



Punkt 4.

Godkendelse af frikommuneforsøg

2016-004027

By- og Landskabsudvalget indstiller, at Magistraten godkender følgende emner:

1. Samarbejde mellem kommune og private parter om udvikling og drift af offentligt byrum.
2. Samarbejde mellem nabokommuner om helhedsplanlægning i det åbne land.
3. 6-by samarbejde om afprøvning af diverse trafikreguleringer.
4. Mulighed for flere vindmøller langs motorvejene i Aalborg Kommune.

Beslutning:

Udsættes.

Tina French Nielsen var fraværende.



Sagsbeskrivelse

1. Samarbejde mellem kommune og private parter om udvikling og drift af offentligt byrum

Det foreslås, at Aalborg Kommune sammen med 6 andre kommuner ansøger om et frikommuneforsøg, der muliggør at gennemføre et forsøgsprojekt, der handler om samarbejde mellem private aktører og kommuner om drift af offentlige byrum/områder.

Aalborg blev i efteråret 2015 inviteret til et samarbejde om at lave et forsøg med såkaldte BID-projekter (Business Improvement Districts). Forsøgsprojektet har ud over de involverede kommuner deltagelse af KL og Real Dania. Desuden deltager – som en vigtig partner – repræsentanter for private aktører. Hver kommune deltager med en konkret case.

Det krævede netværk mellem flere kommuner for ansøgning om godkendelse til et frikommuneforsøg er således allerede etableret. For at kunne gennemføre de forskellige cases og afdække BID-modellens muligheder og barrierer, er det nødvendigt at kunne fravige forskellige gældende bestemmelser, og der er således behov for en eller anden form for dispensationsmuligheder. Netværket/forsøgsprojektet har efter møde med Erhvervs- og Vækstministeriet konkluderet, at den bedste mulighed er en ansøgning om et frikommuneforsøg.

Et BID er et afgrænset område, der opgraderes og forskønnes i kraft af et offentligt-privat partnerskab. BIDs etableres sædvanligvis på initiativ af private aktører (ejendomsejere og/eller kommercielle lejere), med kommunens godkendelse, ud fra aktørernes fælles ønske om at finansiere og supplere de kommunale serviceydelser i et byområde (f.eks. ren- og vedligeholdelse, tryghed, forskønnelse mm.). Det er vigtigt at understrege, at BIDs ikke erstatter kommunale ydelser, men altid supplerer dem. BIDs er autoriseret gennem en lovgivning, der definerer det overordnede formål samt ledelsesstruktur, funktioner og begrænsninger, men det konkrete indhold bestemmes af aktørerne i hvert enkelt BID. Rammen er altså fast, men indholdet er fleksibelt.

Et BID oprettes, hvis der er flertal for det blandt ejendomsejerne og/eller de kommercielle lejere. BIDs kan involvere fra ganske få (i princippet to) til flere tusind private aktører. BID'et kan levere en bred vifte af ydelser, der finansieres af et obligatorisk kontingent, der indsamles fra alle ejendomsindehaverne og/eller kommercielle lejere inden for BID-området. Muligheden for at indkræve et obligatorisk kontingent kræver en national lovgivning (som vi pt. ikke har i Danmark). Ansvaret og den overordnede ledelse ligger i det enkeltes BID's bestyrelse.

Frikommuneforsøget skal kompensere for den pt. manglende lovgivning til gennemførelse af et BID.

Vores case er området omkring Tornhøj, hvor der opføres boliger (private, almene boliger, handicapboliger) samt dagligvarebutik. Der ud over er der erhverv i forvejen. Nybyggeriet placeres rundt om et nyt offentligt parkanlæg, ligesom Astrupstien går gennem området og er en vigtig faktor i byrum og pladsdannelse. Der er således både offentlige, private og almene interessenter/aktører i området.

Holdet i forsøgsprojektet består ud over de kommunale aktører af Nybolig Erhverv og Himmerland Boligforening. Forsøgsprojektets mål er bl.a. at opstille en model for et samarbejde om driften af byrummet for således at afprøve BID-modellen i praksis. Lignende forsøg gennemføres i de øvrige kommuner, der deltager i det samlede forsøgsprojekt.

Via forsøgsprojektet pågår der pt. drøftelser med Erhvervs- og Vækstministeriet med henblik på afklaring af, om frikommuneforsøget er egnet til at afklare de lovmæssige udfordringer.

Konkret skal frikommuneforsøget give mulighed for gennemførelse via planloven eller byfornyelsesloven. Der vil desuden være behov for visse særlige dispensationer fra gældende regler – ikke mindst i almenboligloven, da en af aktørerne er en almen boligorganisation.

2. Samarbejde mellem nabokommuner om helhedsplanlægning i det åbne land

Det foreslås, at Aalborg kommune sammen med 6 nabokommuner ansøger om et frikommuneforsøg, der handler om at kortlægge muligheder og barrierer for at kommunerne kan indgå forpligtende samarbejder om kommuneplanens åben-land interesser på tværs af kommunegrænserne. Forsøget skal være med til at give nogle redskaber til fremtidige samarbejder omkring de interesser/bindinger, der er i det åbne land. Det drejer



sig f.eks. om fastlæggelse af skovrejsningsområder, udpegninger af økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og naturområder, rekreative områder i forhold til at højne sundheden blandt befolkningen, turisme områder, landbrugsområder mm. på tværs af kommunegrænserne. Frikommuneforsøget skal kompensere for den manglende tværgående planlægning af det åbne land med amternes nedlæggelse med kommunalreformen pr. 1. januar 2007.

Aalborg Kommune sidder for bordenden i netværket Plan Cirkel Nord, som består af planlæggere fra de nordjyske kommuner i Region Nordjylland. Mulighederne for at finde aktuelle samarbejdskommuner til frikommuneforsøget kan afdækkes via kontakter og dialog i Plan Cirkel Nord. I frikommuneforsøget bør der også deltage medarbejdere fra det statslige niveau i kraft af Erhvervsstyrelsen som er ressortmyndighed på planloven.

3. 6-by samarbejde om afprøvning af diverse trafikreguleringer

Det foreslås, at Aalborg Kommune i 6-by regi ansøger om et frikommuneforsøg, der muliggør afprøvning af andre måder at trafikregulere på, end det er muligt i dag.

Som led i implementering af +BUS er det nødvendigt at ensrette flere gader. Ensretninger sker bla. for at sikre, at +BUSsen får stor fremkommelighed og for at muliggøre etablering af flere parkeringspladser i gaderne. Da Aalborg er cykelby prioriteres cyklister også højt. Derfor forslås det, at cykling mod ensretningen tillades og i samme omgang tillades også højresving i kryds for cyklister (nogle forsøg afprøves i dag rundt om i landet for begge disse tiltag).

Af flere hensyn ønskes hastigheden på veje i boligområder og i midtbyen sat ned til påbudt 30 km/t. Ved en lavere hastighed minskes støjen, og der skabes et mere trygt og trafiksikkert vejrum for alle trafikantarter. Der skal i dag etableres fysiske foranstaltninger, såfremt 85% af alle trafikanter ikke allerede kører omkring eller under 30 km/t. Der ønskes en fritagelse for etablering af fysiske foranstaltninger ved dette påbud selv om 85%-reglen ikke alle steder er overholdt. Begrundelsen er, at fysiske foranstaltninger ikke er hensigtsmæssige i forhold til tunge køretøjer (busser, renovation, lastbiler som der er mange af i midtbyen), det koster at anlægge, og der er øgede driftsomkostninger efterfølgende ved disse foranstaltninger.

I forbindelse med Aalborg Trafiksikkerhedsby, hvor der arbejdes med at skabe sikre skoleveje ønskes der afprøvet 2 tiltag, nedtællingssignaler samt 'myldre kryds'. I dag skal nedtællingssignaler vises med tal. Disse signaler kan ikke fungere sammen med trafikstyrende signalanlæg, hvorfor det ønskes at afprøve nedtællingsanlæg med en anden form for grafik f.eks en cirkel. Herudover har skolebørn – og forældre – udpeget nogle kryds på skolevejene, hvor de føler sig meget utrygge. I den forbindelse ønskes myldre kryds afprøvet. I de få forsøg, der har været afprøvet med myldre kryds, har fodgængere krydset fra alle retninger, mens køretøjer og cyklister holder stille fra alle retninger. Der ønskes afprøvet myldre kryds, hvor både fodgængere og cyklister krydser på samme tid, mens køretøjer holder stille fra alle retninger.

Der er pt. ikke kontakt til andre kommuner vedr. frikommuneforsøg, men udgangspunktet er 6-byerne, som i givet fald vil blive kontaktet.

4. Mulighed for at placere vindmøller langs motorvejene

I "Vejledning om planlægning for og tilladelse til opstilling af vindmøller" er det i forhold til vejanlæg fastsat, at der skal være en mindsteafstand mellem vindmøller og overordnede vej- og baneanlæg på 1 gange møllehøjden – regnet fra kant af vej eller nødspor eller fra nærmeste byggelinje, hvis disse er pålagt, til nærmeste del af mølletårnet. I en zone mellem 1 og 1,7 gange møllehøjden kan der optræde sikkerhedsmæssige spørgsmål i forbindelse med opstilling af vindmøller, såsom fysiske konsekvenser fx nedfald eller visuelle konsekvenser fx skyggekast. For møller længere væk end 1,7 gange møllehøjden vurderes der ikke at være sikkerhedsmæssige problemer ved at placere vindmøller i forhold til veje og baner. Kommunerne er myndighed for egne veje og afstandskravene gælder kun statsveje. Disse afstandskrav er fastsat i 2011 – var tidligere 4 gange møllehøjden.

Placering af vindmøller langs motorvejene kan have visse fordele. Dels er der i forvejen en markant infrastruktur i landskabet. Dels er der støj for de omkringboende.



Udlæg af nye vindmølleområder langs motorvejene vil på sigt kunne betyde, at der kan opstilles flere landvindmøller i kommunen, samtidig med at de områder, der ligger tæt på landsbyer og oplandsbyer, kan udtages af planlægningen.

Den nye opstillingsmåde kræver et frikommuneforsøg for at blive 100% effektiv.

Planloven:

- Der skal kunne ses bort fra de almindelige landskabelige hensyn indenfor 28*totalhøjden. Dette gælder specielt afstand til eksisterende vindmøller.
- Der skal kunne ses bort fra vindmøllecirkulærets bestemmelser om "opstilling i letopfattede geometriske mønstre", idet vindmøllerne langs motorvejene bør følge motorvejens forløb, og derfor opstilles i "snoede" kurver.
- Møller skal kunne opstilles, uden at der er præcis samme afstand imellem dem, på langs af motorvejen. Af hensyn til, at der kan være krydsende grøfter mv.
- Møller skal kunne opstilles på begge sider af motorvejen.

Naturfredningsloven:

- Der skal kunne dispenseres fra alle beskyttelseslinjer (ekskl. strandbeskyttelse), hvor motorvejen i forvejen har "krænket" naturen. Hvis f.eks. en å krydses af en motorvej, bør å-beskyttelseslinjen ikke være til hinder for, at der opstilles en mølle tæt på krydsningspunktet imellem å og motorvej.

Dette forslag bryder med den traditionelle udpegning af potentielle vindmølleområder, hvor man kun udpeger områder, hvor der er minimum 600 m til nærmeste beboelser.

Der ligger spredte beboelser langs motorvejene. Med sædvanlige støj- og afstandskrav. Reglerne siger, at afstands- og støjkrav ikke gælder, hvis ejer er reel medejer af et vindmølleprojekt. Sammenholdt med, at udviklere allerede i dag, privatretligt, har mulighed for at opkøbe beboelse, og at kommunen har samme mulighed, hvis man ønsker at fremme realiseringen af en vindmølleplanlægning, ses der i dette forsøg ingen grund til at begrænse områdernes udbredelse af, at der i dag ligger spredt beboelse.

Dette forsøg åbner op for vindmølleområder på en del strækninger, beliggende f.eks. mindst 1 km fra landsbyer. Syd for Aalborg er der muligheder, men der er i særdeleshed muligheder ved E39 og E45 tæt på Brønderslev Kommune.

Hvis det besluttes at gå videre med dette forsøg, vil der blive taget kontakt til Brønderslev Kommune med henblik på at samle et netværk af kommuner, der samlet kan ansøge om godkendelse af et frikommuneforsøg om vindmøller.