



Punkt 22.

Godkendelse af ekspropriation til etablering af cykelsti - Vodskov, Uggerhalne, Grindsted

2015-059583

By- og Landskabsforvaltningen indstiller, at byrådet godkender,

at den tidligere i byrådets møde den 17. august 2015, pkt. 6, godkendte beslutning om ekspropriation af arealer og rettigheder med henblik på etablering af en cykelstiforbindelse mellem Vodskov og Grindsted over Uggerhalne ophæves, og

at der træffes beslutning om ekspropriation af arealer og rettigheder med henblik på etablering af en cykelstiforbindelse mellem Vodskov og Grindsted over Uggerhalne i henhold til lov om offentlige veje § 96, 1. pkt. i overensstemmelse med det nedenfor beskrevne, og

at By- og Landskabsforvaltningen bemyndiges til at indgå forlig med lodsejerne vedrørende erstatningen.

Beslutning:

Anbefales

Mariann Nørgaard og John G. Nielsen var fraværende.



Sagsbeskrivelse

Formål

Aalborg Kommune ønsker løbende at forbedre forholdene for cyklisterne i kommunen. Det er i den forbindelse valgt at etablere en cykelstiforbindelse mellem Vodskov og Grindsted. Forbindelsen bliver en del af det overordnede cykelrutenet, og skal fremme forbindelserne mellem Aalborg, Uggerhalne og Grindsted. I kraft af, at der bliver lavet en cykelstiforbindelse frem til Uggerhalne, skabes der samtidig en forbindelse til det regionale cykelstinet, som forløber helt til Skagen.

Forbindelsen består af tre etaper:

1. Fra Grindsted til Uggerhalne etableres en dobbeltrettet cykelsti på nordøstsiden af Uggerhalnevej.
2. Fra Uggerhalne/Kinderup til rundkørslen Vodskovvej/Vestvej etableres der på hovedparten af strækningen en dobbeltrettet cykelsti sydøst for Vodskovvej. På grund af pladsforholdene og tilslutningen af stien til Grindstedvej er der i Kinderup mellem Kinderupvej og Grindstedvej, valgt at etablere enkeltrettet cykelsti i hver side af vejen.
3. Fra rundkørslen Vodskovvej/Vestvej til Tingvej i Vodskov etableres der sti i begge sider af Vodskovvej. På den nordvestlige del af strækningen er det som cykelbane og i den sydøstlige del som cykelsti.

På de strækninger, hvor der etableres cykelsti, vil eksisterende eller manglende vandingsanlæg blive reetableret/etableret. Dette gøres for at opfylde forpligtelsen om, at regnvand håndteres inden for vejmatrixen og dermed ikke giver gene for de tilgrænsende ejendomme. Grøfter etableres i henhold til vejreglernes anbefalinger om vælte- og påkørselsfarlighed og uden brug af autoværn eller hastighedsnedsættelse.

På de strækninger, hvor der anlægges cykelsti med tilhørende afvandings- og grøfteanlæg, er det nødvendigt at erhverve arealer fra de tilgrænsende ejendomme. Arealerhvervelsen gennemføres ved ekspropriation.

Baggrunden for By- og Landskabsforvaltningens fornyede indstilling i sagen

Etableringen af cykelstien forudsætter, at der indhentes en del tilladelser efter anden lovgivning til projektet. Disse tilladelser skal – for at ekspropriationen kan anses for lovlig – være på plads, inden Byrådet træffer beslutning om ekspropriation. Det viste sig beklageligvis efter byrådsmødet den 17. august 2015, at tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven (spildevand) og vandløbsloven (regulering af vandløb) ikke var færdigeksperederet. Forvaltningen besluttede derfor, at lade ekspropriationsprocessen gå om og afholdt efter forudgående indvarsling og annoncering en ny åstedsforretning den 11., 12. og 13. november 2015. Der blev i den forbindelse redegjort for den påtænkte ekspropriation og dennes nærmere omfang, og det blev påvist, hvorledes de påtænkte foranstaltninger vil berøre de af ekspropriationen omfattede ejendomme.

De for projektets gennemførelse nødvendige tilladelser er nu på plads.

Der er på nuværende tidspunkt indgået forlig med 5 løbenumre om erstatningen.

Under åstedsforretningerne og i den efterfølgende indsigelsesperiode er der indkommet bemærkninger, forslag til ændringer og indsigelser mod projektet fra flere lodsejere, således som dette fremgår under de enkelte løbenumre.

Berørte ejendomme

Ekspropriationens omfang fremgår nedenfor under de enkelte ejendomme samt af udarbejdet ekspropriationsbeskrivelse med lodsejerfortegnelse samt tilhørende ekspropriationsplaner 1 - 7. Ekspropriationsplanerne og et oversigtskort er vedhæftet som bilag.

Ved forelæggelsen for byrådet vedrører ekspropriationen 26 løbenumre, som omfatter i alt 29 ejendomme – hvoraf 28 er privatejede og en enkelt ejendom tilhører Vejdirektoratet. To løbenumre (nr. 21 og nr. 22) er udgået.

Anlægsarbejdet ønskes igangsat i løbet af april måned 2016.

De enkelte ejendomme og de ekspropriative indgreb



Lb. nr. 1:

(matr. nr. 9a Vodskov By, Hammer, 1bz, 1ca Attrup, Hammer)
Der eksproprieres i alt ca. 1920 m², heraf vej 30 m².

Indsigelse

Lodsejerne gør indsigelse mod etableringen af cykelstien på nordvest siden af Vodskovvej mellem Attrupvej og til Mødholt Bæk. De anser den del af cykelstien for uhensigtsmæssig, dels som følge af at cykelstien fra Kinnerup til rundkørslen Vodskov nord følger sydøst siden af Vodskovvej som dobbeltrettet, og dels som følge af at der både ved Attrupvej og Mødholt Bæk må antages at ville medføre, at en betydelig del af cyklisterne vil krydse over den stærkt trafikerede vej for at søge over på den enkeltsporede cykelsti på sydøst siden, for at undgå vejtrafikken på Vodskovvej.

Lodsejerne foreslår, at den dobbeltrettede cykelsti fra Kinnerup til rundkørsel Vodskov nord fortsætter frem til Hüttel-Sørensens Vej. Her indtræder fartbegrænsningen og der kunne evt. placeres en vejchikane.

Svar: Ikke imødekommet

Fra rundkørsel Vodskov nord til Mødholt Bæk vil der blive etableret cykelsti i begge sider af Vodskovvej med en bredde af 2 meter og med en adskillelse til kørebanen på 1,5 meter. Fra Mødholt Bæk til Tingvej i Vodskov etableres der cykelbane på 1,5 meter, både nord og syd for Vodskovvej, så det forventes ikke, at der sker utilsigtede krydsninger af Vodskovvej i forbindelse med overgangen mellem cykelstierne og cykelbanerne.

Det er valgt at lave en sammenhængende cykelforbindelse på hver side af Vodskovvej fra Tingvej til rundkørslen Vodskov nord, da det valg giver en højklasset cykelforbindelse uden tvungen krydsning af Vodskovvejen.

Lb. nr. 2:

(matr. nr. 1v Attrup, Hammer)

Der eksproprieres ca. 1.000 m², heraf vej 75 m².

Landbrugsjorden er bortforpagtet. Forpagters utinglyste rettighed over delarealet eksproprieres.

Lb. nr. 3:

(matr. nr. 1u Attrup, Hammer)

Der eksproprieres ca. 750 m².

Indsigelse

Lodsejer gør indsigelse mod grøfteanlægget på ejendommen, da lodsejeren ikke mener, at der er noget belæg for manglende vandafledning og trafikikkerhed uden et grøfteanlæg.

Lodsejeren gør gældende:

Der er et naturligt fald i terrænet væk fra vejen og de omgivende arealer

Vejens hældning er markant væk fra matriklen, hvor der er etableret riste til afvanding.

Der er vandafledning på alle sider af matriklen.

Der er aldrig vandafledningsproblemer på kørebanen eller matriklen.

Træer som nuværende plantes, afhjælper afvanding og trafikikkerhed.

Træer ved t-kryds (Vodskovvej-Plovhusene) i stedet for grøft, øger bedre trafikikkerhed.

Ikke åben landbrugsjord op til kørebane.

Byområde med 50 km/t.

2 vejbroer og 1 bro ved Bredbånd Nords elektronikhus på kort areal lukker til ved kommunal slåning af græs i grøfteanlæg.

Økonomisk dyrt at anlægge og vedligeholde.

Ingen grøft adskillige andre steder. Eksempelvis foran: Vodskovvej 86, Vodskov Bolighus, N.J.Holm, Autotorvet mfl.

Træer skærmer for vind og trafikstøj.

Halvering af arealer på matriklen resulterer i, at 2 mindre heste skal fodres hele året i stedet for kun vinter halvåret, da arealet bag ejendommen er minimalt brugbart og med fredet vandhul.

Betydelig værdiforringelse på ejendommen. Ejendommen vil ikke længere være attraktiv og egnet til et hestehold på 2 mindre heste.

Grøfteanlægget på ejendommen giver jfr. ovennævnte ifg. lodsejeren ingen mening hverken praktisk/teoretisk, økonomisk(samfundsmæssigt) eller værdimæssigt for ejendommen.



Svar: Ikke imødekommet

Vejbestyrelsen tilstræber, at det sikres, at vejvand bliver på vejmatriklen, og at lodsejeren holder overfladevand på egen matrikel. Lodsejerens oplysning om, at der i dag ikke er problemer med vejvand pga. naturligt fald i terræn og beskaffenhed af omgivende terræn er positiv, men det ønskes også sikret i fremtiden, hvilket etableringen af en grøft forventes at ville sikre.

At vejens hældning gør, at alt vand ikke løber direkte ned i grøften er ikke nok til, at grøften kan sløjfes ud for matriklen. Grøfteanlægget hænger sammen, og det betyder at grøften ud over transport af vand også skal bruges til nedsivning og magasin for vand på hele strækningen.

Det er hensigtsmæssigt, at lodsejer har sikret vandafledning fra alle sider af matriklen, men vejmyndigheden har stadig pligt til at håndtere vejvandet.

Udbetaling af erstatning i forbindelse med ekspropriationen skal sikre, at der er mulighed for at plante et nyt læhegn. Det er sandsynligt, at et beplantningsbælte har en effekt på afvandingen på matriklen samt på trafikikkerheden (da det kan give en lavere hastighed på vejen), men det opvejer ikke behovet for etableringen af en grøft jfr. redegørelsen ovenfor.

Projektet er delvis placeret i område med 50 km/t, men det forhold ændrer ikke ved kravet om, at vejvand skal håndteres på vejmatriklen, nogle steder sker det med kantsten og brønde og andre steder med grøfter. At der etableres en grøft med tilhørende overkørsler vil utvivlsomt give anledning til øget drift ved græsslåning, og der vil også være udgifter forbundet med anlæggelsen, men det vil være en forudsætning for at vejvandet kan håndteres.

Der er mange steder i kommunen, hvor vejvand ikke opsamles i grøfter inden for vejmatriklen, men det tilstræbes, at der bliver rettet op på disse forhold ved nyanlæg.

Det er korrekt, at træerne skærmer for vinden, men i forhold til trafikstøj har en beplantning ringe effekt. Erstatningen ved en ekspropriation bliver beregnet ud fra indgrebets karakter på ejendommen.

Lb. nr. 4:

(matr. nr. 1t Attrup, Hammer)

Der eksproprieres ca. 1.350 m².

Lb. nr. 5:

(matr. nr. 1bø Attrup, Hammer)

Der eksproprieres ca. 940 m².

Lb. nr. 6 og 6b:

(matr. nr. 1bi Attrup, Hammer)

Der eksproprieres ca. 4.600 m².

Landbrugsjorden er bortforpagtet. Forpagters utinglyste rettighed over delarealet eksproprieres.

Lb. nr. 7:

(matr. nr. Litra "ai" Horsens By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 15 m².

Lb. nr. 8

(matr. nre. 104 og 16q Horsens by, Horsens)

Der eksproprieres i alt ca. 3.540 m² heraf vej 40 m².

Landbrugsjorden er bortforpagtet. Forpagters utinglyste rettighed over delarealet eksproprieres.

Indsigelse

Lodsejer har fremsat forslag til en ændret placering af cykelstien, således at den - for så vidt strækningen fra rundkørslen ved E45 frem til Kinderup - lægges i eget tracé på den vestlige side af Vodskovvej bag om eksisterende bebyggelse i Kinderup. Alternativt har lodsejer foreslået, at vejens skråningsanlæg etableres med dyrkningssskråninger 1:10. Han har tillige gjort indsigelse mod ekspropriationsindgrebet under henvisning til, at ejendommen har en privat brøndboring (vand), som fremover vil ligge tæt på vejanlægget, samt at udvidelsen af vejarealet vil ødelægge et nedsivningsanlæg på ejendommen. Endelig kræver lodsejer, at hele ejendommen bliver eksproprieret.



Svar: Ikke imødekommet

Det fremsatte ændringsforslag om en dobbeltrettet cykelsti udelukkende på den vestlige side af Vodskovvej er fravalgt af primært af to grunde: En sti i eget tracé bag om ejendommene i Kinderup er ikke tryghedsskabende for brugerne, som derfor vil fravælge at bruge stien. Cyklister oplever en større tryghed ved at færdes langs i forvejen trafikerede vejstrækninger. En dobbeltrettet cykelsti på vestsiden af Vodskovvej, fra den tiltænkte krydsning til T-krydset ved Grindstedvej, er desuden fravalgt på grund af udfordringerne ved tilslutning til T-krydset. Det færdselssikkerhedsmæssigt sikreste er at tilslutte T-krydset med cykelsti i begge sider, da det giver en "naturlig" placering af de bløde trafikanter i krydset. Ved tilslutning af en dobbeltrettet cykelsti i den ene side af krydset, vil der køre cyklister ind i krydset på steder, hvor bilister ikke forventer det. Eksempelvis vil bilister møde modkørende cyklister i forbindelse med sving fra Grindstedvej til Vodskovvej mod nord, hvor de ellers kun skulle være opmærksomme på bagfrakommende cyklister. Der vil derved kunne opstå farlige færdselssituationer.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at etablere skråningsanlæg med dyrkningsskråninger, idet det er erfaringen, at disse efterfølgende viser sig at være med en jordkvalitet (bonitet), som er ringere end den landbrugsjord, der blev afstået ved ekspropriationen.

Den private brøndboring (vand) vil blive respekteret i forbindelse med projekteringen af vandafledningen fra vejen, således at der ikke sker nedsivning af vejens overfladevand som belaster brøndboringen. Dette sker ved en delvis rørlægning. Eksistensen eller den præcise placering af nedsivningsanlægget kan ikke bekræftes af tilgængeligt materiale. Såfremt det under anlægsarbejdet skulle vise sig, at cykelstiprojektet kommer i konflikt med et nedsivningsanlæg på grunden, vil anlægget blive respekteret eller alternativt genplaceret uden udgift for lodsejer, således at anlæggets funktion bibeholdes.

Det er Aalborg Kommunes opfattelse, at restejendommen efter ekspropriationen fortsat er af en sådan beskaffenhed, at den også fremover vil kunne bevares som en selvstændig ejendom, ligesom det skønnes, at ejendommen fremover fortsat vil kunne udnyttes på en rimelig måde. Afstanden imellem bolig og kørebane-kant er nu 11,62 m., og afstanden imellem bolig og cykelstikant vil efter ekspropriationen være 5,62 m. Det ekspropriative indgreb er ikke til hinder for, at ejendommens fortsatte anvendelse til bolig mv. samt landbrugsdrift ved bortforpagtning er mulig.

Lb. nr. 9:

(matr. nr. 16b Horsens By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 860 m², heraf vej 42 m².

I

Lb. nr. 10:

(matr. nr. 75a Horsens By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 1.840 m² heraf vej 15 m².

Lb. nr. 11:

(matr. nr. 3i Kinderup, Horsens)

Der eksproprieres ca. 3.010 m², heraf vej 20 m².

Indsigelse

Lodsejer har fremsat ændringsforslag som behandlet ovenfor under lb.nr. 8.

Lodsejer ønsker skråningsanlæggene udført som dyrkningsskråninger.

Lodsejer har fremsat indsigelser imod projektets uforholdsmæssige indgreb på ejendommen

Lodsejer har fremsendt indsigelse mod projektforløbet, hvor der er taget kontakt med Samråd med et projekterings grundlag uden lodsejerne eller andre interessenter har været indbudt til dialog omkring linjeføring.

Lodsejer har fremsendt indsigelse imod at projektet har 3 meter skille rabat og 3 meter cykelbane. Der kan i henhold til cirkulære om udformning af cykelbane ikke ske reduktion af asfalteret brede, minimums brede er 2,5 meter for cykelbane og 1,5 meter for cykelsti. Skillerabat mellem kørebane skal minimum være 1,5 meter med vej afmærknings pæle. Dermed må det konkluderes, at skillerabat kan være mindre, og det er Aalborg Kommune, der ønsker 3 meter skillerabat.

Lodsejer har fremsendt indsigelse imod protokolførelsen under åstedetsforretningen den 4 juni 2015 og har følgende tilføjelser og kommentarer.

- 1. Referat af åstedetsforretningen 04.06.15 er anført som en forhandlingsprotokol, det må bero på en fejl. Det er en mødeprotokol, da der ikke blev foretaget forhandlinger.*



2. *Konstaterede fejl på kortmateriale med grøft på højere kote end kørebane på matrikel sydlig del for indkørsel.*
3. *Linieføring og ekspropriationen vil gå igennem et § 3-område*
4. *Sne og vejrlig, det blev ved mødet fortalt, at sne altid ligger i Vodskovvejs østlige side pga. vestenvind.*
5. *Service/ledninger forefindes i Vodskovvej østlige side, i henhold til mødet har det ingen betydning for projektets budget, da ledningsarbejde er i henhold til gæsteprincip. Dermed er det ikke en udgift for Aalborg Kommune men udelukkende en samfundsudgift.*
6. *Der er på kort ikke angivet markindkørsel for mark på nordlig del for indkørsel.*
7. *I henhold til Naturstyrelsens GIS-kort for vandplansområde er Bløden Grøft, matrikelskel mellem markerne 3i og 2ag markeret som indsatsområde, hvorfor der ikke kan ledes afløbsvand fra kørebanen til denne.*
8. *Lodsejer har fremsendt følgende indsigelse "Det er i udsendt materiale oplyst, at det ved åstedsforretningens drøftelser vil blive ført til referat. I tilfælde af at kommentaren ikke indføres i åstedsforretningen, vil dette ikke blive synlig gjort for beslutningstagere. Lodsejeren vil derfor være nødsaget til at sende indsigelsen direkte til ansvarlig rådmænd samt politikere i Aalborg Kommunes byråd".*

Lodsejer har fremsendt ændringsforslag til linieføring om, at cykelbane bør lægges på vestlige side af Vodskov

Lodsejer har fremsendt ændringsforslag til linieføring indfletning rundkørsel, om den omtalte rundkørsel (Luftbrovej / Vodskovvej) kan ikke sammenlignes med Vodskovvej/Vestvej, der er ingen motorvejafkørsel direkte til rundkørslen og dermed cykelbanen. Det fremgår ligeledes af brevet, at økonomi har højere prioritet end sikkerhed.

Lodsejer har fremsendt følgende indsigelse "Den projekterede linieføring vil have meget stor indvirkning på ejendommen Vodskovvej 110, da cykelbanen er placeret umiddelbart udenfor facade. Ejendommens private boring vil ved nuværende linieføring ikke kunne overholde krav til minimum afstand til vejanlæg, hvorfor den må flyttes. Ved flytningen af privat boring skal nedsivningsanlæg endvidere flyttes på grund af afstands-krav til vandboring.

Lodsejer har fremsendt følgende indsigelse vedr. ekspropriation fra ejendommen Vodskovvej 124:

"Der vil med den projekterede linieføring afstedkomme stort indgreb på ejendommens jord.

Ekspropriationens omfang er voldsom i forhold til anlæggelse af 3 meter cykelbane.

Ejendommen er en landbrugsvirksomhed, der med jævne mellemrum får leveret og afhentet varer af lastbiler. Lastbilerne skal bakke ind af indkørslen og vil skulle passere cykelbane med trafik i begge retninger.

Ved placering af cykelbane i østlig side skal der for at komme fra ejendommen ske passage af cykelbane med cyklende i begge retninger samtidig med, at der skal holdes ubetinget vigepligt for bilisterne på Vodskovvej. Dette er en sikkerhedsfaktor, der ikke er implementeret i projektet.

Vodskovvejs østlige side har været anvendt til service for fjernvarme, telefon, fiber mm.. Aalborg Kommune har fremhævet "gæsteprincipet" for flytning af ledningsarbejde. Det betyder, at projektet ikke påføres budgetomkostninger som følge af dette arbejde, men udelukkende påfører samfundet en større omkostning.

En ekspropriation af landbrugsareal i omdrift, hvor der for mark nord for grøft er lavet en projekteringsplan, der medfører, at marken ikke er symmetrisk mere, hvilket betyder en væsentlig forringelse af markens anvendelse og dermed større arbejde ved maskinarbejde.

Lodsejer gør gældende, at projektet kræver en dispensation fra Nbl.§3, da det er lodsejers opfattelse, at man skal iagttage et 5 meter bælte omkring den beskyttede sø.

Lodsejer bemærker, at han fra 21.04.16 til 01.09.16 skal have fuld råderet over arealer der er angivet i ansøgning FødevarerErhverv, derfor er det af stor betydning at ny skel angives før dette tidspunkt og at der ikke flyttes/anvendes areal til andet formål end angivet i blok nr..

Lodsejer stiller krav om at der opsættes autoværn for at undgå bilisters nedkørsel i sø ved ulykke.

Lodsejer gør indsigelse imod at indkørsel bliver skrå ifg. ekspropriationsplan, hvilket medfører at skellet bliver skævt.

Lodsejer gør gældende, at tegningsmateriale vedrørende brink med grøft ikke er korrekt, hvorfor ekspropriationens areal ikke kan være korrekt

Svar: Ikke imødekommet

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at etablere skråningsanlæg med dyrkningskråninger, idet det er erfaringen, at disse efterfølgende viser sig at være med en jordkvalitet (bonitet), som er ringere end den landbrugsjord, der blev afstået ved ekspropriationen.

Aalborg Kommune har valgt, at det er igennem samrådene, de indledende drøftelser foretages. Det er derfor heller ikke procedure, at eventuelle berørte lodsejere inddrages i projektfasen. Under åstedsforretningen og i



den efterfølgende indsigelsesperiode har lodsejerne mulighed for at stille spørgsmål og komme med bemærkninger, indsigelser og ændringsforslag til projektet.

Cirkulære nr. 95 af 6 juli 1984 anbefaler i §1a.2 en rabatbredde på 3 meter for større veje. Denne anbefaling ønskes fulgt.

Det er korrekt, at bredden af rabatten er valgt af Aalborg Kommune. Valget er truffet for ikke at skulle gøre øvrige tiltag i form af eksempelvis ekstra kant pæle, hegn eller autoværn. En 3 meter rabat er med til at sikre det serviceniveau og den tryghed Aalborg Kommune ønsker at give turisterne.

Ad 1. Åstedsprotokollen anvendes ikke til udarbejdelse af mødereferater. Ved åstedsforretningens begyndelse orienteres lodsejer om, at man under åstedsforretningen, efter ønske, kan få indsigelser og ændringsforslag til projektet samt bemærkninger vedrørende erstatningen indført i protokollen. Lodsejer bliver samtidig informeret om, at man i en periode af 3 uger efter åstedsforretningen kan fremkomme med indsigelser og ændringsforslag til projektet, samt at disse herefter vil blive fremsendt til byrådet til afgørelse.

Ad 2. Aalborg Kommune har ikke kunnet konstatere at kortbilaget med grøften er behæftet med fejl.

Ad 3. Der er iværksat ansøgning om tilladelse til rørlægning af eksisterende vandløb samt udledningstilladelse. Søen på lodsejers areal vil ikke blive berørt af projektet.

Ad 4. Snerydningsmateriellet har i dag en beskaffenhed som gør, at muligheden for sne fygning ikke længe tages i betragtning i forbindelse med vejprojekter.

Ad 5. Forventningen er, at projektet ikke medfører flytning af ledninger i betydelig omfang.

Ad 6. Eksisterende godkendte markoværksler vil blive genetableret i forbindelse med anlægsarbejdet.

Ad 7. Er besvaret under ad 3.

Ad 8. Er besvaret under ad 1. Alle modtagne indsigelser /ændringsforslag bliver indarbejdet i indstillingen og fremsendt til byrådet.

Det fremsatte ændringsforslag om en dobbeltrettet cykelsti udelukkende på den vestlige side af Vodskovvej er fravalgt af primært af to grunde: En sti i eget tracé bag om ejendommene i Kinderup er ikke tryghedsskabende for brugerne, som derfor vil fravælge at bruge stien. Cyklister oplever en større tryghed ved at færdes langs i forvejen trafikerede vejstrækninger. En dobbeltrettet cykelsti på vestsiden af Vodskovvej, fra den tiltænkte krydsning til T-krydset ved Grindstedvej, er desuden fravalgt på grund af udfordringerne ved tilslutning til T-krydset. Det færdselssikkerhedsmæssigt sikreste er at tilslutte T-krydset med cykelsti i begge sider, da det giver en "naturlig" placering af de bløde trafikanter i krydset. Ved tilslutning af en dobbeltrettet cykelsti i den ene side af krydset, vil der køre cyklister ind i krydset på steder, hvor bilister ikke forventer det. Eksempelvis vil bilister møde modkørende cyklister i forbindelse med sving fra Grindstedvej til Vodskovvej mod nord, hvor de ellers kun skulle være opmærksomme på bagfrakommende cyklister. Der vil derved kunne opstå farlige færdselssituationer.

Arealerne bag om matriklerne i Kinderup vurderes ikke at have ringere værdi for lodsejerne. Placering af cykelstien i eget tracé vil også medføre gener for de berørte lodsejere i form af indsigt fra en cykelsti på vestsiden. Ved placeringen af stien langs vejen vil indsigt generne for de fleste lodsejere ikke være så store, idet man i forvejen har indrettet ejendommen efter indsigt genen fra vejen.

Hvis cykelstien blev placeret på vestsiden og samtidig på et mindre stykke i eget tracé, vil det give færre krydsninger med overkørsler/indkørsler, men sammenholdt med ovenstående er det ikke vurderet til at ville give en mere hensigtsmæssig sti forbindelse netop fordi der er tale om indkørsler.

Det er muligt, at forlængelsen af underføring af grøften på vestlige side er simple, men det er ikke tillagt betydning ved valg af stiens placering.

Det er korrekt, at de to rundkørsler ikke kan sammenlignes, men sammenligningen var mest møntet på brugerne de to rundkørsler. Der er ikke længere projekteret med en cykelbane i rundkørslen, men derimod cykelstier afgrænset af en kantsten. Ved krydsning med benene i rundkørslen laves cykelstien tilbagetrukket med vigepligt for cyklisterne. Denne udformning, har politiet, i forbindelse med vejmyndighedens godkendelse af projektet, givet tilsagn om, kan betragtes som en sikker skolevej.

Økonomien har den betydning, at den ligger en ramme for projektet. Derfor er der ikke frit valg af løsningstyper. Eksempelvis er det mest sikre, at krydsninger mellem cyklister og biler sker i to niveauer i form af eksempelvis en tunnel, men den løsning er også mest omkostningskrævende. Der foretages således til - og fravalg med henblik på at opnå de bedst mulige løsninger for projektet indenfor den afsatte økonomiramme

Den private brøndboring (vand) på Vodskovvej 110 vil blive respekteret i forbindelse med projekteringen af vandafledningen fra vejen, således at der ikke sker nedsivning af vejens overfladevand som belaster brøndboringen. Eksistensen eller den præcise placering af nedsivningsanlægget kan ikke bekræftes af tilgængeligt



materiale. Såfremt det under anlægsarbejdet skulle vise sig, at cykelstiprojektet kommer i konflikt med et nedslivningsanlæg på grunden, vil anlægget blive respekteret eller alternativt genplaceret uden udgift for lodsejer, således at anlæggets funktion bibeholdes.

Der er på strækningen store niveauspring mellem den eksisterende kørebane og ejendommens terræn, hvilket udløser et større arealbehov. I forbindelse med etableringen af cykelstien vil der blive rettet op på afvandringskonstruktionerne og de sikkerhedsmæssige farlige skråninger, som dermed får en markant anden form.

Det vurderes, at antallet af tunge køretøjer til ejendommen ikke giver anledning til en ændret løsning. Det vurderes, at levering af foder, afhentning og levering af kreaturer, renovation mv. på en sådan størrelse ejendom vil have karakter af en mindre trafikmængde. Det forhold at ejendommen ikke er indrettet til at håndtere en vending af de køretøjer, som den tiltrækker, og dermed tvinger disse køretøjer til at bakke ind på ejendommen er ikke hensigtsmæssig, men med den trafikmængde, der vurderes at være tale om, er størrelsen på dette sikkerhedsproblem ikke noget, der ændrer på valget af cykelsti-løsningen. At der gælder ubetinget vigepligt fra ejendommen for både den dobbeltrettede cykelsti og Vodskovvej burde ikke kunne give anledning til en sikkerhedsrisiko. Der vil være mulighed for først at orientere sig på cykelstien og derefter køre frem og orientere sig på Vodskovvej.

Forventning til behov for ledningsflytning er oplyst under ad.5

Et eventuelt værditab på en ejendom på grund af at et landbrugsareal bliver asymmetrisk vil blive behandlet under erstatningsfastsættelsen.

Spørgsmålet har været forelagt Park & Natur, der har meddelt, at projektets gennemførelse ikke kræver en dispensation, da det ikke vurderes at ville påvirke søens tilstand. Den pågældende sø er ikke omfattet af nogen form for bræmmebestemmelser.

Lodsejer kan regne med at have fuld råderet over de arealer, der ikke er omfattet af ekspropriationen.

Der er ingen opspring eller faste genstande i sikkerhedszonen, der kan retfærdiggøre opsætning af autoværn på strækningen.

Indkørslen kan som udgangspunkt placeres som lodsejer måtte ønske, men placeringen i forhold til cykelsti og kørebane tilstræbes vinkelret for at sikre bedst mulig udsyn.

På ekspropriationsplan 4 dateret 06.10.2015 kan det ikke umiddelbart konstateres fejl i placering af vedr. brink med grøft. Hvor cykelstien ligger i påfyldninger er der grøft og hvor den ligger i afgravning er der ikke. De eksproprierede arealer vil blive endelig opmålt af landinspektøren i forbindelse med projektets afslutning.

Lb. nr. 12

(matr. nr. 2k Kinderup, Horsens)

Der eksproprieres ca. 340 m².

Indsigelse

Lodsejer har fremsat ændringsforslag som behandlet ovenfor under lb.nr. 8. Herudover har lodsejer fremsat yderligere 3 forslag til alternative cykelstiforløb, som efter lodsejers opfattelse er mere trafiksikre og billigere for skatteborgerne i kommunen.

Forslag 1: Cykelstien føres i eget tracé på nordvestlig side af Vodskovvej mod Hammer Bakker. Her er jorden udlagt til brakjord og vil ikke medføre store og dyre foranstaltninger. Cyklisterne behøver ikke at skifte bane, men kan køre sikkert på samme side af vejen fra Uggerhalne og op til rundkørslen.

Forslag 2: Cykelstien gennemføres på den gamle banesti, som løber fra Uggerhalne til rundkørslen. Denne afstand er 2,4 km lang fra Uggerhalne og fører direkte op til rundkørslen.

Forslag 3: Cykelstien føres ad eksisterende vej gennem bakkerne fra Grindsted skole til Vodskov skole. Afstanden er her 5,2 km mod 7,5 km via Uggerhalne og Kinderup, hvilket gør vejen meget trafiksikker, kortere og tillige en billigere løsning.

Såfremt ekspropriationen fremmes, kræver lodsejer, at hele ejendommen bliver eksproprieret under henvisning til, at ejendommen efter hans opfattelse ikke længere kan anvendes i sin nuværende driftsform som en erhvervsejendom. Således vil en del af et parkeringsareal samt et åbent areal foran et værkstedanlæg, som i dag bruges til dokumentationstest på lastbiler mv., blive eksproprieret.

Svar: Ikke imødekommet



En udfordring ved stier i eget tracé er, at brugerne kan føle sig utrygge og derfor fravælge at bruge stien. Cyklister oplever en større tryghed ved at færdes langs i forvejen trafikerede vejstrækninger. Brugere af cykelstien er også beboerne af de ejendomme, der er placeret langs vejen, og det er derfor vigtigt, at de har umiddelbar adgang til cykelstien. Særligt i relation til lodsejers forslag 1 bemærkes, at gennemførelsen af dette projekt som konsekvens vil medføre nye gennemskæringer af ejendomme, hvilket må betragtes som et uforholdsmæssigt stort indgreb på disse ejendomme set i sammenligning med en udvidelse af et eksisterende vejforløb. Særligt for så vidt angår forslag 3 bemærker Aalborg Kommune, at en løsning igennem Hammer Bakker langs den eksisterende grusvej ikke vil skabe en forbedring af forholdene for beboerne på Vodskovvej og i Uggerhalne, hvilket er en del af formålet med projektet. En cykelsti langs den eksisterende grusvej vil blive meget kuperet, hvilket ikke fremmer brugen af stien som en færdselsåre for cyklister. Også dette tracé vil med sit forløb igennem skoven i særlig grad blive oplevet som utryk for brugerne. Det er Aalborg Kommunes opfattelse, at restejendommen efter ekspropriationen fortsat er af en sådan beskaffenhed, at den også fremover vil kunne bevares som en selvstændig ejendom, ligesom det skønnes, at ejendommen fremover vil kunne udnyttes på en rimelig måde. Den hidtidige anvendelse skønnes fortsat mulig efter ekspropriationen evt. gennem en ændret indretning af forholdene på ejendommen, hvilket skal muliggøres ved anvendelse af den erstatning, som lodsejer er berettiget til.

Lb. nr. 13:

(matr. nr. 2ag Kinderup, Horsens)

Der eksproprieres ca. 2.670 m², heraf vej 50 m².

Indsigelse lb.nre. 13, 14 og 15

Lodsejer har fremsat ændringsforslag som behandlet ovenfor under lb.nr. 8.

Lodsejer har fremsat indsigelser mod projektet, da han ikke mener, der er behov for en cykelsti på strækningen.

Fastholdes placeringen af cykelstien langs Vodskovvej foreslår lodsejeren, at projektet ændres, således at der anlægges en dobbeltrettet cykelsti på lodsejerens side af Vodskovvej, hvorved der alene skal afstås arealer fra private på denne ene side af vejen.

Lodsejeren har fremsat indsigelser mod, at der ikke etableres cykelsti gennem Grindsted og Uggerhalne, da der sker flest påkørsler af cyklister i byområder.

Lodsejer gør gældende, at cykelstien alene bør etableres på lodsejerens side af vejen som en dobbeltrettet sti, hvorved også påkørselsrisiko ved krydsning af vejen ud for lb.nr. 16 undgås.

Svar: Ikke imødekommet

De eksisterende forhold for cyklister på strækningen er af en sådan karakter, at man som cyklist ikke kan føle sig tryk eller sikker. Det er medvirkende til, at cyklen fravælges til fordel for andre transportformer. Aalborg Kommune ønsker at fremme cykeltrafikken i kommunen, hvorfor det vurderes, at være behov for at fremme forholdene for denne trafikanttype på strækningen.

På grund af pladsforholdene ved de 6 ejendomme i den nordlige del af Kinderup, er en dobbeltrettet cykelsti på østsiden af Vodskovvej helt frem til Grindstedvej vurderet til at være et meget stort indgreb, idet de 6 ejendomme ved et sådant projekt ville miste en betydelig del af deres haver/indkørsler. En dobbeltrettet cykelsti på østsiden af Vodskovvej er dog primært fravalgt på grund af udfordringerne til T-krydset. Det er færdselsmæssigt mest sikkert at tilslutte T-krydset med cykelsti i begge ender, da det giver en naturlig placering af de bløde trafikanter i krydset. Ved tilslutning af en dobbeltrettet cykelsti i den ene side af krydset, vil der køre cyklister ind i krydset på steder, hvor bilister ikke forventer det, hvilket vil udgøre en trafikrisiko, som Aalborg Kommune ikke ønsker i T-krydset.

En dobbeltrettet cykelsti på østsiden vil også skulle krydse Kinderupvej, hvilket vurderes at ville komme til at udgøre et sikkerhedsproblem. Problemet består i, at der på Kinderupvej ikke kun kører beboertrafik, som med tiden vil "lære", at der kommer cyklister fra begge sider. Der er på vejen en del kundetrafik til vejens virksomheder, og den type trafik vil normalt ikke "lære" de særlige trafikforhold og vil dermed udgøre en sikkerhedsrisiko.

Den økonomiske ramme for projektet tillader ikke, at der etableres cykelstier igennem Grindsted og Uggerhalne. Det ønskes, at resurserne benyttes, der hvor forskellen på hastigheden er størst og dermed, hvor ulykkerne som udgangspunkt er mest farlige.



Det er valgt at lave en krydsning af vejen ud for lb. nr. 16, da en cykelsti i begge sider af vejen bedre sluttes til krydset Vodskovve /Grindstedvej. Dette skyldes at de svingbevægelser, der vil ske her er "naturlige", og cyklister vil ikke komme ud i krydset, hvor den øvrige trafik ikke venter det. Samtidig undgås at den dobbeltrettede sti krydser Kinderupvej, som pga. en virksomhed beliggenhed har noget ikke lokalkendt trafik. Det forhold, at cykelstien er splittet op medfører i øvrigt, at den kan etableres, uden at der skal eksproprieres areal fra de 6 nordligste ejendomme på Vodskovvej.

Lb. nr. 14:

(matr. nr. 5be Kinderup, Horsens)

Der eksproprieres ca. 150 m².

Indsigelse

Se ovenfor under lb.nr. 13

Lb. nr. 15:

(matr. nr. 5ch Kinderup, Horsens)

Der eksproprieres ca. 390 m².

Indsigelse

Se ovenfor under lb.nr. 13

Lb. nr. 16:

(matr. nr. 2a Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 145 m².

Lb. nr. 17:

(matr. nr. 7f Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 250 m².

Indsigelse

Lodsejerne har fremsat indsigelser mod indgrebets omfang.

Lodsejer har fremsat indsigelser mod krydsningsfeltets placering. Dette kan placeres længere mod nord, hvorved ejendommen berøres i mindre omfang.

Svar: Ikke imødekommet

Vejbestyrelsen er forpligtet til at håndtere det vand, der falder indenfor vejarealet. På den pågældende vejstrækning er regnvandet ikke tidligere blevet håndteret i overensstemmelse med dette princip, hvorfor der ved det foreliggende projekt rettes op på forholdet. Grøfter har den fordel, at regnvand ved mindre mængder kan bortskaffes ved ren nedsivning, og ved kraftige regnmængder kan de fungere som bassiner, således at vandet kan forsinkes inden udledning til eksisterende vandløb og dermed minimerer belastningen på de eksisterende vandløb. Af sikkerhedsmæssige årsager anlægges grøfter med flade skråninger. Herved minimeres risikoen for, at et forulykket køretøj, der ender i grøften, vælter rundt i grøften. Flade skråningsanlæg er tillige mindre påkørselsfarlige for forulykkede køretøjer. Af disse grunde fastholdes de projekterede græsbesåede grøfteanlæg.

En flytning af krydsningspunktet så langt mod nord at ejendommen bliver berørt mindre eller ikke bliver berørt vil indebære, at den dobbeltrettede cykelsti skal krydse Kinderupvej, hvilket vurderes at ville komme til at udgøre et sikkerhedsproblem. Problemet består i, at der på Kinderupvej ikke kun kører beboertrafik, som med tiden vil "lære", at der kommer cyklister fra begge sider. Der er på vejen en del kundetrafik til vejens virksomheder, og den type trafik vil normalt ikke "lære" de særlige trafikforhold og vil dermed udgøre en sikkerhedsrisiko.

Lb. nr. 18:

(matr. nr. 2-o Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 230 m². Arealet er noteret med fredskov. Naturstyrelsen har i afgørelse af 15. juni 2015 meddelt tilladelse til, at fredskovspligten på det omhandlede areal ophæves.

Lb. nr. 19:

(matr. nr. 7g Kinderup By, Horsens)



Der eksproprieres ca. 70 m².

Lb. nr. 20

(matr. nr. 5g Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 1.560 m².

Lb. nr. 23:

(matr. nr. 7a Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 1.260 m².

Lb. nr. 23B:

(matr. nr. 7a Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 1.260 m².

Lb. nr. 24:

(matr. nr. 7q Kinderup By, Horsens)

Der eksproprieres ca. 2.320 m².

Lb. nr. 25 og nr 25B:

(matr. nr. 7a Grindsted By, Hammer)

Der eksproprieres ca. 1.730 m².

Landbrugsjorden er bortforpagtet. Forpagters utinglyste rettighed over delarealet eksproprieres.

Indsigelse

Lodsejeren har stillet forslag om, at der etableres cykelbaner, som en udvidelse af den eksisterende vejmarkering, i begge sider af vejen af trafikikkerhedsgrunde.

Lodsejeren har også forslået, at indgrebet begrænses ved at græsbræmmen minimeres.

Lodsejeren har afgivet følgende indsigelser og ændringsforslag til projektet:

Han hilser anlæggelsen af en cykelsti velkommen og ser den som en stor fordel for områdets udvikling. Han betragter ikke spørgsmålet omkring afståelsen af jord til projektet som et problem, men ønsker en cykelsti, hvor dimensionerne er tilpasset på en sådan måde, at anlægget passer bedre ind i landskabet/området.

Med udgangspunkt i en dobbeltrettet cykelsti på østsiden af eksisterende vej foreslås de angivne breddemål formindsket således:

- 1) at rabat mellem vej og cykelsti begrænses til 1,5 meter. De henviser til Vejdirektoratets cirkulære CR-95 af 1984 om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej, herunder udenfor bymæssig bebyggelse. Her angives en afstand på 3 meter som tilstrækkelig, når cykelstien anlægges ved siden af større offentlige veje. Ved mindre veje kan en bredde på 1,5 meter accepteres, uden at der skal etableres særlige beskyttelsesforanstaltninger som f.eks. autoværn. Lodsejerne anser Grindsted-Uggerhalnevej som en mindre vej med lav trafikintensitet og uden meget gennemgående trafik.
- 2) at cykelstien udføres i en bredde på maks. 2,5 meter. De henviser til ovennævnte cirkulære CR-95, hvoraf det fremgår, at "dobbeltrettede cykelstier skal anlægges i mindst 2,5 meters bredde. Anvendes stien sammenlagt af ganske få trafikanter, kan den anlægges i 2,0 meter bredde". Lodsejerne anfører, at da antallet af daglige brugere vil være relativt lavt sammenlignet med cykeltrafikken f.eks. mellem Vodskov og Nørresundby burde 2,0 meter også være acceptabelt. De foreslår dog 2,5 meter som et passende kompromis.
- 3) at grøfteanlægget anlægges som et LAR-anlæg i overensstemmelse med et fremsendt beregningsforslag. Det modtagne materiale er vedhæftet som bilag.

Svar: Ikke imødekommet

Hvis der på en strækning er mange krydsende veje med gennemkørende trafik, kan cykelbaner have en højere sikkerhed i forhold til dobbeltrettede stier. Det skyldes, at trafikken ikke "lærer", at der ved dobbeltrettede stier kommer cyklister fra begge sider, når bilisterne ikke er lokalkendte. Mellem Uggerhalne og Grindsted bliver den dobbeltrettede cykelsti kun krydset af indkørsler og lukkede adgangsveje, hvorfor der ikke er nogen trafikikkerhedsgevinst ved cykelbaner – Beboerne lærer at orientere sig til begge sider. Cykelbanerne er ikke gode, når det kommer til tryghed, da cyklisterne kommer tæt på trafikken. Der er en separat sti med rabat mere attraktiv.

Aalborg Kommune fastholder en rabatbredde på 3,0 meter for en bedre tryghed for de bløde trafikanter i forhold til den på vejstrækningen gældende hastighedsgrænse på 80 km/t. Aalborg Kommune betragter



desuden Uggerhalnevej som en forbindelsesvej med ikke blot lokal men også gennemkørende trafik. Aalborg Kommune fastholder tillige en sti-bredde på 3,0 meter, således at den kan betragtes som en dobbelt-rettet fællessti (for gående og cyklende), hvorved der sikres et fornuftigt serviceniveau for brugerne af stien.

De fremsendte beregninger af en LAR-løsningsgrøft ser principielt rigtige ud, men det forudsatte befæstede areal er for lille. Noget af vejen – ca. halvdelen – og rabatterne vil også bidrage til afledningen, hvorfor det befæstede areal nok nærmere skal være 6-8 m² pr. løbende meter. I mange tilfælde vil grøfterne ikke blive belastet ved regnvejr, da der sker nedsivning i midterrabbatten, men det er ved de større regnhændelser, at grøften kommer i spil. At grøftens udbredelse i kommunens projekt nogle steder er så stor skyldes ikke kun, at den nødvendige volumen skal tilvejebringes, men også at vejen ligger over det omkringliggende terræn, hvilket giver lange skrånninger. Grøften er reelt kun 35 cm bred og 0,5 meter dyb med skråningsanlæg på begge sider med anlæg 1:2.

Lb. nr. 26:

(matr. nr. 15a Grindsted By, Hammer)

Der eksproprieres ca. 1.490 m², heraf vej 5 m².

Lb. nr. 27:

(matr. nr. 12a Grindsted By, Hammer)

Der eksproprieres ca. 200 m² heraf vej 100 m².

Lb. nr. 28:

(matr. nr. 6n Grindsted By, Hammer)

Der eksproprieres ca. 1 930 m².

Landbrugsjorden er bortforpagtet. Forpagters utinglyste rettighed over delarealet eksproprieres.

Økonomi

Erstatningsbeløbet afholdes af Trafik og Veje over projekt 2v27181502.



Bilag:

Oversigtskort

ekspropriationsplan 1

ekspropriationsplan 2

ekspropriationsplan 3

ekspropriationsplan 4

ekspropriationsplan 5

ekspropriationsplan 6

ekspropriationsplan 7

Lb. nr. 8 - Bemærkninger og indsigelser - mail af 16-11-2015

Lb. nr. 8 - Vurdering Nybolig

Lb.nr. 8 - Oversigtskort udleveret fra lodsejer den 04-06-2015 - vedr. Ændringsforslag/indsigelse

Lb. nr. 11 - Indsigelse anlægsprojekt af 08-12-2015

Lb. nr. 11 - Indsigelse anlægsprojekt af 23-06-2015

Lb. nr. 11 - Bilag 1 - Ændringsforslag - cykelbanes placering, oversigt

Lb. nr. 11 - Bilag 2 - Ændringsforslag - cykelbane, rundkørsel Vodskovvej - Vestvej

Lb. nr. 11 - Bilag 3 - Ændringsforslag - cykelbanes placering, Kinnerup

Lb. nr. 11 - Bilag 4 - Ændrings forslag cykel bane detail huse Kinnerup.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 5 - Ekspropriationsplan Kort Vodskovvej 110.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 6 - Ekspropriations kort Vodskovvej 124 - syd for indkørsel.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 7 - Ekspropriations kort Vodskovvej 124 - Natur sø.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 8 - Ekspropriations kort Vodskovvej 124 nord for Urmosegroften.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 9 - Aalborg Kommune Kort materiale ekspropriation Vodskovvej 124 syd.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 10 - Aalborg Kommune Kort materiale ekspropriation Vodskovvej 124 Nord.pdf

Lb. nr. 11 - Bilag 11 - Urmosegroften

Lb. nr. 11 - Bilag 12 - Aalborg Kommunes brev af 15-06-15 v. fremsendelse af forhandlingsprotokol

Lb. nr. 12 - Indsigelse og ændringsforslag - mail af 28-06-2015

Lb.nr. 12 - oversigtskort - Ændringsforslag/indsigelse