet kan maksimalt få 40 pct. af projektsummen i støtte.

Punkt 13: Åbne meddelelser

00.22.04-P00-3-24

Formanden

Hærvejen - Status

Masterplan - Status

Gennembruddet, Brande - Status

Direktør

Grundstørrelser til tæt-lave boliger

Et udvalgsmedlem har ønsket en generel udvalgsdrøftelse af de grundstørrelser, der bliver fastsat i kommuneplaner og lokalplaner for tæt-lave boliger.

På udvalgs mødet den 27. august 2025 vil Teknik og Miljø derfor orientere udvalget om baggrunden for de bestemmelser, der generelt er fastsat for grundstørrelser til tæt-lave boliger.

Bakken, Bording – Henvendelse om sikring af bløde trafikanter

Teknik og Miljø har modtaget en henvendelse fra Bording Lokalråd, Grundejerforeningen Kornblomsten, Grundejerforeningen Bakken, Grundejerforeningen Ådalsvænget og grundejerne på Klokkeblomsten vedrørende sikring af de bløde trafikanter på Bakken i Bording. Henvendelsen er stilet til både Teknik og Miljø, Udviklings- og Erhvervsudvalget og politikere fra lokalområdet.

Det kommunale boligområde omkring Arslevvej er vokset de seneste år, og snart bliver der opført flere boliger i området. Området ligger desuden i sammenhæng med andre ældre boligområder, som knytter sig til stiforbindelser langs Bording Å og den omkringliggende natur. Dette har medført mere trafik fra børn og voksne på Bakken ind og ud af byen.

Ansøgerne beder om, at der bliver lavet en sikring af de bløde trafikanter på strækningen i form af en fællessti langs den østlige side af Bakken fra det eksisterende fortov og frem til Arslevvej (en strækning på ca. 250 m). Dette kan eventuelt være i kombination med hastighedsdæmpende tiltag på Bakken, så krydsningen af vejen bliver mere sikker. Hastighedsgrænsen er 60 km/t og der opleves dårlig oversigt for bilister. Ansøgerne håber, at der kan findes midler til dette.

Teknik og Miljø har sendt et svar til ansøgerne om at strækningen på Bakken indgår i kommunens stiplan, men at der på nuværende tidspunkt ikke er afsat midler til tiltag på strækningen.

Der er foretaget en trafiktælling på strækningen i 2023, som viser, at der kører ca. 650 køretøjer på strækningen pr. døgn med en gennemsnitshastighed på 50 km/t, hvilket svarer til den gældende hastighedsgrænse på det sted tællingen er foretaget. Der er derfor ikke planlagt hastighedsdæmpende tiltag på strækningen på nuværende tidspunkt.

Cyklister og fodgængere til og fra boligområderne ved Arslevvej har i dag mulighed for at benytte den eksisterende grussti mellem Arslevvej og Bakken, som er vist med rødt på nedenstående kortudsnit. Det eksisterende fortov på Bakken er markeret med blå.



Figur 1 – Eksisterende stiforbindelse (rød) og eksisterende fortov (blå)

Teknik og Miljø har tidligere foreslået, at der etableres fortov på strækningen i forbindelse med prioritering af trafiksikkerhedspuljen 2024, dog uden at der blev afsat midler til projektet. Da problematikken som Lokalrådet, m.fl. omtaler også omhandler trafiksikkerheden for cyklister, bør det eventuelt være en delt sti eller fællessti, der etableres på strækningen i stedet for et fortov. Hvis projektet bliver aktuelt, skal det undersøges nærmere hvilken stiumformning, der vil være den bedste på denne strækning.

Teknik og Miljø forventer at udføre en ny trafiktælling på strækningen i efteråret 2025. Forslaget om sti og fartdæmpning vil indgå i en kommende prioritering af trafiksikkerhedspuljen.

Punkt 14: Lukket: Orientering om drift af vej- og parkområdet

05.00.00-P27-23-25

Punkt 15: Lukket: Lukkede meddelelser

00.22.04-P00-3-24