

REFERAT Teknisk Udvalg (2022-2025) d. 30-09-2024

Mødedato	Mandag d. 30. september 2024 kl. 15:00
Mødested	M.4.3/rådhuset
Mødedeltagere	Torsten Nielsen, Johannes Vesterby, Birthe Harritz, Niels Jørgen Ottesen, Stine Isaksen

Indholdsfortegnelse

Classic Race Viborg 2025.....	3
Motorvejens konsekvenser for infrastruktur og byudvikling.....	6
Underskriftsark.....	10

Punkt 1: Classic Race Viborg 2025

23/13882

Resume

Fonden bag Classic Race Viborg ønsker at ændre placering af racerbanen til området ved Vognmagervej. Der er gennemført partshøring.

Indstilling

Direktøren for Teknik & Miljø foreslår, at Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

1. at der gives tilladelse til, at fonden bag Classic Race Viborg afvikler et årlig motorløb i området omkring Vognmagervej jf. bilag 1 i perioden 2025-2030, idet der årligt skal gennemføres fornyet myndighedsgodkendelser,
2. at bilag 3 "Resumé af alle høringssvar samt forslag til byrådets svar" sendes som svar til dem, der har indsendt høringssvar, og
3. at tilladelsen til råden over vej gives på betingelse af, at Fonden bag Classic Race Viborg holder Viborg Kommune skadesløs, hvis der kommer retslige efterspil pga. overskridelse af den naboetslige tålegrænse.

Beslutning i Teknisk Udvalg den 30-09-2024

Teknisk Udvalg indstiller til Økonomi- og Erhvervsudvalget,

1. at der gives tilladelse til, at fonden bag Classic Race Viborg afvikler et årlig motorløb i området omkring Vognmagervej jf. bilag 1 i perioden 2025-2030, idet der årligt skal gennemføres fornyet myndighedsgodkendelser,
2. at bilag 3 "Resumé af alle høringssvar samt forslag til byrådets svar" sendes som svar til dem, der har indsendt høringssvar, og
3. at tilladelsen til råden over vej gives på betingelse af, at Fonden bag Classic Race Viborg holder Viborg Kommune skadesløs, hvis der kommer retslige efterspil pga. overskridelse af den naboetslige tålegrænse.

Stine Isaksen (Å) stemte imod beslutningen, da omkostningerne både økonomisk og menneskeligt (fx i form af støj, møg og besvær) er alt for høje for både kommune og de berørte borgere og virksomheder.

Sagsfremstilling

Historik

Byrådet har på møde 15. november 2023 ([link til sag nr. 11 på Byrådet 15. november 2023](#)) givet tilladelse til Classic Race Viborg om afvikling af en årlig bil-event i området omkring Vævervej i perioden 2024-2030 samt givet en bevilling på 3.700.000 kr. til eventen. Der er forudsat en indtægt fra Classic Race Viborg på 1.700.000 kr.

Fonden bag Classic Race Viborg meddelte senere forvaltningen, at løbet er udskudt til 2025.

Inddragelse og høring

Der er gennemført en partshøring, da forvaltningen har vurderet, at ejere og lejere, der vil få afskåret en kørende adgang til deres ejendom i perioden fra 29.-31. maj 2025 vil have en væsentlig retlig interesse i afgørelsen. Det betyder, at de er parter og skal partshøres.

Der er 65 beboelses- og erhvervsjendomme med ca. 280 berørte beboere og virksomheder langs racerbanen.

Der er gennemført partshøring i perioden 3.-17. september 2024. Der er indkommet 9 høringssvar jf. bilag 2. Resumé af alle høringssvar samt forslag til byrådets svar er vist i bilag 3. Det fremgår af svar fra Fonden bag Classic Race Viborg, at der er/bliver taget hånd om alle forhold nævnt i høringssvarene.

Beskrivelse

Fonden bag Classic Race Viborg ønsker at ændre placering af racerbanen, hvor der skal afholdes et årlige motorløb i perioden 2025-2030. Motorløbet foregår på en lukket bane, der etableres på en række offentlige veje.

Racerbanen anlægges på Agerlandsvej, Blytækkervej, Fabrikvej, Gørtlervej, Industrivej, Tagtækkervej og Vognmagervej jf. bilag 1. Banen opbygges efter Dansk Automobil Sports Unions og Justitsministeriets retningslinjer og sikkerhedsgodkendes af Dansk Automobil Sport Union og Midt- og Vestjyllands Politi.

Motorløbet skal afholdes første gang i perioden 29.-31. maj 2025. Området vil blive spærret for trafik fra den 28. maj kl. 16.00 til den 1. juni 2025 kl. 8.00. Ærindekørsel er tilladt i perioden efter aftale med Arrangøren dog med undtagelse af den 29., 30., og 31. maj 2025 mellem kl. 8.00 og kl. 20.00, hvor der køres motorløb. Beredskabets køretøjer vil have adgang.

Der oprettes et ryttergårdsområde på Dyrskuepladsen. Desuden ønskes følgende offentlige veje inddraget til parkeringsarealer: Agerlandsvej fra Gl. Skivevej til Nordre Ringvej, Nørremarksvej, Vognmagervej fra rundkørslen Vestre Ringvej til Agerlandsvej og Industrivej nord fra Vognmagervej. Dertil kommer en række private parkeringsarealer og den private fællesvej Klokkestøbervej.

Fonden bag Classic Race Viborg skal selv indhente myndighedsgodkendelser hos Politiet, Beredskab, Viborg Kommune mm. samt sørge for kommunikation. I forbindelse med myndighedsgodkendelserne vil der blive stillet krav til max. støjniveau, afspærring og omkørsel af veje, oprydning, byggetilladelse mm.

Alternativer

Intet

Tidsperspektiv

Motorløbet afholdes første gang i perioden 29.-31. maj 2025. Kr. Himmelfartsdag falder den 29. maj i 2025.

Økonomiske forhold og konsekvenser

Der skal i forbindelse med opbygning af banen til motorløbet fjernes helleanlæg og signalanlæg i flere kryds. Da det forventes, at motorløbet skal afholdes over en årrække, fremstilles flytbare helleanlæg og foranstaltninger ved signalstandere, så disse kan fjernes nemt, når der afholdes motorløb.

Der er således udgifter til fjernelse af eksisterende helleanlæg, ny bund og asfaltbelægning under de flytbare heller, nye striber, fremstilling af flytbare heller, foranstaltninger ved signalstandere samt montering af de nye flytbare heller og signalstandere.

Krydsene ombygges i 2025 forud for arrangementet, så de flytbare helleanlæg og signalstandere blot skal fjernes i tidsrummet op til løbet.

Viborg Kommune afholder 2 mio. kr. til ændringer på vejnettet. Fonden bag Classic Race Viborg betaler den resterende del. Viborg Kommunes andel kan afholdes indenfor den afsatte bevilling.

Der er desuden en årlig udgift til afmontering og genmontering af de flytbare helleanlæg og signalstandere. Viborg Kommune får udført af/genmontering, mens Fonden betaler de årlige omkostninger.

Det forudsættes, at det arbejde Viborg Kommune udfører for Fonden tillægges moms ved afregning.

Juridiske og planmæssige forhold

Etableringen af racerbanen vil medføre, at en række offentlige veje lukkes for anden motoriseret trafik. Der vil således alene være gående adgang til de 65 ejendomme med ca. 280 beboere og virksomheder, der er beliggende i det afspærrede område. Arrangøren har overfor Forvaltning oplyst, at der formentlig vil være mulighed for kørende adgang til ejendommene i kortere tidsrum i løbsdagene.

Viborg Kommune skal give tilladelse til råden over vej i henhold til Vejlovens § 80, mens Midt- og Vestjyllands Politi skal give tilladelse til arrangementet i henhold til Færdselslovens 2 § 37, stk. 3, litra 4.

Selvom der er mulighed for kørende adgang til ejendommene i et kortere tidsrum om aftenen, er der risiko for, at en eller flere ejendomme ikke har fornøden vejadgang, og at den naboetlige tålegrænse er overskredet. Det betyder, at Viborg

Kommune kan blive erstatningsansvarlig overfor ejere og lejere, hvis der er lidt et økonomisk tab og de ørige erstatningsretlige betingelser er opfyldt. Ejere og lejere vil formentlig kunne rette et eventuelt erstatningskrav overfor Viborg Kommune, der har meddelt tilladelsen i henhold til Vejlovens § 80, og Kommunen kan gøre regres overfor Fonden bag Classic Race Viborg.

Bilag

Banelayout

Høringssvar

Resumé af alle høringssvar samt forslag til byrådets svar

Punkt 2: Motorvejens konsekvenser for infrastruktur og byudvikling

22/14658

Resume

Motorvejens konsekvenser for det kommunale vej- og stinet

Vejdirektoratet har udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering for Midtjysk Motorvej fra Klode Mølle til Løvel. Denne er udsendt i 8 ugers høring fra 18. september 2024.

Der er udarbejdet et teknisk notat om motorvejens konsekvenser for det kommunale vej- og stinet samt et notat om konsekvenser og potentialer for byudviklingen i Viborg Kommune. Notaterne er baggrundsmateriale for et høringssvar, som byrådet kan vælge at sende til Vejdirektoratet.

Indstilling

Direktøren for Teknik & Miljø foreslår, at Teknisk Udvalg indstiller til byrådet,

1. at notaterne tages til efterretning.

Beslutning i Teknisk Udvalg den 30-09-2024

Teknisk Udvalg indstiller til byrådet,

1. at notaterne tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Historik

Byrådet har på mødet 22. juni 2022 ([link til møde i byrådet 22. juni 2022](#)) afsat midler til en opdatering af trafikmodellen for Viborg Kommune og til at få foretaget en vurdering af, hvilke trafikale konsekvenser en motorvej vil få på det kommunale vej- og stinet.

Inddragelse og høring

Vejdirektoratet har i sommeren 2022 gennemført en indledende offentlig høring (idefase) om projektet med motorvej fra Klode Mølle til Løvel. Vejdirektoratet har efterfølgende gennemført en skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering af tre linjeføringer fra efterår 2022 til sommer 2024. De tre linjeføringer er motorvej vest om Viborg, motorvej øst om Viborg samt 0+ løsning. 0+ løsning er udbygning af rute 13 til firesporet motortrafikvej.

Miljøkonsekvensvurderingen er sendt i offentlig høring fra 18. september til 15. november 2024. Vejdirektoratet afholder borgermøde 8. oktober 2024 i Tinghallen. Der er et resumé af Miljøkonsekvensvurderingen i bilag 4, mens hele rapporten kan ses på Vejdirektoratets hjemmeside ([link til Vejdirektoratets hjemmeside](#)). Efter høringen udarbejder Vejdirektoratet høringsnotat og indstilling til transportministeren om projektet.

Beskrivelse

Forvaltningen har deltaget i et teknikerudvalg med Vejdirektoratet, og har haft mulighed for at følge processen og løbende give bemærkninger til arbejdet med de tre linjeføringer.

Forvaltningen har sideløbende med Vejdirektoratets arbejde med miljøkonsekvensvurdering af linjeføringerne, udarbejdet notater om de trafikale konsekvenser for det kommunale vej- og stinet (se bilag 1 og 2) samt et notat om konsekvenser og potentialer for byudviklingen i Viborg Kommune (se bilag 3).

Motorvejen vil have en række positive konsekvenser for fremkommelighed, erhvervsliv, tiltrækning af arbejdskraft, turisme mv., da rejsetiden forkortes som følge af mere direkte forbindelser uden afbrydelser af vejkryds og gennemfartsbyer, og rejsehastigheden kan derfor øges. Disse konsekvenser belyses ikke i notaterne. Ligeledes er støjpåvirkning og indvirkning på natur, miljø mv. ikke beskrevet, da det indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

Trafikale konsekvenser for kommunale vej- og stinet

De trafikale konsekvenser er anført i bilag 1 med baggrundsnotat fra NIRAS i bilag 2. Baggrundsnotatet indeholder blandt andet en opdateret trafikmodel for Viborg Kommune, der er anvendt til at gennemføre beregninger af en lang række

scenarier i kombination med fx en østlig omfartsvej og forlægning af rute 26.

Den vestlige og østlige motorvej bliver 2+2 sporet med 130 km/t hastighedsbegrænsning. 0+ løsningen bliver 2+2 sporet motortrafikvej med autoværn mellem sporene. 0+ løsningen bliver med hastighedsbegrænsning på 100 km/t fra kommunegrænsen mod syd til Birgittelyst, fra Birgittelyst til Vestermarksvej med 70-90 km/t, og fra Vestermarksvej til Løvel med 100 km/t. 0+ løsningen er en almindelig hovedvej med signalregulerede kryds mellem Birgittelyst og Vestermarksvej.

Motorvejens vestlige forløb gennem Viborg Kommune er på ca. 25 km med 4 tilslutningsanlæg ved rute 13 mod Aalborg, rute 26 mod Skive, rute 16 mod Holstebro og rute 12 mod Herning. Der er 44 veje, der bliver berørt, heraf 15 kommuneveje, 4 statsveje og 25 private. Desuden bliver Himmerlandsstien og Alhedestien samt et forslag om en ny sti fra Viborg til Stoholm berørt. Løgstørvej bliver ikke tilsluttet den vestlige motorvej. Løgstørvej er sammen med 7 statsveje en af indfaldsvejene til Viborg by. Løgstørvej betjener et stort opland med byerne Skals og Ulbjerg i den nordvestlige del af kommunen.

Motorvejens østlige forløb gennem Viborg Kommune er på ca. 23 km med 3 tilslutningsanlæg ved rute 13 mod Aalborg, rute 16 mod Randers og rute 26 mod Aarhus. Der er 41 veje, der bliver berørt, heraf 18 kommuneveje, 3 statsveje og 18 private. Hertil bliver Nørreåstien og sti til Vammen samt et forslag til cykelsti mellem Viborg og Rødkærsbro berørt.

De fleste krydsende kommuneveje forventes at blive enten overført eller underført de nye motorvejsstrækninger. De krydsende private fællesveje og private veje bliver primært lukket.

0+ løsningen forløber langs rute 13 med 3 tilslutningsanlæg, 1 afkørselsrampe og 5 signalregulerede kryds i Viborg Kommune. Der er desuden et tilslutningsanlæg ved Kongemosevej lige syd for kommunegrænsen til Silkeborg Kommune. Der er 106 eksisterende vejtilslutninger til rute 13 langs den 25 km lange strækning. Der er anlagt cykelsti langs større strækninger af rute 13.

På 0+ løsningen bliver alle vejtilslutninger lukket for adgangen til rute 13, da vejen ændres til motortrafikvej. Der vil i stedet blive anlagt en række parallelveje, der sikrer vejadgangen til ejendomme langs strækningen samt forbindelsesveje mellem kommuneveje. Disse parallelveje bliver kommuneveje eller private fællesveje.

Der er i bilag 2 foretaget beregninger af, hvordan trafikken fordeler sig ved hver af de tre linjeføringer og også i kombinationer med en østlig omfartsvej og en forlægning af rute 26 fra rute 13 til rute 16 syd for Viborg. I alt er der regnet på 12 forskellige scenarier og i prognoseårene 2034 og 2042.

En vestlig motorvej aflaster rute 13, rute 13/16/26 (Søndre, Nordre og Vestre Ringvej) med op mod 2700 køretøjer, Løgstørvej med omkring 1400 køretøjer samt rute 13 Vejlevej i syd med op til 3600 køretøjer. Der ses en stigning i trafikken på veje, som tilsluttes motorvejen, mens der forventes en reduktion i trafikken i det østlige Viborg omkring søerne.

En østlig motorvej har minimal effekt i det vestlige Viborg. Der ses en stigning i trafikken på veje, som tilsluttes motorvejen. Desuden ses der en stigning på kommunevejene Randersvej, Tapdrupvej og Røddingvej. Løgstørvej aflastes med omkring 800 køretøjer, mens Vejlevej rute 13 aflastes med omkring 2500 køretøjer.

Ved en 0+ løsning ses en stigning i trafikken på rute 13, rute 13/16/26 (Søndre, Nordre og Vestre Ringvej) med omkring 1400-1900 køretøjer, samt på Holstebrovej mellem Indre Ringvej og Vestre Ringvej. Indre Ringvej vil samtidig aflastes. Den øgede trafikmængde på Søndre, Nordre, og Vestre Ringvej vil forstærke den barriereeffekt, som vejen har i dag. Desuden vil den begrænsede adgang til 0+ løsningen betyde, at der kommer mere trafik på de mindre kommuneveje langs rute 13.

Viborg Kommune har undersøgt muligheden for at etablere en østlig omfartsvej, som kan forbinde Randersvej med rute 26 Aarhusvej og skabe en bedre forbindelse mellem den østlige del af Viborg og rute 26 Aarhusvej. Omfartsvejen reducerer markant trafikken øst for søerne på bl.a. Vinkelvej, Sønderøvej, Bruunshåbvej, Randrupmøllevej, Hans Tausens Alle/Randersvej og Gl. Århusvej.

En vestlig motorvej og 0+ løsningen vil ikke kunne erstatte anlæg af en østlig omfartsvej. Det skal undersøges nærmere i en VVM undersøgelse, om effekten af en østlig motorvej vil betyde, at hele eller dele af den østlige omfartsvej kan undlades. Den østlige omfartsvej vil i høj grad skulle servicere lokal trafik, mens gennemkørende trafik og oplandstrafik vil anvende en østlig motorvej.

En østlig omfartsvej forventes i 2034 at have en trafikbelastning i størrelsesordenen 3-5.000 køretøjer pr. døgn i kombination med en af de 3 linjeføringer, og den vil aflaste vejene i området omkring Sønderø, Rindsholm og

Bruunshåb. En østlig omfartsvej uden motorvej eller 0+ løsningen vil have en trafikmængde på 3800-9200 køretøjer. De 9200 køretøjer er på den sydlige strækning af omfartsvejen.

En forlægning af rute 26 mellem rute 13 og rute 16 sydvest for Viborg vil have en marginal effekt på den overordnede trafik i kommunen i alle kombinationer med motorvejen (østlig og vestlig linjeføring samt 0+ løsningen) og med og uden omfartsvej. En forlægning af rute 26 har størst positiv effekt på trafikken i det vestlige Viborg i kombinationen med den vestlige motorvej. Forlægningen vil i lav grad afhjælpe trafikale problemer i Viborg by.

Motorvejsudbygningen og 0+ løsningen vil ændre trafikmønstret i Viborg by. På baggrund af udtræk i trafikmodellen af morgen- og eftermiddagsspidstimerne er udpeget kryds, som forventes at blive yderligere belastet. Der er udpeget 5 eksisterende kryds på kommuneveje, der kan blive belastet som følge af en af de 3 linjeføringer.

Konsekvenser og potentialer for byudvikling

Det fremgår af notatet i bilag 3, hvor der er potentiale for bosætning og erhvervsudvikling i Viborg Kommune med de tre linjeføringer.

Den vestlige og østlige linjeføring giver begge mulighed for udlæg af erhvervsarealer ved motorvejen, der kan bidrage positivt til erhvervsudviklingen. Arealer langs motorveje skal beholdes transport- og logistikvirksomheder samt andre transporttunge virksomheder. Almindelige erhvervsområder kan således ikke grænse direkte op til motorvejen men placeres i nærliggende byer. Byvækst skal følge indefra-og-ud-princippet, der sikrer en klar afgrænsning mellem land og by. Det er således ikke muligt at udlægge nye erhvervs- eller boligområder i det åbne land.

Det vil ved den vestlige linjeføring være muligt at udlægge nye arealer til erhverv ved Løvel, Skals, Løgstrup, Mønsted, Ravnstrup, Frederiks og i Viborg vest. Det vil ved den østlige linjeføring være muligt at udlægge nye arealer til erhverv ved Løvel, Apple Datacenter og Foulum, Taphede og Rindsholm.

Der er potentiale for øget bosætning og nye boligområder i Løvel, Skals, Løgstrup, Ravnstrup, Mønsted, Frederiks samt ved Vedsø og Taphede med den vestlige linjeføring, mens der er potentiale for bosætning og nye boligområder i Løvel, Ørum, Tapdrup, Vedsø, Rødkærsbro og Bjerringbro ved den østlige linjeføring.

En østlig linjeføring begrænser langsigtet boligudvikling af Viborg mod øst, hvor den nuværende vækstretning er. Viborg vil således afgrænses med Taphede mod øst ved en østlig linjeføring.

En 0+ løsning begrænser ikke de langsigtede udviklingsmuligheder for Viborg by mod øst og vest. Løsningen udfordrer muligheden for udvikling af erhvervsområder i Viborg vest pga. øget barriereeffekt. Løsningen vil betyde, at planlægning for fortætning og ny udvikling i Viborg by vil skulle vurderes i forhold til, om det medfører øget trafik på vejen og i så fald vil det kunne begrænse muligheder for udvikling.

Alternativer

Intet.

Tidsperspektiv

Vejdirektoratet forventer en politisk beslutning om linjeføring i 2025, hvorefter anlægsprojektet kan igangsættes i 2026 med detailprojektering og arealerhvervelse. Motorvejen forventes færdig i 2032.

Økonomiske forhold og konsekvenser

Der vil være følgeudgifter til nye kommunale vejanlæg og ændringer af eksisterende kryds på kommuneveje. Med det nuværende vidensniveau kan de afskårne kommuneveje give følgeudgifter på ca. 23-31 mio. kr. for den vestlige linjeføring, ca. 7 mio. kr. for den østlige linjeføring, mens der ikke umiddelbart forventes udgifter til vejanlæg i 0+ løsningen. Følgeudgiften til den vestlige linjeføring skyldes primært den manglede tilslutning af Løgstørvej til motorvejsnettet.

Krydsombygninger og øvrige tilpasninger på kommunale veje er ikke muligt at beregne med nuværende vidensniveau.

Hvis alle de foreslåede vejanlæg udføres, vil merudgifterne til skolebuskørsel være på ca. 100.000 kr. pr. år ved motorvejsstrækningerne, mens der ikke forventes ekstra udgifter på 0+ løsningen for skolebuskørslen. Vurderingen er foretaget ud fra nuværende elevers bopæl og skoledistrikter.

Der kan være strækninger af nuværende statsveje, der nedklassificeres til kommunevej. Erfaringen viser, at de midler, der typisk overføres i forbindelse med en nedklassificering, ikke står mål med de fremtidige driftsudgifter.

De kommunale anlæg bør stå færdigt, inden anlægsarbejdet til motorvej begynder, da kommunevejene bliver afskåret.

Juridiske og planmæssige forhold

Intet

Bilag

Trafikale konsekvenser

Motorvejens konsekvenser for det kommunale vej- og stinet

Motorvejens konsekvenser for byudvikling i Viborg Kommune

Resume af miljøkonsekvensvurdering

Punkt 3: Underskriftsark

22/38212

Sagsfremstilling