

Miljøvurdering af forslag til Trafikplan

Miljørapport

Viborg Kommune - Teknik og Miljø

Dato: 17.januar 2024

Indhold

1.	Indledning.....	6
1.1.	Om miljøvurderingsprocessen.....	6
1.2.	Om afgrænsning og krav til miljøvurdering.....	6
1.3.	Metode.....	7
1.4.	Læsevejledning.....	7
1.5.	Lovgrundlag.....	8
1.5.1.	Natura 2000.....	8
1.5.2.	Bilag IV-arter og øvrige fredede arter.....	9
1.5.3.	Naturbeskyttelsesloven.....	9
1.5.4.	Museumsloven.....	10
1.5.5.	Miljøbeskyttelsesloven.....	11
2.	Ikke-teknisk resumé.....	11
3.	Planens indhold og hovedformål.....	12
4.	Afgrænsning.....	23
4.1.	Afgrænsning.....	23
4.1.1.	Høring af berørte myndigheder.....	24
5.	Forholdet til anden planlægning.....	25
5.1.	Sammenhængsmodellen.....	25
5.2.	Klimaplan 2022-2050.....	25
5.3.	Planstrategi 2040 – det gode liv i Viborg Kommune.....	25
5.4.	Kommuneplan og lokalplaner.....	26
5.5.	Eksisterende planer som erstattes.....	27
5.5.1.	Trafikplan Viborg Midtby.....	27
5.5.2.	Trafikplan 2017.....	27
6.	Alternativer.....	28
6.1.	O-alternativet.....	28
6.2.	Øvrige alternativer.....	29
7.	Miljøvurdering.....	29
7.1.	Kulturmiljø.....	29

7.1.1.	Beskyttede sten- og jorddiger	29
7.1.1.1.	Eksisterende forhold	29
7.1.1.2.	Vurdering af virkning	32
7.1.2.	Fortidsminder og bevaringsværdige bygninger	33
7.1.2.1.	Eksisterende forhold	34
7.1.2.2.	Vurdering af virkning	39
7.1.3.	Kulturmiljøer udpeget i Viborg Kommuneplan	40
7.1.3.1.	Eksisterende forhold	41
7.1.3.2.	Vurdering af virkning	45
7.2.	Naturbeskyttelse	47
7.2.1.	Natura 2000, beskyttede naturområder, økologiske forbindelser, lavbund og særligt beskyttede dyre- og plantearter	47
7.2.2.	Fredning	60
7.2.3.	Bygge- og beskyttelseslinjer	60
7.2.3.1.	Skovbyggelinje	60
7.2.3.2.	Sø- og Åbeskyttelseslinje	62
7.3.	Trafik og transport	63
7.3.1.	Trafiksikkerhed	63
7.3.1.1.	Eksisterende forhold	63
7.3.1.2.	Vurdering af virkning	64
7.3.2.	Trafikafvikling/kapacitet	64
7.3.2.1.	Eksisterende forhold	64
7.3.2.2.	Vurdering af virkning	65
7.4.	Menneskers sundhed	65
7.4.1.	Støj	66
7.4.1.1.	Eksisterende forhold	66
7.4.1.2.	Vurdering af virkning	66
7.4.2.	Luftforurening	67
7.4.2.1.	Eksisterende forhold	67
7.4.2.2.	Vurdering af virkning	69
7.4.3.	Fritid og rekreative interesser	69
7.4.3.1.	Eksisterende forhold	69
7.4.3.2.	Vurdering af virkning	70
8.	Kumulative forhold	71
9.	Afværgeforanstaltninger	72
10.	Overvågning	72
11.	Manglende viden	73
12.	Opmærksomhedspunkter ved den videre planlægning	73
12.1.	Kulturmiljø	73

12.2.	Naturbeskyttelse.....	74
12.3.	Menneskers sundhed.....	75

1. Indledning

Mobilitet er det, som får hverdagen til at hænge sammen, og er nødvendig for at give borgere adgang til læring og uddannelse, oplevelser og fællesskaber, job og handlemuligheder, en aktiv hverdag og sundhed. Alt dette kræver, at man kan transportere sig når behovet opstår, hvad enten det er på cykel eller som fodgænger, med offentlig transport eller med bil.

Trafikplanen udstikker den fremtidige retning for udvikling af den overordnede infrastruktur i Viborg Kommune og danner baggrund til revision af kommuneplanens retningslinjer vedrørende trafik. Formålet med planen er, at sikre et bæredygtigt trafiksystem i Viborg Kommune samt understøtte vækst og hverdagsliv.

Forslaget til Trafikplanen er omfattet af miljøvurderingsloven, da den omfatter fysisk planlægning og fastlægger rammer for projekter, der er omfattet af bilag 2, punkt 10, litra b, om "anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg", og punkt 10, litra e, om "bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)". Viborg Kommune har vurderet, at plandokumentet skal miljøvurderes jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer¹ § 8, stk. 1, nr. 1. Denne miljørapport indeholder miljøvurderingen af forslag til trafikplan.

Formålet med miljøvurderingsloven er at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan påvirke miljøet væsentligt. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser ved gennemførelse af en plan eller et program.

1.1. Om miljøvurderingsprocessen

Miljørapporten giver en kort beskrivelse af planforslaget og dens forventede miljøpåvirkninger, og danner grundlag for en offentlig debat og den endelige beslutning om, hvorvidt Trafikplanen skal vedtages. Miljøvurderingsprocessen omfatter en række procestrin, der med hjemmel i miljøvurderingsloven skal gennemføres, før der kan gives tilladelse til planen. Miljøvurderingsprocessen kan opdeles i følgende faser:

- Afklaring af pligt til miljøvurdering, foretages af Viborg Kommune.
- Miljøemner afgrænses og høres hos de berørte myndigheder.
- Udarbejdelse af miljørapporten.
- Høringsfasen, hvor offentligheden og berørte parter samt berørte myndigheder får mulighed for at udtale sig om planforslaget og miljøvurderingen.
- Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse, jf. miljøvurderingslovens § 13.
- Miljørapporten offentliggøres sammen med den sammenfattende redegørelse og den endelige Trafikplan.
- Opfølgende overvågning af planens miljømæssige konsekvenser i overensstemmelse med det overvågningsprogram, der er fastlagt i miljørapporten. Eksisterende overvågning kan anvendes i det omfang det er hensigtsmæssigt.

1.2. Om afgrænsning og krav til miljøvurdering

Udgangspunktet for miljøvurderingen er et bredt og omfattende miljøbegreb, der bl.a. rummer den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer,

¹ Miljøministeriet, Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 4 af 03/01/2023, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/4?fbclid=IwAR2maTIBGSxb2AnlkkIzYTMLs5-loY1Wns9XWPTaUG-hjldJ4YUxy36KQ0yY>

materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Afgrænsningen af det konkrete indhold sker ved, at myndigheden indledende vurderer for hvilke af de ovenstående parametre, der kan være tale om en sandsynlig væsentlig påvirkning. Miljørapporten afgrænses til alene at behandle disse emner. Kravene til miljøvurderingens indhold fremgår af miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4.

Miljørapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges under hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder, samt til, hvor detaljeret planen er, hvad planens indhold er, og på hvilket trin i et eventuelt planhierarki planen eller programmet befinder sig – herunder hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

1.3. Metode

Der gennemføres en miljøvurdering af de dele af forslaget til Trafikplanen, som ikke tidligere er miljøvurderet i forbindelse med andre planer og projekter. Afgrænsningen målrettes så miljørapporten alene belyser de planændringer, som potentielt kan medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

Der gennemføres alene en miljøvurdering af de konkrete nye projekter, der har en geografisk forankring, og som fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter på bilag 1 eller 2 til miljøvurderingsloven. Det fremgår af Tabel 3.1 hvilke projekter, der er nye, og som derfor vurderes i denne miljørapport.

I naturvurderingerne indgår offentligt tilgængelige naturdata for beskyttede naturtyper og artsregistreringer. Der tages udgangspunkt i artsregistreringer fra de sidste 10 år. Der foretages en vurdering af de projekter, hvor det er relevant at se nærmere på den potentielle påvirkning på naturtyper eller arter.

Der er tale om miljøvurdering af en overordnet plan. De planlagte projekter, der ønskes realiseret, fremgår med foreløbige skitser, der viser de mulige projektområder. Der foretages en overordnet vurdering af disse foreløbige skitser. I forbindelse med vurderingen noteres det, om der på baggrund af miljømæssige hensyn er særlige opmærksomhedspunkter, der skal inddrages i forbindelse med den endelige skitsering. Disse opmærksomhedspunkter samles i kapitel 12.

Der foretages ikke en miljøvurdering af planforslagets overordnede strategier, mål og hensigtserklæringer, da de ikke sætter konkrete rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der er anført på bilag 1 eller 2 til miljøvurderingsloven, og fordi de ikke er knyttet til en specifik geografi.

1.4. Læsevejledning

Miljørapporten beskriver den potentielle miljøpåvirkning ved realisering af planforslaget og indeholder følgende kapitler:

Kapitel 2 Ikke-teknisk resumé er en sammenfatning af miljørapporten, hvor de vigtigste oplysninger og vurderinger er trukket frem for at give et hurtigt overblik over planforslagets potentielle miljøpåvirkninger.

Kapitel 3 Planens indhold og hovedformål beskriver planforslagets indhold og hovedformål

Kapitel 4 Afgrænsning af emner til behandling i miljørapporten beskriver, hvilke emner der skal behandles i miljørapporten, samt redegør for indkomne høringsvar.

Kapitel 5 Forholdet til anden planlægning beskriver og vurderer planforslagets forbindelser med andre relevante planer, programmer og miljømål.

Kapitel 6 Alternativer beskriver den aktuelle miljømæssige status for planområdet, og den udvikling der er sandsynlig hvis planforslaget ikke realiseres. Hertil kommer en beskrivelse af øvrige alternativer.

Kapitel 7 Miljøvurdering beskriver og vurderer de direkte, indirekte og kumulative miljøpåvirkninger, som planforslaget vil medføre for forskellige miljøemner. Miljøafsnittene indeholder afslutningsvist forslag til afværgetiltag, som foreslås til at nedbringe eventuelle væsentlige påvirkninger.

Kapitel 8 Kumulative forhold beskriver og vurderer påvirkninger i form af øgede miljøpåvirkninger som følge af påvirkningerne fra planen i forening med øvrige planer og projekter.

Kapitel 9 Afværgeforanstaltninger rummer eventuelle afværgeforanstaltninger og ændringer i planforslaget, der skal forhindre væsentlig påvirkning af de miljømæssige faktorer.

Kapitel 10 Overvågning rummer en vurdering af, hvorvidt der skal opstilles et særskilt overvågningsprogram i forbindelse med realisering af planen.

Kapitel 11 Manglende viden rummer eventuelt manglende viden.

Kapitel 12 Opmærksomhedspunkter ved fremtidig planlægning rummer opmærksomhedspunkter, der sikres via gældende sektorlovgivning ifm. realisering af de nye projekter, der indgår i planforslaget.

Der vedlægges 2 bilag:

Bilag 1: Detailkort for de konkrete projekter, der indgår i forslaget til Trafikplanen.

Bilag 2: Afgrænsning for miljørapportens indhold.

1.5. Lovgrundlag

1.5.1. Natura 2000

Fuglebeskyttelsesdirektivet² fra 1979 og habitatdirektivet³ fra 1992 indeholder fælles EU-regler for naturbeskyttelse.

Direktiverne pålægger bl.a. medlemslandene at udpege og beskytte levesteder samt yngle- og rasteområder for fugle (fuglebeskyttelsesområder) samt truede naturtyper og plante- og dyrearter (habitatområder). Samlet betegnes disse som internationale naturbeskyttelsesområder eller Natura 2000-områder.

Direktiverne fastsætter et overordnet mål for at sikre eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for naturtyper, dyre og plantearter. Danmark er forpligtet til at sikre, at der ikke sker en forringelse af status i de udpegede områder og til at iværksætte, hvad der er nødvendigt for at opnå de fastsatte mål. Tilladelser til aktiviteter i eller

² Rådets direktiv nr. 79/409 af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer

Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer

³ Rådets direktiv 92/42/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

uden for internationale naturbeskyttelsesområder må ikke kunne forringe områdets naturtyper og levestederne for arterne eller medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, området er udpeget for.

Ramsarområder er vådområder med rigt fugleliv og så mange vandfugle, at de har international betydning. Ramsarområderne er udpeget i henhold til Ramsar-konventionen.⁴ Alle de danske Ramsarområder indgår i EF-fuglebeskyttelsesområder og er derfor også en del af Natura 2000-netværket.

Med henblik på at fastsætte de langsigtede mål og prioritere den nødvendige indsats, udarbejder Miljøstyrelsen efter bestemmelserne i miljømålsloven⁵ og skovloven⁶ Natura 2000-planer, der dækker hvert af de udpegede beskyttelsesområder. Planernes målsætninger og retningslinjer er bindende og skal benyttes ved myndighedsudøvelse, ifølge habitatbekendtgørelsen.⁷

1.5.2. Bilag IV-arter og øvrige fredede arter

En række arter er strengt beskyttelseskrævende, jf. EF-habitatdirektivets⁸ bilag IV. Beskyttelsen omfatter både planter og dyr. Beskyttelsen af arter handler bl.a. om, at sikre arterne mod at blive efterstræbt (jagt, indsamling, ødelæggelse af æg og yngel), men medlemslandene skal også sikre, at arternes yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges. Ligeledes må der ikke ske ødelæggelse af de plantearter (i alle livsstadier), som er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

Beskyttelsen kan kun fraviges i helt særlige tilfælde. Det er derfor nødvendigt, at vurdere om byggeri og aktiviteter i projektområdet vil medføre ødelæggelse af yngle- og rasteområder for bilag IV dyrearter, væsentlig dødelighed i lokale bestande eller beskadigelse af beskyttede planter. Der gælder et særligt forsigtighedsprincip, som fastsat i artikel 191 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), som har til formål at sikre et højere miljøbeskyttelsesniveau gennem forebyggende beslutningstagning i tilfælde af risiko.

Beskyttelsen af bl.a. bilag IV-arterne er implementeret i dansk lovgivning gennem naturbeskyttelsesloven og artsfredningsbekendtgørelsen.⁹

Artsfredningsbekendtgørelsen beskytter desuden udvalgte fredede dyr (anført på lovens bilag 1) mod forsætligt drab eller indfangning, uanset hvilken metode der anvendes, samt udvalgte plantearter (anført på lovens bilag 2) mod beskadigelse eller fjernelse fra deres voksested.

1.5.3. Naturbeskyttelsesloven¹⁰

Naturbeskyttelsesloven har til formål at værne Danmarks natur og miljø. Loven omfatter særlig beskyttelse mod tilstandsændringer af en række naturtyper benævnt § 3-områder, disses vilde planter og dyr samt deres levesteder. Arter på bilag IV til habitatdirektivet og på bilag 3 til naturbeskyttelsesloven er beskyttede efter § 29 a og § 30, stk. 2 i naturbeskyttelsesloven. Det er en liste over udvalgte dyre- og plantearter, som medlemslandene i EU

⁴ Konvention af 2. februar 1971 om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle (Ramsar-konventionen) Bekendtgørelse af konvention af 2. februar 1971 om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle (BKI nr. 2604/04/1978)

⁵ Lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/692>

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 om skove (Skovloven) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/690>

⁷ Bekendtgørelse nr. 1098 af 23. august 2023 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Habitatbekendtgørelsen) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/1098>

⁸ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

⁹ Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (Artsfredningsbekendtgørelsen) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/521>

¹⁰ Lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022 om naturbeskyttelse (Naturbeskyttelsesloven) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1392>

er forpligtede til generelt at beskytte. Disse arter betegnes oftest som bilag IV-arter. Det skal sikres, at et projekt eller en plan ikke forsætligt forstyrrer bilag IV-arten eller bestanden i deres naturlige udbredelsesområde, eller ødelægger eller beskadiger arternes yngle eller rasteområder i arternes naturlige udbredelsesområde, hvilket gælder både inden for og uden for Natura 2000-områderne. Forudsætningen for dette er, at den økologiske funktionalitet af et yngle- eller rasteområde for bilag IV-arter opretholdes på mindst samme niveau som hidtil.

Beskyttede naturtyper omfatter heder, moser, strandenge, strandsumpe samt ferske enge og biologiske overdrev, som hver for sig eller i sammenhæng har et areal på mindst 2.500 m². Desuden omfatter beskyttelsen søer og vandhuller med et areal på mindst 100 m² samt vandløb. Realisering af kommuneplanen kan påvirke § 3-beskyttede naturområder. I rapporten vurderes, hvorvidt projektet medfører en tilstandsændring på de § 3-beskyttede naturområder og dermed om projektets realisering forudsætter en dispensation fra bestemmelserne i naturbeskyttelseslovens § 3.

Herudover har loven til formål at beskytte de landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier, forbedre, genoprette eller tilvejebringe områder af betydning for dyr, planter, landskabelige og kulturhistoriske interesser samt give befolkningen adgang til at færdes og opholde sig i naturen og forbedre mulighederne for friluftslivet. En række restriktioner samt beskyttelseslinjer/-zoner er gældende i medfør af naturbeskyttelsesloven, herunder bl.a.:

- Sø- og åbeskyttelseslinje (150 m)
- Skovbyggelinje (300 m)
- Fortidsminder (100 m)
- Kirker (300 m v/ højder > 8,5 m)
- Strandbeskyttelse og klitfredning

1.5.4. Museumsloven¹¹

Hovedformålet med museumsloven er at sikre kultur- og naturarven i Danmark ved bl.a., at der ikke må foretages ændring i tilstanden af sten- og jorddiger og lignende¹² samt fortidsminder. Der må ikke foretages ændring i tilstand af sten- og jorddiger og lignende jf. museumslovens § 29 a. I særlige tilfælde kan kommunen jf. museumslovens § 29 j, stk. 2, dispensere fra forbuddet, men der skal være væsentlige samfundsinteresser for, at de i den konkrete sag kan tilsidesætte de bevaringsinteresser, som bestemmelsen sikrer.

Det følger af § 1, stk. 2, nr. 1 i bekendtgørelse om beskyttede sten- og jorddiger og lignende, at diger eller dele af diger, der ligger i byzone eller sommerhusområde, ikke er omfattet af beskyttelsen i medfør af § 29 a i museumsloven. Så snart et område overgår fra landzone til byzone eller sommerhusområde, så er digerne ikke længere beskyttede. Hvis kommunen ønsker at bevare et dige, skal det fremgå af formålsbestemmelserne i lokalplanen for området.

Hvis der under jordarbejde findes spor af fortidsminder, skal arbejdet standses i det omfang, det berører fundet. Fortidsminder skal straks anmeldes til Kulturministeren eller det nærmeste statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum, jf. museumslovens § 27, stk. 2. Fortidsminder er beskyttet jf. museumsloven § 29 e, og der må ikke foretages ændring i tilstanden af fortidsminder. Der må heller ikke foretages udstykning, matrikulering

¹¹ Kulturministeriet, Lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014 af museumsloven (Museumsloven) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2014/358>

¹² Bekendtgørelse nr. 1190 af 26. september 2013 om beskyttede sten- og jorddiger og lignende (Digebekendtgørelsen) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2013/1190>

eller arealoverførsel, der fastlægger skel gennem fortidsminder. Herudover må der ikke foretages jordbehandling, gødes eller plantes på fortidsminder inden for en afstand af 2 m jf. § 29 f.

1.5.5. Miljøbeskyttelsesloven¹³

Miljøbeskyttelsesloven har til formål at medvirke til at værne om natur og miljø, herunder bl.a. at forebygge og bekæmpe forurening af luft, vand, jord og undergrund samt forebygge vibrations- og støjulemper samt at begrænse anvendelse og spild af råstoffer og andre ressourcer og fremme anvendelsen af renere teknologi samt genanvendelse. Støjbekendtgørelsen og vejledningen er eksempler på central sektorlovgivning og vejledning, som gælder i medfør af miljøbeskyttelsesloven i forbindelse med regulering af aktiviteter der f.eks. er forbundet med anlægsprojekter.

2. Ikke-teknisk resumé

Viborg Kommune har udarbejdet et forslag til Tillæg nr. 106 til Kommuneplan 2017-2029, i daglig tale Viborg Kommunes Trafikplan. Tillæg nr. 106 til Kommuneplan 2017-2029 omtales som forslaget til Trafikplanen i denne miljørapport.

Forslaget til Trafikplanen beskriver den fremtidige retning for udvikling af den overordnede infrastruktur i Viborg Kommune. Formålet med planen er at sikre et bæredygtigt trafiksystem i Viborg Kommune samt understøtte vækst og hverdagsliv. Planen danner baggrund til revision af kommuneplanens retningslinjer vedrørende trafik samt konkrete projekter, der ønskes realiseret inden for de næste 5 år.

Miljørapporten rummer en vurdering af om Trafikplanen er i overensstemmelse med øvrige gældende planer for Viborg Kommune. Miljørapporten konkluderer, at der er overensstemmelse med Viborg Kommunes Sammenhængsmodel, Klimaplan 2022-2050, Planstrategi 2040 og Kommuneplan 2017-2029.

Miljørapporten rummer desuden en vurdering af om realisering af Trafikplanen kan medføre en påvirkning på kulturmiljøer, naturbeskyttelsesinteresser, trafiksikkerhed, trafikafvikling samt menneskers sundhed. Miljørapporten konkluderer, at der i forbindelse med den videre planlægning for flere af de konkrete projekter skal foretages en konkret vurdering for at sikre mod påvirkning af kulturmiljøer, naturbeskyttelse samt menneskers sundhed. Der henvises til oversigten i rapportens kapitel 12.

I miljørapporten indgår en vurdering af om realisering af forslaget til Trafikplanen kan medføre væsentlige miljøpåvirkninger sammen med øvrige projekter og planer. Her indgår den igangsatte undersøgelse af korridorer for Midtjysk Motorvej gennem Viborg Kommune. Det vurderes, at den igangsatte undersøgelse af korridorer for Midtjysk Motorvej gennem Viborg Kommune, ikke vil udgøre et kumulativt forhold der kan vurderes. Som det fremgår af kapitel 3 i denne miljørapport, rummer forslaget til Trafikplanen nye vej- og stiprojekter, der er vurderet realistiske at gennemføre inden for 5 år ift. tid og økonomi. Der er tale om forholdsvis små anlægsprojekter, der kan gennemføres inden for relativt kort tid. På nuværende tidspunkt er der alene igangsat nogle indledende undersøgelser og granskninger af, hvor en Midtjyske Motorvej kan placeres, nødvendigheden af den og hvordan den skal kobles til det eksisterende vejnet. Der er derfor på nuværende tidspunkt ikke nok vidensgrundlag om projektet, til at kunne vurdere, om der kan være kumulative påvirkninger. Miljøkonsekvensrapporten for motorvejsprojektet vurderes at være færdig i efteråret 2024. Først derefter igangsættes projektet med udbud osv. På den baggrund vurderes det, at de konkrete projekter, der indgår i forslaget til Trafikplanen er

¹³ Lovbekendtgørelse nr. 5 af 3. januar 2023 om miljøbeskyttelse (Miljøbeskyttelsesloven) med senere ændringer <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2023/5>

gennemført når det konkrete anlægsarbejde på motorvejen igangsættes. Eventuelle kumulative forhold er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkeligt oplyst til at kunne vurdere, om de vil kunne medføre væsentlig miljøpåvirkning.

Der er ikke behov for afværgeforanstaltninger i form af ændringer i planforslaget. De konkrete projekter, der indgår med en indledende skitsering, skal i forbindelse med den endelige projektering tilpasses, så der tages hensyn til relevante miljøfaktorer, som beskrevet i rapportens kapitel 12. Det drejer sig særligt om kultur- og naturbeskyttelses.

Der er ikke behov for at etablere et nyt overvågningsprogram.

3. Planens indhold og hovedformål

Med Trafikplanen ønsker Viborg Kommune at give borgere og virksomheder et bæredygtigt trafiksystem i kommunen, som kan understøtte kommunens vækst og borgernes hverdagsliv. Et bæredygtigt trafiksystem skal samtidig styrke by- og landdistriktsudviklingen og give bosætningen bedre vilkår. Trafikplanen har fokus på, at det skal være sikkert at bevæge sig rundt i Viborg Kommune, og at mobilitet skal være tilgængeligt for alle kommunens borgere. Dermed tager Trafikplanen et socialt ansvar for det gode liv i Viborg Kommune. Trafikplanen skal desuden understøtte Viborg kommunens ambitiøse mål for grøn omstilling og klimaneutralitet i 2050, hvor transporten kommer til at spille en vigtig rolle for reduktion af udledning af drivhusgasser.

Med udgangspunkt i de gældende planer for kommunen er visionen for Viborg Kommunes Trafikplan at skabe fundamentet for bæredygtig mobilitet i hele kommunen således, at borgere og erhverv får opfyldt deres mobilitetsbehov. Trafikplanen fremfører mobilitets- og transportløsninger med fokus på klimabevidsthed, samt økonomisk- og socialt ansvar. Trafikplanen har fokus på:

- **Trafiksikkerhed:** Det skal være sikkert at færdes i trafikken i Viborg Kommune, så kommunen ønsker at fortsætte det stærke trafiksikkerhedsarbejde, som er med til at gøre vejnettet og trafiksystemet mere sikkert for alle trafikanter.
- **Tilgængelighed:** Der skal være infrastruktur, som gør det muligt at komme fra a til b både med bil, kollektiv trafik og via aktiv transport som cykel og gang. Tilgængeligheden sikres gennem sammenhængende og relevante infrastrukturessystemer for bil, bus, tog, cykel og gang.
- **Bæredygtighed:** Der skal være fokus på grønne og sunde transportvaner, som påskønner en mobilitetsadfærd, der arbejder frem mod Viborg Kommunens klimamålsætninger.

Visionen for trafikplanen bygger videre på og baseres på Sammenhængsmodellen, Planstrategi 2040 og Klimaplanen, som gennemgås nærmere i kapitel 5. Det fremgår af planen, at den fremtidige udvikling af Viborg forudsætter, at der sikres god mobilitet for kommunens borgere og andre, der er afhængige af at bevæge sig fysisk. Som baggrund for projekterne indgår blandt andet hensigten om at fremme muligheden for længere pendlerafstande med elcykel - f.eks. stien fra Ravnstrup til Viborg. Hertil kommer at den øgede anvendelse af ladcykler øger behovet for plads til cykelparkering. Trafikplanen opstiller målsætninger med fokus på fremkommelighed og tilgængelighed indenfor seks områder for at sikre en udvikling frem mod bæredygtig mobilitet i hele Viborg Kommune. Områderne er:

Trafiksikkerhed (herunder for skoletrafiksikkerhed)

Kollektiv trafik

Cykling og cykelparkering

Gang
 Biltrafik og parkering
 Varetransport

Der er i Trafikplanen udpeget nye vej- og stiprojekter, der er vurderet realistiske at gennemføre inden for 5 år ift. tid og økonomi. Projekter der indgik i Trafikplan 2017, men som endnu ikke er gennemført, er desuden videreført i forslaget til den nye trafikplan, såfremt de er vurderet stadig at være relevante og realiserbare. Nedenstående tabel redegør for de nye samt videreførte projekter. I bilag 1 indgår detailkort for de enkelte projekter.

Tabel 3.1 Oversigt over planens projektforslag

Projektforslag	Nr.	Beskrivelse	Begrundelse	Forslag
Cykelstier				
Cykelsti på Gl. Skivevej i Viborg	2.2.1	Etablere enkeltrettede cykelstier med den anbefalede bredde på 2,25 m på Gl. Skivevej langs hele strækningen fra Gl. Aalborgvej til H. C. Andersens Vej og Thøger Reenbergs Vej. Projektet opdeles i to etaper.	På Gl. Skivevej er der etableret cykelsti fra Indre Ringvej til krydset Gl. Skivevej / H. C. Andersens Vej / Thøger Reenbergs Vej over en strækning på omkring 185 m. Fra H. C. Andersens Vej / Thøger Reenbergs Vej til Sct. Ibs Gade / Gl. Aalborgvej / Sct. Mogens Gade er der brede kantbaner over en strækning på omkring 730 meter. Strækningen er præget af store trafikmængder og er samtidig væsentlig for betjening af cykeltrafikken i Viborg, samt for gymnasieelever til Katedralskolen. Ved at forbedre cykelforholdene på strækningen vurderes projektet at få flere til at cykle.	Nyt forslag
Opgradering af cykelforholdene på Sct. Ibs gade	2.2.2	Langs Sct. Ibs Gade i Viborg er der i dag en blanding af cykelsti og cykelbaner. For at skabe bedre cykelinfrastruktur langs hele strækningen foreslås en opgradering af eksisterende cykelbaner til enkeltrettede cykelstier på Sct. Ibs Gade i Viborg med den anbefalede bredde 2,25 m.	Strækningen er en vigtig stiforbindelse mellem det østlige og nordvestlige Viborg over søerne, og bruges blandt andet af elever fra Viborg Katedralskole.	Nyt forslag

Opgradering af cykelforhold på Ll. Sct. Mikkel Gade	2.2.3	<p>Ll. Sct. Mikkel Gade har i dag cykelbaner på strækningen mellem Hans Tausens Alle og sygehuset. Der er etableret cykelsti over en 170 m lang strækning i det nordvestlige forløb mod Hans Tausens Alle. Strækningen er præget af store trafikmængder og er samtidig væsentlig for betjening af cykeltrafikken i Viborg. Opgradering til enkeltrettede cykelstier på den ca. 900 m lange strækning vurderes derfor at have meget stort potentiale for at få flere til at cykle.</p>	<p>Strækningen er præget af store trafikmængder og er samtidig væsentlig for betjening af cykeltrafikken i Viborg. Opgradering til enkeltrettede cykelstier vurderes derfor at have meget stort potentiale for at få flere til at cykle.</p>	Fra foregående trafikplan
Cykelsti på Nørregade i Bjerringbro	2.2.4	<p>Etablering af cykelstier på en 1 km lang vejstrækning på Nørregade i Bjerringbro fra Realskolevej til Enebærvej, hvor stien fortsætter mod nord i eget tracé samt etablere krydsningsmuligheder ved Enebærvej.</p>	<p>En bedre forbindelse mellem stationen og de mange arbejdspladser vil forbedre muligheden for, at flere medarbejdere vil kombinere tog og cykel frem for at køre i bil på arbejde.</p>	Fra foregående trafikplan
Markedsgade fra vestre Ringvej til Storegade i Bjerringbro	2.2.5	<p>Der foreslås at etablere enkeltrettede cykelstier på hele strækningen i begge sider af Markedsgade fra Realskolevej til Vestre Ringvej, en vejstrækning på ca. 300 m, samt cykelsti i østsiden af vejen på de ca. 250 m fra rundkørslen ved Storegade til Realskolevej.</p>	<p>Strækningen er adgangen til centrum og bindeled mellem den sydlige del af byen og resten af Bjerringbro. Potentialet for flere cyklister på strækningen vurderes at være stort og er også relevant for skolebørn.</p>	Fra foregående trafikplan
Rundkørslen ved Storegade, Markedsgade, Vestergade og Brogade i Bjerringbro	2.2.6	<p>En løsning kunne f.eks. være signalregulering, hvor der i gågaden i Storegade er indkørsel forbudt for motorkøretøjer. Udformningen kendes fra krydset Sct. Mathias Gade,</p>	<p>På baggrund af en gennemgang er det vurderet at rundkørslen ved Storegade, Markedsgade, Vestergade og Brogade ikke er trafiksikker for de mindste elever, grundet udformningen af rundkørslen.</p>	Nyt forslag

		Boyesgade, Vesterbrogade og Jernbanegade i Viborg.		
Tangestien ad Nørrehedevej	2.2.7	Etablere cykelfaciliteter langs Nørrehedevej igennem Tange. Valg af løsning for cykelforbindelsen skal besluttes ud fra nærmere vurdering af strækningen, hvor det kan være aktuelt at etablere 2 minus 1 vej på dele af strækningen, og dobbeltrettede eller enkeltrettede stier på andre strækninger.	En cykelsti vil skabe et sammenhængende stinet mellem Tange og hhv. Bjerringbro og Rødkærsbro og vil kunne styrke cykelforbindelsen og i højere grad muliggøre og tilskynde cykelpendling mellem byerne samt forbedre cykel forhold for skolebørn.	Nyt forslag
Tangestien ved Bjerringbro ad Gl. Tangevej	2.2.8	Eablering af 2 minus 1 vej på Gl. Tangevej.	Vest for Bjerringbro mangler der cykelfaciliteter på en 800 meter lang strækning ind mod byen, hvor cyklister ledes ind ad Gl. Tangevej.	Nyt forslag
Cykelsti mellem Viborg – Ravnstrup, alternativ 1 nedlagt banesti	2.2.9	Fællessti på den nedlagte banestrækning mellem Viborg og Ravnstrup. Stien skal etableres i eget trace.	Strækningen mellem Viborg og Ravnstrup er i dag ikke særlig attraktiv for cyklister, hvorfor en stiforbindelse mellem byerne vil styrke forbindelsen og i højere grad muliggøre og tilskynde cykelpendling.	Fra foregående trafikplan, men nyt forløb
Cykelsti mellem Viborg – Ravnstrup, alternativ 2 fællessti langs eksisterende jernbane	2.2.9	Et andet alternativ er at etablere en fællessti langs det eksisterende jernbanetracé.	Grundet usikkerhed omkring den midtjyske motorvejsforløb, foreslås et alternativt forslag for en stiforbindelse mellem Viborg og Ravnstrup.	Fra foregående trafikplan, men nyt forløb
Sti mellem Rødding – Løvel	2.2.10	Projektet omfatter en dobbeltrettet cykelsti langs smal vej mellem de to byer på ca. 4 kilometer.	Strækningen mellem Rødding og Løvel består i dag af en smal vej uden egen cykelinfrastruktur. Forbindelsen vil styrke sammenhængen mellem de to byer, muliggøre at børn selv kan cykle i skole og vil samtidig give mulighed for at cykle på tværs af Den Midtjyske Cykelstjernes radiale stier.	Fra foregående trafikplan

<p>Cykelsti på Gl. Aalborgvej i Bjerregrav</p>	<p>2.2.11</p>	<p>Etablering af enkeltrettede cykelstier fra Rute 13 langs Gl. Aalborgvej til Nordskoven i Bjerregrav - en vejstrækning på ca. 950 m - samt en krydsning til eksisterende dobbeltrettet cykelsti mod Møldrup ved byskiltet.</p>	<p>Der er i dag ikke cykelsti langs vejen, og det kan derfor føles utrygt for skolebørn at benytte strækningen.</p> <p>Projektet skal ses sammen med de øvrige delprojekter i Møldrup og Bjerregrav for at skabe en sammenhængende cykelstiforbindelse.</p>	<p>Nyt projekt</p>
<p>Ændring af dobbeltrettet cykelsti uden rabat på Gl. Aalborgvej mellem Bjerregrav og Møldrup</p>	<p>2.2.11</p>	<p>Eksisterende dobbeltrettet cykelsti er anlagt uden skillerabat på dele af strækningen - omkring 80 m ved Bjerregrav og 320 m ved Møldrup. De to strækninger foreslås ændret til enkeltrettede cykelstier.</p> <p>Endvidere skal der etableres en krydsning ved overgangen til den dobbeltrettede cykelsti ved byskiltet.</p>	<p>Strækningen mellem Bjerregrav og Møldrup er i dag vurderet trafikfarlig ved krydsning. Løsningen overholder ikke gældende lovgivning fra 1984 om skillerabat mellem dobbeltrettede cykelstier og veje.</p> <p>Projektet skal ydermere ses sammen med de øvrige delprojekter i Møldrup og Bjerregrav for at skabe en sammenhængende cykelstiforbindelse.</p>	<p>Nyt projekt</p>
<p>Cykelsti på Søndergade i Møldrup</p>	<p>2.2.11</p>	<p>Etablering af enkeltrettede cykelstier på Søndergade fra den dobbeltrettede cykelsti syd for byskiltet til den eksisterende banesti. Vejstrækningen er omkring 500 m.</p>	<p>Søndergade er en central vej i Møldrup og er i dag uden cykelsti. Ved at etablere cykelsti ved strækningen bindes cykelnetværket i og omkring Møldrup bedre sammen og derved styrkes grundlaget for at tage cyklen.</p> <p>Projektet skal ses sammen med de øvrige delprojekter i Møldrup og Bjerregrav for at skabe en sammenhængende cykelstiforbindelse</p>	<p>Nyt projekt</p>
<p>Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup (etape 1)</p>	<p>2.2.12</p>	<p>Etablering af ca. 800 meter cykelsti langs hovedgaden gennem Løgstrup fra Østergade til Hjarbækvej for at sikre bedre cykelfaciliteter i byen, samt på national cykelrute 2.</p> <p>Etape 1: Omkring 200 meter lang strækning mellem</p>	<p>Der er i dag ingen cykelinfrastruktur gennem byen og cykling foregår i blandet trafik. Projektet vurderes ydermere relevant for skolebørn på deres vej til og fra Løgstrup Skole.</p> <p>Cyklisterne ledes i dag langs hovedgaden, hvor der er trænge forhold for cyklister og ofte holder biler langs vejen, der trænger cyklister ud på vejen.</p>	<p>Nyt projekt</p>

		Himmerlandsstien og Østergade.		
Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup (etape 2)	2.2.12	Etablering af ca. 800 meter cykelsti langs hovedgaden gennem Løgstrup fra Østergade til Hjarbækvej for at sikre bedre cykelfaciliteter i byen, samt på national cykelrute 2. Etape 2: Omkring 600 meter lang strækning mellem Hjarbækvej og Himmerlandsstien.	- -	Nyt projekt
Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup, evt. forlængelse	2.2.12	National cykelrute 2 fortsætter ad Hovedgaden vest for Hjarbækvej. Hovedgaden er på denne strækning en blind vej med lav trafikmængde, hvorfor det kan vurderes særskilt, om der ligeledes bør anlægges cykelsti på de resterende 800 meter mod Skivevej.	- -	Nyt forslag
Fællesstier på Langgade i Sparkær	2.2.13	Etablering af cykelsti fra den dobbelttreppede sti i retning mod Mønsted til Sparkær Station ad Langgade. Ca. 400 m lang vejstrækning.	Der er i dag en god cykelforbindelse mellem Mønsted og Sparkær med en dobbeltrettet sti, hvilket gør at færdsel på cykel mellem de to byer føles tryk. For at sikre de bedste vilkår for kombinationsrejser foreslås det, at cykelstien fortsættes ind til stationen.	Nyt forslag
Opgradering af sti fra rute 12 mod De Fem Halder	2.2.14	Der er tale om en opgradering af en grussti på en ca. 600 m lang strækning. Stien er allerede i dag ført under Herningvej, hvorved der skabes god forbindelse til Alhedestien, Hald Ege samt Hald Ege Skole.	Projektet skaber en rigtig god cykelforbindelse til det store område De fem Halder med kultur og rekreative formål for lokale beboere, herunder skolebørn. Fra Viborg centrum via Alhedestien til De Fem Halder er der 7 km, og projektet er derfor attraktivt for borgere og besøgende i Viborg.	Fra foregående trafikplan

Cykelsti mellem Foulum og Ørum	2.2.15	<p>Projektet omfatter en dobbeltrettet cykelsti langs Burrehøjvej fra Foulum til den eksisterende dobbeltrettede sti langs nordsiden af Vestergade, som er en del af Rute 16. Stien vil være ca. 2,1 km lang og vil styrke potentialet for at skoleeleverne selv kan cykle i skole.</p>	<p>Med stien skabes der en stiforbindelse fra Foulum til skole og fritidsaktiviteter i Ørum, som vil gøre det sikkert for børn at færdes på strækningen. Projektet vil endvidere tilgodese pendlere til og fra Ørum, herunder til datacenteret og Aarhus Universitet Foulum.</p>	<p>Fra foregående trafikplan</p>
Cykelsti mellem Foulum og Formyre	2.2.16	<p>Etablere 1,3 km enkeltrettet cykelsti gennem Foulum til Formyre. Derved skabes god adgang til både Foulum og Viborg.</p>	<p>For at skabe bedre forbindelser mellem Formyre og Foulum såvel som Viborg, ønskes der at videreføre denne cykelsti gennem Foulum til Formyre. Potentialet for flere cyklister vurderes at være middelstort.</p>	<p>Fra foregående trafikplan</p>
Forbedret cykelparkering				
Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Bjerringbro Station	2.2.17	<p>Der skal være mulighed for at placere cyklen under tag og sikret mod tyveri. Ved at opføre luftpumpe ved cykelparkering samt have fokus på god belysning og kvalitet af cykelstativerne øges kvaliteten og grundlaget for, at flere vil kombinere tog med cykel.</p>	<p>Fremme kombinationen mellem tog og cykel ved at etablere bedre cykelparkering på stationen, såsom god belysning, luftpumpe øget kvalitet af cykelstativer.</p>	<p>Fra foregående trafikplan</p>
Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Stoholm Station	2.2.17	- -	- -	<p>Fra foregående trafikplan</p>
Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Rødkærsbro Station	2.2.17	- -	- -	<p>Fra foregående trafikplan</p>

Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Ørum	2.2.17	God belysning, overdækning, servicefaciliteter samt øget kvalitet af cykelstativerne.	Ved strategiske stoppesteder for bus i de større byer og i bydelene i Viborg vil en forbedring af faciliteter for cykelparkering også være med til at skabe god mulighed for at bruge cyklen som tilbringer til bus- sen, og dermed øge bussens opland.	Fra foregående trafikplan
Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Skals	2.2.17	- -	- -	Fra foregående trafikplan
Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Møldrup	2.2.17	- -	- -	Fra foregående trafikplan
Cykelparkering i Viborg Midtby				
Cykelparkering Viborg Midtby, St. Sct. Peder Stræde	2.2.18	Etablere attraktive cykelparkeringer nær gågaden og centrale funktioner i Viborg Midtby.	Mulighed for at stille cyklen ved overdækkede pladser samt mulighed for opladning og servicestation for cykler.	Nyt forslag
Cykelparkering Viborg Midtby, Nytov	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag
Cykelparkering Viborg Midtby, Dumpen	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag
Cykelparkering Viborg Midtby, Trappetorvet	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag
Domkirkepladsen, med overdækkede stativer hvis muligt	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag
Kaserneområde, med overdækkede stativer	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag

Golfhotellet, med overdækkede stativer	2.2.18	- -	- -	Nyt forslag
Cykling tilladt i gågade				
Cykling tilladt i gågade i Viborg	2.2.19	Tillade cykling i gågaden fra Vesterbrogade ad Sankt Mathias Gade til Trappetorvet ved Gravene. Bemærk det ikke vil være tilladt i de smalle gågader, blot mellem trappetorvet og Vesterbrogade, hvor der også er foreslået forbedrede muligheder for cykelparkering.	Der er i dag mulighed for at cykle i gågaden i Viborg mellem kl. 19.00 og kl. 9.00. Endvidere er strækningen en del af den lokale cykelrute 803 til Vammen. Ved at tillade cykling hele døgnet vil dette være med til at forbedre cykelforbindelserne og skabe sammenhæng med de nordøstlige dele af Viborg via de eksisterende cykelstier langs Reberbanen og Rødevej.	Nyt forslag
Cykling tilladt i gågade i Bjerringbro	2.2.20	Tillade cykling i gågaden på den sydlige del af Nørregade hele døgnet.	Ved at tillade cykling hele døgnet vil dette være med til at forbedre cykelforbindelserne og skabe sammenhæng med de centrale dele og nordøstlige dele af Bjerringbro.	Fra foregående trafikplan
Sortpletprojekter				
F-kryds – Nørregade / Vestergade / Søndergade / Østergade i Mølndrup	2.1.1	Etablere gennemført hævet fortov ved Vestergade og Østergade for at tydeliggøre primærretningen og vigepligtsforholdene. Rød asfalt i udkanten af fortovene fjernes.		Nyt forslag
F-kryds – Nørregade / Vestergade / Søndergade / Østergade i Stoholm	2.1.2	Etablere hævet gennemgående fortov på Vestergade, hvor der er sket flest vigepligtforseelser, for at tydeliggøre vigepligten ved Vestergade.		Nyt forslag
Rundkørsel – Nørregade / Holbergsgade / Parkallé i Frederiks	2.1.3	Det foreslås at ombygge rundkørslen til et signalreguleret kryds.		Nyt forslag

		Alternativt kan man udbedre rundkørslen ved at øge midterøens størrelse omend det vil kræve indledende test med forskellige kørekurver.	
F-kryds – Lyngsøvej / Ravnehøjvej / Kølsenvej i Løgstrup	2.1.4	Krydset foreslås ombygget til et højreforsat kryds, hvor eksisterende Kølsenvej lukkes og der etableres et nyt kryds nord for krydset lige syd for det eksisterende shuntspor.	Nyt forslag
Signalreguleret Kryds – Indre Ringvej / Falkevej / Marsk Stigs Vej i Viborg	2.1.5	Etablere bundet venstresving på Indre Ringvej f.eks. trafikstyret, således de venstresvingende får deres egen fase til svingbevægelsen.	Fra foregående trafikplan
Rundkørsel - Hans Tausens Alle / Bisp Gunners Vej i Viborg	2.1.6	Der foreslås at afsætte penge til at udføre en analyse af rundkørslen, herunder besigtigelse for at observere udfordringer og trafikale mønstre, før det besluttes hvilket løsningsforslag og ombygning der vil være bedst for at forbedre trafiksikkerheden i rundkørslen.	Nyt forslag
Signalreguleret kryds – Gl. Århusvej / Marsk Stigs Vej i Viborg	2.1.7	Signalplaceringen korrigeres og gøres mere tydelig på Gl. Århusvej.	Nyt forslag
Signalreguleret kryds – Skottenborg / Ll. Sct. Hans Gade / Rødevej / Grønnegade i Viborg	2.1.8	Etablere midterhelle med signalstander i Grønnegade, hvor der i dag er spærrelinje.	Nyt forslag
T-kryds – Prinsens Allé / Feltbanen i Viborg	2.1.9	Etablere gennemgående fortov, så vejudmundingen fra Feltbanen bliver en overkørsel for at tydeliggøre vigepligtsforholdene.	Nyt forslag
Rundkørsel – Gl. Skivevej / N.F.S. Grundtvigs Vej / Rødevej i Viborg	2.1.10	Da der ikke er tilstrækkelig plads til at etablere en tilbagetrukket cykelsti ved rundkørslen, anbefales det at fjerne cykelbanen og i stedet lade cyklister benytte cirkulationsarealet og cykle gennem rundkørslen sammen med den øvrige trafik uden afmærket cykelbane. Alternativt kan rundkørslen ombygges til et signalreguleret kryds, for at øge trafiksikkerheden for cyklisterne.	Nyt forslag
Lokale hastighedszoner	2.1.11	Indføre hastighedsbegrænsninger på veje omkring alle folkeskoler i kommunen på baggrund af vurderingen af trafikfarlige skoleveje fra	Nyt projekt

og sænkning af hastighed omkring folkeskoler		2019/20. Dette skal sikre, at de basale fysiske forhold ikke holder eleverne fra at cykle i skole.	
Type: Bil/varetrafik Projekter på vejnettet			
Østlig omfartsvej	2.3.1	<p>Der har i kommunens planlægning længe været overvejelser om en ny østlig ringvejsforbindelse, der kan forbinde Randersvej med Rute 26. Vejen tænkes realiseret som tosporet vej som en forlængelse af Tapdrupvej, øst om Bruunshåb og med tilslutning til rute 26 i et hankeanlæg.</p> <p>Tværprofilet for vejen tænkes indrettet med 8 m kørebane, svarende til den eksisterende Tapdrupvej, og en 3 m dobbeltrettet stiforbindelse i vejens vestlige side adskilt fra kørebanen med 1 m skillerabat. Vejen vil blive i alt ca. 5 km lang.</p>	Fra foregående trafikplan, men med et mere specifikt forløb
Ombygning Salvievej i Viborg	2.3.2	<p>Sidehellerne på Salvievej og Kommenvej frem til Engelsborgvej fjernes, og vejforløbet afmærkes som 2 minus 1 vej frem til Nørremarksvej. Prioriteten i krydset Nørremarksvej-Kommenvej ændres, så trafikken fra Nørremarksvej får vigepligt. Indretningen af Salvievej fastholdes uændret nordvest for krydset med Kommenvej, der fastholdes som et T-kryds med vigepligt for trafik fra den nordvestlige del af Salvievej. Kørebanearealer, der i dag er udført med belægningssten, asfalteres.</p> <p>På strækningen mellem Agerlandsvej og Kommenvej etableres fortovej i Salvievejs vestside for at forbedre adgangen til busstoppestedet. Tiltaget skal drøftes med beboerne.</p>	Fra foregående trafikplan
Stikkrydsning Boghvedevej / Kornmarken / Kastanievej	2.3.3	<p>I det nordvestlige Viborg ligger der en uhensigtsmæssig krydsning af Kastanievej for lette trafikanter i forbindelse med gang og cykel til og fra Vestervang Skole. Krydset er vigepligtsreguleret og der er etableret en hævet flade. I 2016 blev krydsningen mellem Boghvedevej og Kornmarken over Kastanievej ombygget, men den fungerer stadig ikke hensigtsmæssigt. Langs Kornmarken blev der i 2016 etableret en dobbeltrettet delt sti i den sydlige del af vejen, samt at det eksisterende fodgængerfelt blev flyttet fra nordlige vejgren til den sydlige vejgren på Kastanievej.</p> <p>Der foreslås at afsætte penge til at udføre en trafikale analyse af krydsningen, herunder besigtigelse for at observere udfordringer og trafikale mønstre.</p>	Nyt tiltag
Gennemfartsveje	2.3.4	<p>Konkret omfatter indsatsen etablering af byporte og faciliteter for lette trafikanter langs bygennemfartsveje, som er taget med videre fra Trafikplan 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byporte ved Sjørup, Foulum og Formyre 	Fra foregående trafikplan

- Kantstensafgrænset fortov/sti langs Rute 186 (Benslehøjvej og Grønhøj Skivevej) i Grønhøj, omkring 800 m.

Behovsanalyse for trafiksikre skoleveje	2.3.5	Gennemføre behovsanalyser af skoleveje omkring folkeskoler i alle byer/bydele i Viborg Kommune, på samme måde som det er gjort for skolevejene i Bjerringbro.	Nyt forslag
Ladestandere til elbiler		<p>En af barriererne for en øget udbredelse af elbiler er sikring af en tilstrækkelig ladeinfrastruktur, som vil give elbilbrugerne tilstrækkelig mulighed for at foretage opladning af bilen, mens de køber ind eller foretager andre aktiviteter i byerne. Viborg Kommune ønsker at fremme den grønne omstilling af personbiler i kommunen, blandt andet ved at sikre en god dækning med ladestandere, som skal gøre det let at vælge eldrevne køretøjer.</p> <p>Inden 1. januar 2025 etablerer Viborg Kommune ladestandere ved alle sine eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser. I 2026 vil kommunen evaluere om ladeinfrastrukturen giver en passende dækning i kommunens byer. Der kan f.eks. vise sig behov for også at etablere ladestandere på kommunalt ejende parkeringsarealer ved selvejende institutioner og idrætshaller.</p>	Fra foregående trafikplan

Eksisterende udpegninger af trafikanlæg, herunder veje og stier, i Kommuneplan 2017-2029 bibeholdes og udpegningerne indgår ikke som ændringer i forslaget til Trafikplanen. Det drejer sig blandt andet om statslige vejprojekter omkring rute 26 mellem Skive og Viborg samt ved Karup, og stiforbindelsen Rindsholm-Rødkærbro, der indgår i forslaget til Trafikplanen som et perspektivprojekt.

4. Afgrænsning

4.1. Afgrænsning

Ifølge miljøvurderingslovens § 11 skal der forud for udarbejdelse af miljørapporten foretages en afgrænsning af indholdet i miljørapporten. Dette sker ved udarbejdelse af et afgrænsningsnotat, der fastlægger omfanget af miljøvurderingen ud fra de emner der er nævnt i miljøvurderingslovens bilag 4.

Viborg Kommune har afgrænset miljørapportens indhold til følgende emner:

Kulturmiljø

- Beskyttede sten- og jorddiger
- Fortidsminder og bevaringsværdige bygninger
- Kulturmiljøer udpeget i Viborg Kommuneplan

Naturbeskyttelse

- Dyre- og planteliv samt biologisk mangfoldighed
- Naturbeskyttelsesinteresse
- Naturgenopretning og -pleje

Miljøforhold

- Luft
- Støj og vibrationer

Trafik og transport

- Sikkerhed/tryghed
- Trafikafvikling/-kapacitet

Befolkning og sundhed

- Social aktivitet
- Fysisk aktivitet

4.1.1. Høring af berørte myndigheder

Viborg Kommune har i perioden 17.04.23 til 01.05.23 gennemført en høring af de berørte myndigheder vedrørende afgrænsningen af miljørapportens indhold efter miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, nr. 2.

Følgende myndigheder er hørt:

- Miljøstyrelsen
- Trafikstyrelsen
- Vejdirektoratet
- Midtjysk Brand og redning
- Midt- og Vestjyllands politi
- Holstebro-, Skive-, Vesthimmerlands-, Mariagerfjord-, Randers-, Favrskov-, Silkeborg-, Ikast-Brande- og Herning Kommune
- Viborg Stift

Viborg Kommune har modtaget et høringssvar fra Vejdirektoratet. I høringssvaret gør Vejdirektoratet opmærksom på, at forundersøgelserne til Midtjysk Motorvej, der føres gennem Viborg Kommune, er i gang. De forventer, at miljøkonsekvensvurderingen af linjeføringen er færdig i efteråret 2024 mod tidligere forventet færdiggørelse i 2023. Vejdirektoratet henviser desuden til planerne om en østlig omfartsvej ved Viborg. Omfartsvejen er vist med en tilslutning til statsvejen, rute 26, nordvest for Rindsholm. De opfordrer til en tidlig dialog om den videre planlægning med henblik på koordinering i forhold til den planlagte udbygning af rute 26.

Midtjysk Motorvej behandles i kapitel 8 kumulative forhold.

Den østlige omfartsvej ved Viborg indgår i gældende Trafikplan 2017 og er overordnet miljøvurderet i forbindelse med denne. I forslaget til Trafikplan 2023 indgår den østlige omfartsvej med et præcist forløb og miljøvurderes derfor igen. Viborg Kommune indgår i den videre dialog med Vejdirektoratet omkring projekterne.

Viborg Kommune har modtaget et høringssvar fra Midt- og Vestjyllands Politi. I høringssvaret fremhæves følgende formulering fra det tilsendte materiale (tekst med *kursiv*): *Flere cykelstier kan være med til at skabe en infrastruktur, der fremmer aktiv transport, hvilket er positivt. Der bygges ny skole i Overlund og mange nye boliger i Taphede. I planen fremgår der ikke om der er tænkt sikre skoleveje for børn og unge til både Houlkær og Overlund skole. Der skal krydses nogle store veje for at komme til begge skoler fra Taphede. Omfartsvejen fra Asmild til Bruunshåb skal krydse cykelstien mellem Tapdrup og Bruunshåb. Det påvirker sikkerheden for cyklister, fx de børn der cykler fra Tapdrup til skolen i Bruunshåb.* Hertil bemærker Politiet, at det er vigtigt, at man i god tid tænker sikre krydsningsmuligheder ind i planen, da det ellers fordyrer projekterne eller endnu værre, skaber usikre skoleveje.

Høringssvarene ændrer ikke på afgrænsningen af miljøvurderingen.

Hertil kommer svar fra øvrige berørte myndigheder, der bekræfter, at de ikke har bemærkninger til afgrænsningen.

5. Forholdet til anden planlægning

5.1. Sammenhængsmodellen¹⁴

Sammenhængsmodellen for Viborg Kommune blev vedtaget af byrådet i 2018 og opdateret i 2022. Sammenhængsmodellen har som formål at styre den politiske udvikling af kommunen inden for fem temaer:

- Læring og uddannelse
- Oplevelser og fællesskaber
- Bæredygtighed
- Vækst og socialt ansvar
- Sundhed

Visionerne og de målsætninger fra Sammenhængsmodellen, der er relevante for udviklingen af trafikområdet i Viborg Kommune, er overført til trafikplanen således, at trafikplanen arbejder for at indfri tankerne, som ligger bag Sammenhængsmodellen. Forslaget til Trafikplanen rummer en redegørelse for dette. Derfor vurderes der at være overensstemmelse mellem forslaget til Trafikplanen og Sammenhængsmodellens visioner og mål.

5.2. Klimaplan 2022-2050¹⁵

I forbindelse med projektet DK2020 udarbejdede og vedtog Viborg Byråd "Klimaplan 2022-2050" i 2022. Transportområdet har stor indflydelse på klima, og derfor er målsætninger på transportområdet vigtige for klimaindsatsen. Viborg Kommune har vedtaget en Klimaplan, som udstikker en retning for kommunens udvikling således, at kommunen bidrager til opfyldelse af Parisaftalen. Klimaplanen indeholder ti indsatsområder, der skal medvirke til at gøre Viborg Kommune, som organisation og som geografisk område, mere klimabevidst og klimavenlig. Et af disse områder er 'Transport, mobilitet og byudvikling', og målsætningerne fra dette indsatsområde er videreført i forslaget til Trafikplanen, hvorfor der vurderes at være overensstemmelse.

5.3. Planstrategi 2040 – det gode liv i Viborg Kommune¹⁶

Viborg Kommunes Planstrategi 2040 udstikker den strategiske retning for udviklingen af og i Viborg Kommune. Her konkretiseres Sammenhængsmodellen gennem et tværgående fokus på vækst og bæredygtighed indenfor fire temaer, hvoraf et omhandler mobilitet. Planstrategien fremfører bl.a. strategiske mål relateret til regionale sammenhænge, bedre fremkommelighed, bæredygtig transportadfærd, grøn omstilling og nemmere kombination af transportformer. Forslaget til Trafikplanen bygger videre på kommunens overordnede mål og planlægning i kommunens planstrategi, og skal medvirke til at opfylde de strategiske mål, hvorfor der vurderes at være overensstemmelse mellem planstrategiens strategiske retningslinjer og forslag til Trafikplanen.

¹⁴ Sammenhængsmodellen, Viborg Kommune: <https://viborg.dk/demokrati-og-indflydelse/saadan-styres-viborg-kommune/sammenhaengsmodellen/>

¹⁵ Klimaplan 2022-2050, Viborg kommune: https://viborg.dk/media/kvbbwt4e/klimaplan_2023_2.pdf

¹⁶ Planstrategi 2040, Viborg Kommune: <https://viborg.dk/demokrati-og-indflydelse/udvikling-og-planer/kommuneplan-og-planstrategi/planstrategi/>

5.4. Kommuneplan og lokalplaner

Viborg Kommuneplan 2017-2029¹⁷ regulerer sammen med lokalplanerne areal anvendelsen i Viborg Kommune. Forslaget til Trafikplanen dækker områder, der er omfattet af en lang række kommuneplanrammer og lokalplaner. Områderne er ramme- og lokalplanlagt til forskellige formål, såsom boligområder, offentlige formål og rekreative områder. Hertil kommer områder, der er udpeget til planlagte trafik anlæg.

Af Kommuneplanen fremgår blandt andet målsætninger relateret til *veje og øvrig infrastruktur*. Det fremgår heraf, at der skal sættes særlig fokus på byudviklingsmuligheder langs jernbanen og det øvrige fremtidige kollektive trafiknet, samt at der skal arbejdes for stoppesteder ved flere byer, der kan understøtte pendling og bosætning. Derudover er det et mål, at der sker en reduktion i antallet af dræbte og tilskadede i trafikken. Det beskrives, at der er behov for at udbygge det overordnede stinet i kommunen, både for turister og af hensyn til borgernes mulighed for at bruge cyklen mellem bolig og arbejdssted. Denne transportform kan sammen med et godt kollektivt trafiktilbud bidrage til at lette presset på de trafikale problemer, der især opleves i Viborg. Målet er derfor, at der skal etableres et sammenhængende overordnet stinet, således at de største stier samles ved banegården i Viborg. Det drejer sig f.eks. om Himmerlandsstien, Alhedestien og Nørreåstien. Forslaget til Trafikplan for Viborg Kommune danner baggrund for revision af kommuneplanens retningslinjer vedrørende trafik. Forslag til Trafikplanen bidrager til en realisering af kommuneplanens politiske målsætninger på området, som beskrevet i kapitel 3 i denne miljørapport.

Kommuneplanen rummer retningslinjer for *værdifulde kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger*. Heraf fremgår det, at inden for de særligt beskyttelsesværdige kulturmiljøer og landsbyer, skal de kulturhistoriske værdier så vidt muligt beskyttes. Anlægsarbejder og andre indgreb, der i væsentlig grad vil forringe oplevelsen eller kvaliteten af de kulturhistoriske værdier, må ikke finde sted, hvorfor dette skal tilgodeses i Trafikplanen. Det samme gør sig gældende inden for kirkeomgivelserne, hvor hensynet til kirkernes betydning som monumenter i landskabet og i landsbymiljøet ikke må tilsidesættes ved opførelse af tekniske anlæg med videre. Uden for de udpegede områder, skal der også lægges vægt på at sikre kulturhistoriske værdier.

Af Kommuneplanen fremgår også retningslinjer for *naturområder og økologiske forbindelser*. Her fremgår det, at naturværdierne i naturområder og økologiske forbindelseslinjer skal beskyttes, hvor beskyttelseshensynet går forud for andre interesser. Indgreb i naturområder der ændrer arealernes naturtilstand, tillades alene hvis det samlede resultat medfører forbedrede levevilkår for det naturlige dyre- og planteliv. Anlægsarbejder tillades derfor ikke i disse områder, hvis de indebærer en forringelse af de naturmæssige værdier der ligger til grund for udpegningen, herunder hvis muligheden for at skabe nye eller udvide eksisterende økologiske forbindelseslinjer forringes. Anlægsarbejder der isoleret set medfører forringelse, af de værdier som ligger til grund for udpegningen af økologiske forbindelseslinjer og naturområder, tillades kun undtagelsesvist og kun hvis projektet også indebærer tiltag der opvejer forringelsen. Tiltagene skal kunne forbedre levevilkårene for det naturlige dyre- og planteliv.

I henhold til kommuneplanens retningslinjer for *værdifulde landskaber, kystlandskaber og geologiske områder*, skal trafikplanen tage hensyn til, at landskabelige værdier i de værdifulde landskaber skal beskyttes. Derudover fremgår det, at anlægsarbejder ikke må tillades placeret i de værdifulde landskaber, hvis det indebærer en forringelse af de landskabelige værdier, der ligger til grund for udpegningen. Anlægsarbejder der isoleret set medfører forringelse af de værdier, som ligger til grund for udpegningen, kan undtagelsesvis tillades, hvis projektet også indebærer tiltag, der opvejer forringelsen såsom forbedrede muligheder for rekreative og landskabelige oplevelser. Derudover skal kystlandskaberne friholdes for byggeri og anlæg, der ikke planlægningsmæssigt eller

¹⁷ Kommuneplan 2017-2029, Viborg Kommune: <https://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/37#/4087>

funktionelt er afhængig af en kystnær beliggenhed. Der kan dog gives tilladelse til anlæg, i de værdifulde kystlandskaber, hvis det ansøgte har helt underordnet betydning i forhold til nationale interesser.

Forslaget til Trafikplanen rummer konkrete nye projekter, herunder vejforbedringer og etablering af cykelstier langs eksisterende vejanlæg, samt forbedret trafiksikkerhed, cykelparkering mm. i de etablerede byområder.

Realisering af forslag til Trafikplanen vurderes overordnet ikke at være i strid med retningslinjerne og retningslinjeudpegningerne i Kommuneplanen, men i forbindelse med realisering af de enkelte projekter kan der være behov for at de enkelte tiltag udformes, så hensynene til udpegningerne sikres. Forslag til Trafikplan for Viborg Kommune vurderes på samme baggrund ikke at påvirke mulighederne for at udnytte og realisere gældende rammeudlæg og lokalplaner inden for Trafikplanens afgrænsning.

5.5. Eksisterende planer som erstattes

5.5.1. Trafikplan Viborg Midtby¹⁸

Trafikplanen for Viborg midtby blev vedtaget af Viborg Byråd i 2012, og har til formål at sætte fokus på de trafikale problemstillinger i Viborg, med begrænsede arealmæssige muligheder for at afvikle stigende trafikmængder i og omkring den oprindelige middelalder bykerne. Den fortsatte udfordring for Viborg er, at når tilgængeligheden til midtbyen øges, bliver det også mere attraktivt at benytte midtbyen til gennemkørsel. Gennemkørende trafik er ikke ønskværdigt, og skal helst afvikles via ring- og omfartsveje. Det var en udfordring da trafikplanen for Viborg midtby blev vedtaget i 2012 - og er det stadig. Forslaget til Trafikplanen for Viborg kommunen inkluderer derfor også denne udfordring, og bygger videre på de løsningsforslag som Midtbyplanen for Viborg indeholder: Bedre forhold for cyklister, gående og den kollektive trafik. Der er dermed overensstemmelse mellem planerne.

5.5.2. Trafikplan 2017¹⁹

Trafikplanen blev vedtaget af byrådet i 2017, og angiver visioner, målsætninger og indsatsområder for trafikken og mobiliteten i Viborg Kommune. Trafikplanen udmønter sig i en handlingsplan med konkrete projekter for trafikken, trafikanterne samt udbygning af kommunens infrastruktur. Visionen var at skabe et sammenhængende, velfungerende vej- og stinet, hvor fremkommeligheden er god for både den motoriserede trafik herunder erhvervstrafik / varetransport, kollektiv trafik, den lette trafik samt kombinationer af transportformer. Planen indeholdt således en bred satsning på at styrke den generelle fremkommelighed i kommunen tilvejebragt af en række anlægsprojekter, som fremgik af det tilhørende projektkatalog. Trafikplan 2017 blev miljøvurderet.

En række af projekterne fra Trafikplan 2017 er allerede etablerede. Projekterne der endnu ikke er gennemført genovervejes, og såfremt de vurderes stadig at være relevante, medtages de i forslaget til den nye Trafikplan. Planforslaget er en opdatering af Trafikplan 2017, dog med større fokus på trafiksikkerhed. Hertil kommer at retningslinje 3 i Kommuneplanen revideres. Østlig ringvejsforbindelse ved Viborg (benævnt østlig omfartsvej i forslaget til den nye Trafikplan) indgik med et overordnet vejforløb i Trafikplan 2017.²⁰

¹⁸ Trafikplan Viborg midtby: https://viborg.dk/media/ywufia5j/trafikplanpop_red4-1.pdf

¹⁹ Trafikplan 2017, Viborg Kommune: <https://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/12#/5737>

²⁰ Trafikplan 2017, Viborg Kommune, Østlig ringvejsforbindelse med Viborg <https://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/12#/6284>

6. Alternativer

Viborg Kommune vil sikre en udvikling frem mod bæredygtig mobilitet i hele kommunen med fokus på trafik-sikkerhed, tilgængelighed og bæredygtighed indenfor tre primære områder:

- Forbedret trafiksikkerhed (herunder skoletrafiksikkerhed)
- Mere aktiv transport
- Grønnere biltrafik

6.1. 0-alternativet

I perioden 2017-2022 er antallet af personbiler i Viborg Kommune steget med over 6.500. I samme periode er befolkningsudviklingen næsten stagneret med en mindre stigning på 0,5 %, svarende til at bilejerskabet er steget med 14,4 % i perioden fra 2017 til 2022. Til sammenligning er bilejerskabet i Region Midtjylland steget med 13,1 %.

Ved 0-alternativet vil der potentielt komme flere biler på vejene, og som følge herfra vil mængden af emissioner fra trafikken stige. Det må dog forventes, at i takt med at mere miljøvenlige drivmidler vinder indpas, vil biler, busser og tung trafik løbende skiftes ud med f.eks. eldrevne alternativer, hvormed emissioner fra trafikken reduceres.

Ved 0-alternativet vil der potentielt være et øget pres på den trafikale infrastruktur. Selvom der ikke er en direkte korrelation mellem antal biler og antal uheld, så øger trængsel risikoen for trafikuheld. Samtidig vil øget trængsel på det overordnede vejnet presse flere ud på smalle veje i det åbne land, hvor vejbredden ikke muliggør en afmærkning, som de nyere bilers "linjevogter systemer" kan registrere.

For bløde trafikanter vil mangel på kvalitet og sammenhæng visse steder i stinettet gøre det mindre sikkert at vælge at cykle mellem nogle byer og områder, da det kan betyde at cyklisterne skal køre på smalle trafikerede veje. Derudover er der mange rundkørsler i Viborg Midtby, hvilket påvirker cyklisters sikkerhed negativt.

Som resultat af dette, kan biltrafikken forøges, men det kan også have sociale konsekvenser, hvis man heraf undlader at foretage turen, fordi den ikke føles sikker eller hvis børns aktivitetsmuligheder afhænger af, at forældrene har mulighed for at køre dem.

Hvis bilejerskabet pr. indbygger i Viborg Kommune stiger og biltrafikken på det overordnede vejnet stiger, så betyder det, at støjen fra vejene også stiger. Dog skal der store stigninger til i mængden af trafik for, at støjpåvirkningen forhøjes mærkbart. Det kræver eksempelvis en stigning på 30 % for at forøge støjniveauet med ca. 1 dB, hvilket ikke er mærkbart i praksis. Men selvom der er tale om en marginal stigning i støjniveauet, vil støjens udbredelse omkring vejen påvirkes. Derfor vil flere biler på de vejene alt andet lige betyde, at flere boliger bliver berørt af støjen. I takt med at brændstofdrevne biler udskiftes med elbiler, kan det forventes, at støj fra motor og udstødning ikke vil stige i betydelig grad.

Efterspørgslen efter oplevelser og adgang til naturen er stigende, hvilket stiller krav til den nuværende infrastruktur. Den stigende efterspørgsel på oplevelser og adgang til naturen stiller også krav til den nuværende infrastruktur, som i 0-alternativet kun indfries til dels. Der er store afstande, hvilket gør det svært at nå ud til flere af de rekreative områder uden en bil. Bilen vil på mange turer derfor være det naturlige valg.

Mange husstande i Viborg Kommune ejer en eller flere biler, hvilket medfører at adgangen til de forskellige oplevelser overordnet set er god. Men det er ikke alle husstande, som har adgang til bil i lige omfang, og derudover er privat bilbrug på mange måder ikke ønsket sammenlignet med offentlig transport eller aktive transportformer, der bidrager til den generelle sundhed via øget fysisk aktivitet.

6.2. Øvrige alternativer

Nuværende tilstand vil ikke indfri mål om forbedret trafiksikkerhed (herunder skoletrafiksikkerhed), mere aktiv transport og mere bæredygtig biltrafik. Derfor er kommunens vejstrækninger gennemgået og det er vurderet hvordan man inden for de næste 5 år kan gennemføre tiltag som understøtter målsætningerne. F.eks. er ruteførelsen mellem Ravnstrup og Viborg ændret i forhold til gældende Trafikplan 2017. Fremfor at etablere en dobbeltrettet cykelsti langs Rute 16, foreslås der i stedet at etablere en fællessti på den nedlagte banestrækning mellem Viborg og Ravnstrup.

Grundet usikkerhed omkring den midtjyske motorvejs forløb, foreslås to alternative forslag for en stiforbindelse mellem Viborg og Ravnstrup. Det ene alternativ er at etablere en fællessti på den nedlagte banestrækning mellem Viborg og Ravnstrup. Stien vil dermed etableres i eget trace og udover at være en cykelforbindelse mellem byerne vil en banesti også være en rekreativ stiforbindelse for gående. Det andet alternativ er at etablere en fællessti langs det eksisterende jernbanetracé. Kvaliteten af omgivelserne har nemlig indflydelse på folks villighed til at cykle eller gå i stedet for fysisk inaktivitet. Derfor er der sundheds- og miljømæssige perspektiver i at prioritere interessante adgangsveje.²¹

Derudover er projektforslag for tidligere trafikplan vurderet og nye projektforslag er medtaget med henblik på at indfri målene om bæredygtig udvikling.

7. Miljøvurdering

7.1. Kulturmiljø

7.1.1. Beskyttede sten- og jorddiger

Diger har kulturhistorisk værdi, da de bl.a. fortæller historien om landskabet og Danmarks inddeling i sogne, ejerlav, om driften i marken og ejerforhold. Digerne har også biologisk- og landskabelig værdi, idet de har betydning for dyr og planters liv og spredning i jordbrugslandskabet. Derudover har de visuel værdi som struktur i landskabet.²² Ifølge museumslovens²³ § 29 a, stk. 1, må tilstanden af sten- og jorddiger ikke ændres. Der er dog mulighed for, at kommunalbestyrelsen kan dispensere fra forbuddet i særlige tilfælde.

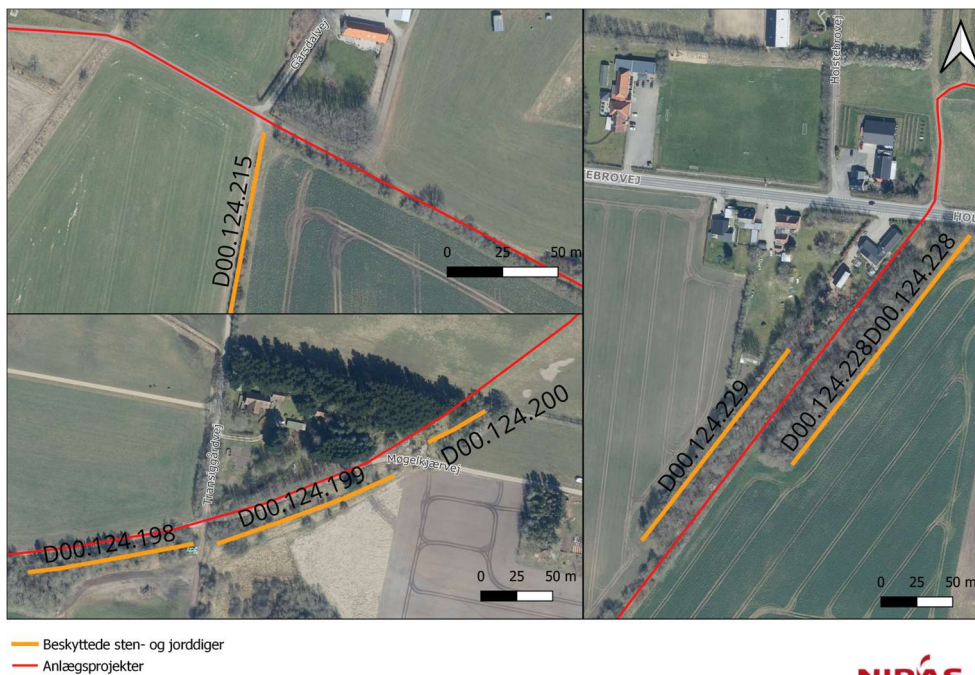
7.1.1.1. Eksisterende forhold

Langs projekt nr. 2.2.9 *Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup* alternativ 1 er lokaliseret 6 beskyttede sten- og jorddiger. Dette er vist på Figur 7.1.

²¹ Gåing – Undervurdert Mobilitet; Helge Hillnhütter (2017).

²² Kulturarvstyrelsen, 2009, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger: https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

²³ Kulturministeriet, Lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014 af museumsloven (Museumsloven) <https://www.retsinformatio.n.dk/eli/lta/2014/358>



Figur 7.1: Beskyttede sten- og jorddiger der forløber langs projekt nr. 2.2.9 Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup alternativ 1. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Der er ca. 4 m fra projektforslaget til dige D00.124.215. Diget forløber langs en sidevej til den vej projektet følger. Der er ca. 5 m til dige D00.124.198, ca. 10 m til dige D00.124.199 og ca. 12 m til dige D00.124.200. De tre dige følger projektets forløb og fremstår som et netværk af dige. Projektforslaget forløber gennem to dige - D00.124.228 og D00.124.229 – der afgrænser banestrækningen. Der er ca. 10 m mellem de to dige. Projektet foreslås placeret på den nedlagte banestrækning, hvor digerne afgrænser strækningen fra de omkringliggende marker. Det fremgår af ortofoto, at digerne der følger strækningen alle fremstår som bevoksede.

Langs projekt nr. 2.2.9 Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup alternativ 2 er lokaliseret et beskyttet sten- og jorddige. Dette er vist på Figur 7.2.

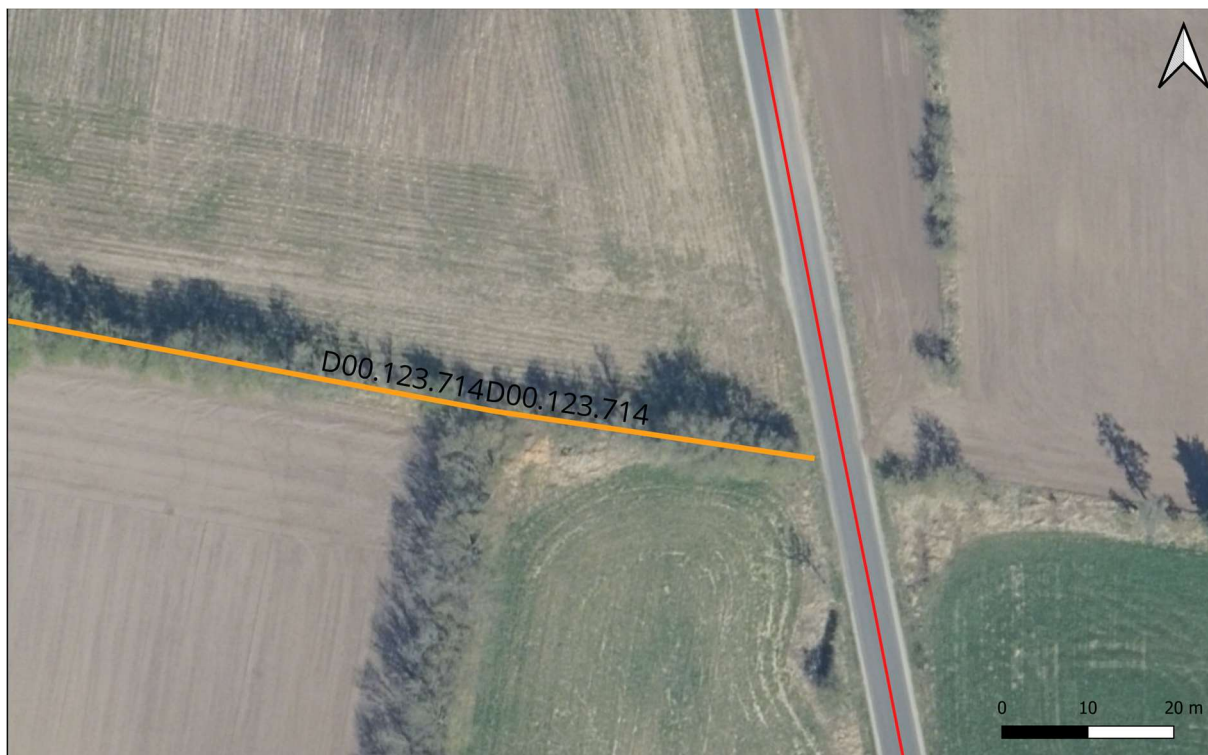


- Beskyttede sten- og jorddiger
- Anlægsprojekter

Figur 7.2: Beskyttede sten- og jorddiger der forløber tværs på projekt nr. 2.2.9 Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup alternativ 2. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Der er ca. 15 m fra projektforslaget til dige D00.124.092. Diget går på tværs af projektforslagets fremførte strækning, men er ikke i konflikt med forslaget. Det fremgår af ortofoto, at diget nær strækningen fremstår som bevokset.

Dige D00.123.714 går på tværs af projekt 2.2.10 Cykelsti mellem Rødding og Løvel. Dette er vist på Figur 7.3.



- Beskyttede sten- og jorddiger
- Anlægsprojekter

Figur 7.3: Beskyttede sten- og jorddiger der forløber tværs på projekt nr. 2.2.10 Cykelsti mellem Rødding og Løvel. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Der er ca. 2,5 m fra projektforslaget til dige D00.124.714. Diget går på tværs af projektforslagets fremførte strækning. Det fremgår af ortofoto, at diget nær strækningen fremstår som bevokset.

7.1.1.2. Vurdering af virkning

Da den eksisterende banestrækning forløber langs med digerne D00.124.198, D00.124.199, D00.124.200, D00.124.228 og D00.124.229, er det rimeligt at antage, at den planlagte fællessti, projekt nr. 2.2.9 alternativ 1, vil gøre det samme, således digerne ikke påvirkes. Dige D00.124.215 forløber langs en sidevej til Gårdsdalvej, som det planlagte projekt skal følge. Da diget ikke berøres af Gårdsdalvej antages det, at diget heller ikke vil påvirkes af den planlagte fællessti. Fællesstien skal søges opført således, at den følger eksisterende vej og sti, og dermed ikke medfører en ændring af tilstanden af digerne.

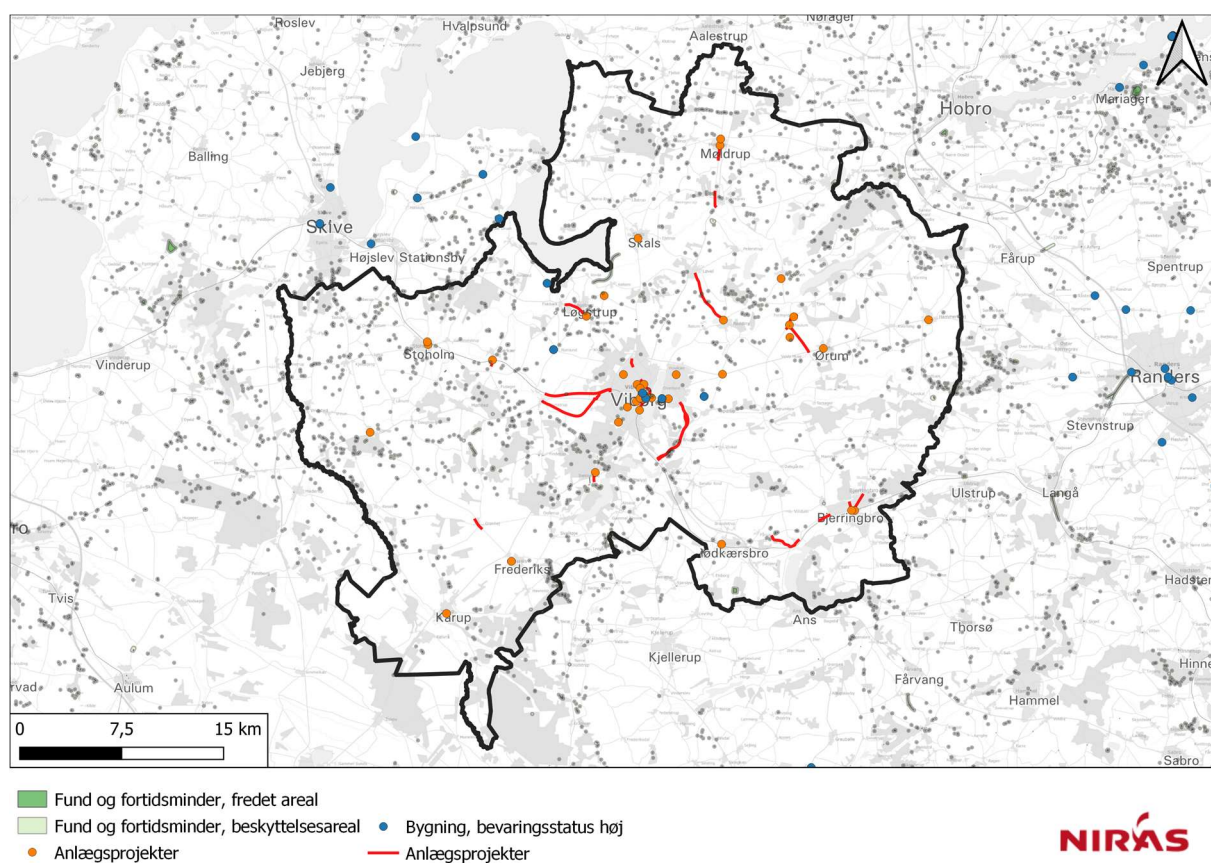
Det samme gør sig gældende i henhold til projekt nr. 2.2.9 alternativ 2. Da diget går på tværs, og ikke berøres af de planlagte strækninger, antages det at planen kan realiseres uden at påvirke dige D00.124.092.

Den planlagte strækning for projekt nr. 2.2.10 *Cykelsti mellem Rødding og Løvel* har en afstand på ca. 2,5 m til dige D00.124.714 vest for vejen. Hvis den placeres på venstre side af vejen, vil det kræve at diget reduceres, hvilket vil medføre en tilstandsændring på diget. Det vurderes umiddelbart muligt at placere stien i den østlige side af vejen, så påvirkning af diget undgås. I forbindelse med den endelige skitsering af projektet skal dette hensyn inddrages.

7.1.2. Fortidsminder og bevaringsværdige bygninger

Beskyttede fortidsminder er levn og monumenter fra tidligere tider, som ønskes bevaret og sikret.²⁴ Der må ikke foretages ændring i tilstanden af fortidsminder, jf. museumslovens § 29 e, stk. 1.²⁵ Det betyder, at handlinger der indebærer påvirkning af fortidsmindets indhold og overflade er forbudt. Ubetydelige ændringer, der ikke påvirker fortidsmindet, kan være af underordnet betydning og dermed tilladt. Naturbeskyttelseslovens § 18²⁶ medfører, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2.

Bevaringsværdige bygninger er bygninger med særlige arkitektoniske eller kulturhistoriske kvaliteter af regional eller lokal betydning.²⁷ Det fremgår af retningslinje 7 i Viborg kommuneplan, at bevaringsværdige bygninger skal søges bevaret. I dette afsnit vurderes de projekter, der er lokaliseret ved beskyttede fortidsminder og/eller bevaringsværdige bygninger. Figur 7.4 viser placering af beskyttede fortidsminder med beskyttelsesområder, bygninger med bevaringsværdi 1 og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter.



Figur 7.4: Beskyttede fortidsminder med beskyttelsesområder, bygninger med bevaringsværdi 1 og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

²⁴ Slots- og kulturstyrelsen, Beskyttede fortidsminder, <https://slks.dk/omraader/kulturarv/beskyttede-fortidsminder>

²⁵ Kulturministeriet, Lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014 af museumsloven (Museumsloven) <https://www.retsinformatio.dk/eli/ta/2014/358>

²⁶ Miljøministeriet, LBK nr 1392 af 04/10/2022 Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (Naturbeskyttelsesloven) <https://www.retsinformatio.dk/eli/ta/2022/1392#P8>

²⁷ Slots- og kulturstyrelsen, Bevaringsværdige bygninger og miljøer, <https://slks.dk/omraader/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-miljoer>

7.1.2.1. Eksisterende forhold

En del af projekt nr. 2.2.2 *Opgradering af cykelforhold på Sct. Ibs gade* er lokaliseret i beskyttelsesområdet til en befæstning. Projektet planlægges placeret ca. 45 m. fra fortidsmindet. Fortidsmindet er en del af den middelalderlige bybefæstning. Terrasseformet vold, ca. 35 m lang og indtil 3 m høj.²⁸ Den vestlige del af skrænten er beplantet med løvtræer og den østlige med nåltræer. Projekt nr. 2.2.2 samt befæstning med tilhørende beskyttelsesområde er vist på Figur 7.5.



Figur 7.5: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.2.2 Cykelsti på Gl. Skivevej i Viborg. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Dele af projekt nr. 2.2.3 *Opgradering af cykelforhold på Ll. Sct. Mikkels gade* er omfattet af middelalderkirkefredning. Den nordlige fredning omfatter Sankt Mortens kirke. Ruinerne af Sankt Mortens kirke er beliggende under jordoverfladen.²⁹ Fredningen mod syd omfatter middelalderlig kirke. Ruinerne af en middelalderlig kirke er beliggende under jordoverfladen.³⁰ Projekt nr. 2.2.3 samt middelalderkirkefredningerne er vist på Figur 7.6.



Figur 7.6: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.2.3 Opgradering af cykelforhold på Ll. Sct. Mikkels gade. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

²⁸ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/115187/>

²⁹ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/115202/>

³⁰ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/115203/>

En del af projekt nr. 2.2.9 *Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup* alternativ 2 er lokaliseret i beskyttelsesområdet til en rundhøj. Projektet planlægges placeret ca. 26 m. fra fortidsmindet. Rundhøjen måler 12 x 2 m³¹ og er omringet af dyrket landbrugsjord, og projektet planlægges at forløbe langs eksisterende vejstrækning. Projekt nr. 2.2.9 alternativ 2 og den beskyttede rundhøj med tilhørende beskyttelsesområde er vist på Figur 7.9.



Figur 7.7: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.2.9 *Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup* alternativ 2. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Den planlagte sti projekt nr. 2.2.10 *Cykelsti mellem Rødding og Løvel* går ind i beskyttelsesareal for til en rundhøj. Projektet planlægges placeret ca. 14 m fra fortidsmindet. Højen måler 24 m i N-S og noget smaller i Ø-V med 3,25 m. Den er beskrevet som en "Bavnehøj".³² Rundhøjen er omringet af dyrket landbrugsjord, og projektet planlægges at forløbe langs eksisterende vejstrækning. Projekt nr. 2.2.10 og den beskyttede rundhøj med tilhørende beskyttelsesområde er vist på Figur 7.8.



Figur 7.8: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.2.10 *Cykelsti mellem Rødding og Løvel*. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

³¹ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/37496/>

³² <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/37320/>

En del af etape 1 af projekt nr. 2.2.11 *Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup* er lokaliseret i beskyttelsesområdet til en rundhøj. Projektet planlægges placeret ca. 95 m fra fortidsmindet. Højen måler 14 x 2 m.³³ Rundhøjen er omringet af dyrket landbrugsjord, og projektet planlægges at forløbe langs eksisterende vejstrækning. Projekt nr. 2.2.11 og den beskyttede rundhøj med tilhørende beskyttelsesområde er vist på Figur 7.9.



Figur 7.9: Beskyttet fortidsminde med beskyttelsesområde samt projekt nr. 2.2.11 etape 1 cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup (Bjerregrav) © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Den sydligste del af projekt nr. 2.2.11 *Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup* etape 3 planlægges placeret indenfor beskyttelsesområdet til en rundhøj. Strækningen planlægges placeret ca. 35 m fra fortidsmindet. Højen måler 2,5 x 16 m og er beskrevet som en "Mosmosehøj".³⁴ Rundhøjen er omringet af dyrket landbrugsjord, og projekterne planlægges at forløbe langs eksisterende vejstrækning. Projekt nr. 2.2.11 etape 3 samt den beskyttede rundhøj med tilhørende beskyttelsesområde er vist på Figur 7.10.



Figur 7.10: Beskyttet fortidsminde med beskyttelsesområde samt projekt nr. 2.2.11 etape 1 cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup (Møldrup) i syd og etape 3 Cykelsi på Søndergade i Møldrup i nord. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

³³ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/39661/>

³⁴ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/39670/>

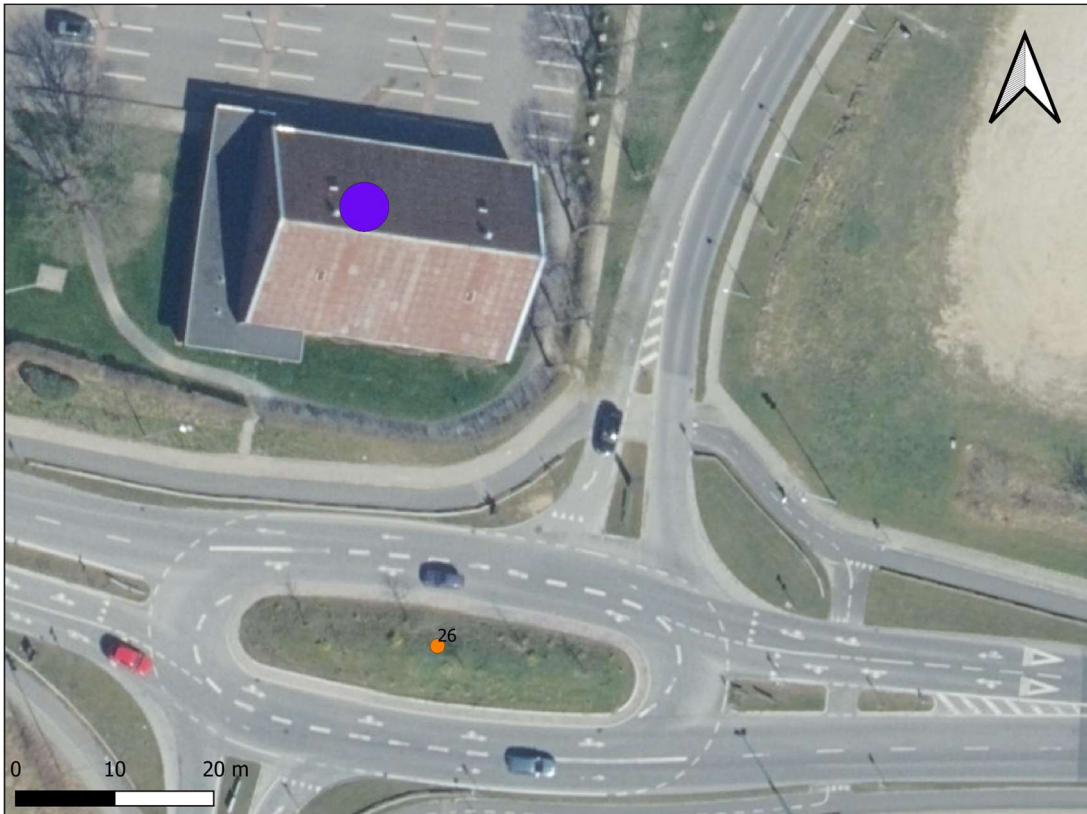
Projekt nr. 2.2.18 *Cykelparkering Viborg Midtby, Golfhotellet* planlægges placeret ved golfhotellet i beskyttelsesområdet for Voldstedet Store Borgvold. Projektet planlægges placeret ca. 85 m fra fortidsmindet. Voldstedet består af en banke, der måler ca. 110 x 90 m med størst udstrækning i øst-vestlig retning. Banken indgår i et parkanlæg og er delvis træbevokset. Grænsen for det fredede areal går langs bankens fod. Borgvolden er omringet af hhv. parkering, grønt parkareal og vej. Projekt nr. 2.2.18 *Cykelparkering Viborg Midtby, Golfhotellet* og borgvolden med tilhørende beskyttelsesareal er vist på Figur 7.12.



Figur 7.11: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.2.18 *Cykelparkering Viborg Midtby, Golfhotellet* planlægges. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Projekt nr. 2.1.6 *Rundkørsel - Hans Tausens Alle / Bisp. Gunnars Vej / Randersvej i Viborg* planlægges anlagt ca. 15 m fra den bevaringsværdige bygning på Asmildklostervej 1.³⁵ Bygningen er tegnet af Ulrik Plesner og opført i 1907 med ombygning i 1983. Bygningen anvendes til skole og er omringet af eksisterende vej, rundkørsel, parkeringsplads og grønt område. Projekt nr. 2.1.6 og den bevaringsværdige bygning er vist på Figur 7.12.

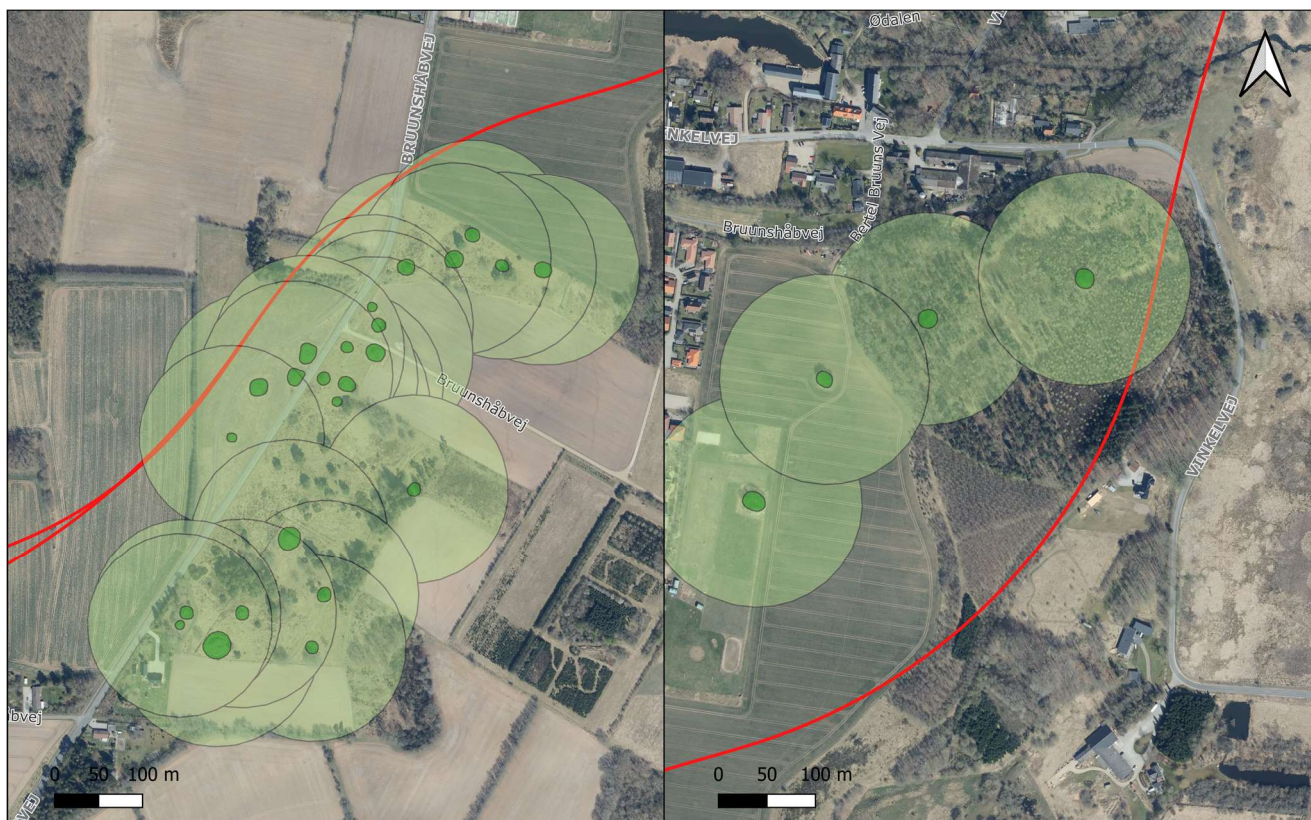
³⁵ <https://www.kulturarv.dk/fbb/bygningvis.pub?bygning=20568169>



Figur 7.12: Bygning med bevaringsværdi 1 samt projekt nr. 2.1.6 i Viborg. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Dele af projekt nr. 2.3.1 Østlig omfartsvej planlægges placeret inden for beskyttelsesområdet for en af de bedst bevarede højgrupper i Danmark, der findes mellem Bruunshåb og Sdr. Rind. Der er bevaret og fredet 24 ud af de mindst 30 gravhøje, der oprindeligt var i området³⁶. Projekt nr. 2.3.1 og tætheden af de mange høje er vist på Figur 7.14

³⁶ [Udpegningsgrundlag - Kommuneplan 2017-2029 - Viborg Kommune \(niras.dk\)](#)



Figur 7.13: Beskyttet fortidsminde samt projekt nr. 2.3.1 Østlig omfartsvej planlægges. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

7.1.2.2. Vurdering af virkning

Projekt nr. 2.2.2 *Opgradering af cykelforholdende Sct. Ibs Gade i Viborg* er planlagt placeret inden for beskyttelsesarealet til en middelalderlig befæstning, hvor der endnu findes et minde i form af rester af volden. Der må ikke foretages ændring i tilstanden af fortidsminder, jf. museumslovens § 29 e, stk. 1.³⁷ Det betyder, at handlinger der indebærer påvirkning af fortidsmindets indhold og overflade er forbudt. Projekt nr. 2.2.2 indebærer en opgradering af de eksisterende cykelbaner til enkeltrettede cykelstier med den anbefalede bredde 2,25 m. Da der er en afstand på ca. 40 m fra vejstrækningen til fortidsmindet, sammenholdt med at cykelstierne etableres langs eksisterende vej, vurderes det, at påvirkningen vil være ubetydelig.

Projekt nr. 2.2.3 *Opgradering af cykelforholdende på Ll. Sct. Mikkels Gade i Viborg* er omfattet af middelalderkirkefredning. Den nordlige fredning omfatter Sankt Mortens kirke. Ruinerne af Sankt Mortens kirke er beliggende under jordoverfladen.³⁸ Fredningen mod syd omfatter middelalderlig kirke, hvor ruinerne af kirken er beliggende under jordoverfladen.³⁹ Projekt nr. 2.2.3 omfatter en ombygning af eksisterende cykelbaner langs hele strækningen til enkeltrettede cykelstier med den anbefalede bredde på 2,25 m. En ændring i den nuværende belægning kan påvirke ruinerne beliggende under jordoverfladen, hvorfor en nærmere undersøgelse i forbindelse med projektet kan være nødvendig.

³⁷ Kulturministeriet, Lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014 af museumsloven (Museumsloven) <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2014/358>

³⁸ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/115202/>

³⁹ <https://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/115203/>

Projekt nr. 2.2.9 (alternativ 2), 2.2.10, 2.2.11 (etape 1 og 3) og 2.3.1 ligger inden for fortidsmindets beskyttelseslinje. Formålet med beskyttelseslinjen er at sikre fortidsminders værdi som landskabselementer, herunder sikre indsyn til og udsyn fra fortidsminderne.⁴⁰ Anlæg af projekterne inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen forudsætter dispensation efter naturbeskyttelsesloven, da anlægsarbejde bl.a. kan påvirke de arkæologiske lag omkring fortidsmindet. Det vurderes, at især projekt nr. 2.3.1 *Østlig omfartsvej*, der bevæger sig gennem beskyttelsesområdet for en af de bedst bevarede højgrupper i Danmark, kan have en væsentlig påvirkning på de arkæologiske lag omkring fortidsminderne samt fortidsmindernes værdi som landskabselementer. Det skitserede vejforløb bør tilpasses, så det ikke medfører en væsentlig påvirkning på beskyttede fortidsminder.

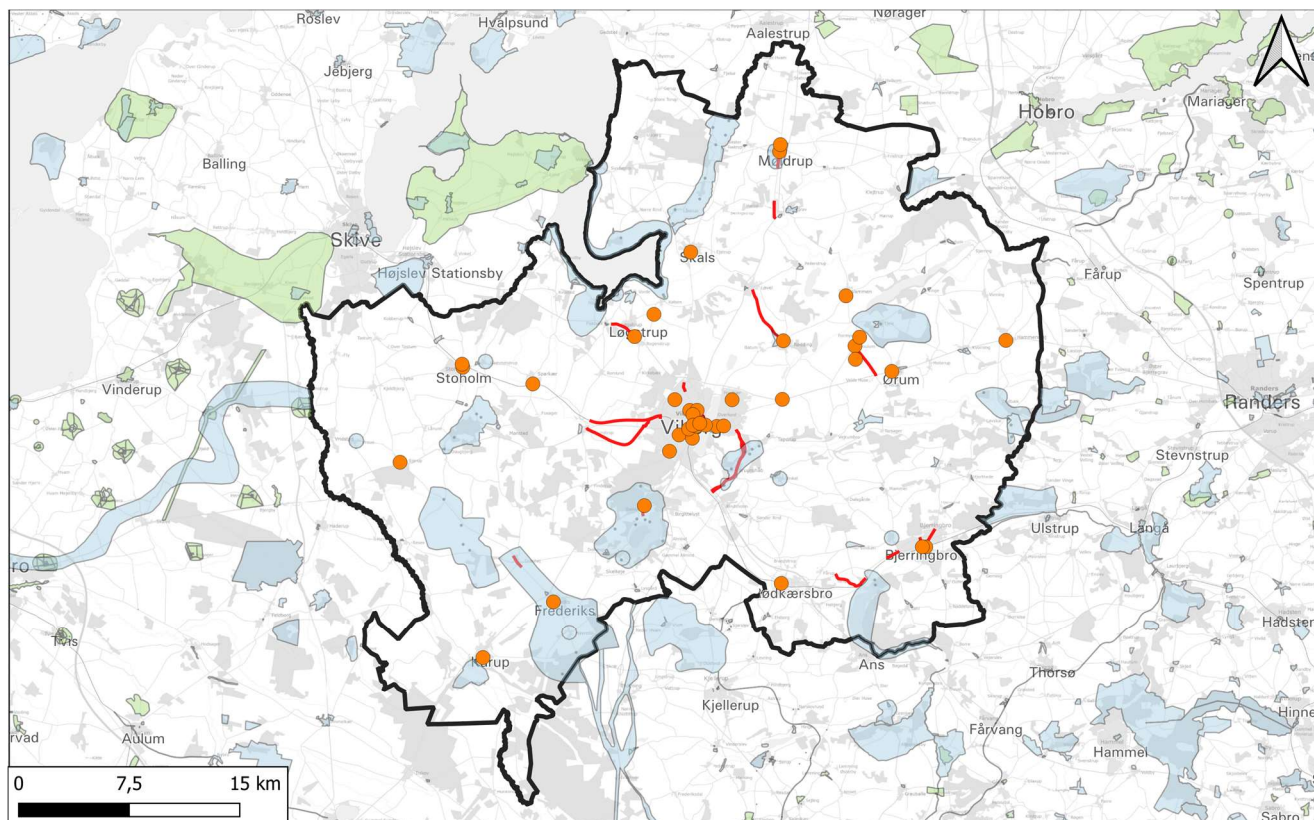
Projekt nr. 2.2.18 *Golfhotellet* medfører, at der etableres permanent overdækket cykelparkering indenfor den fredede udstrækning for fortidsmindet Voldstedet Store Borgvold. Cykelparkeringen planlægges opført med overdækning. Det betyder, at projektet vil medføre at der til en vis grad bygges i højden. Borgvolden er omringet af hhv. parkering, grønt parkareal og vej. Sammenholdt med de eksisterende forhold, hvor der allerede er bygget i højden i form af Golfhotellet og etableret parkering, vurderes det at påvirkningen vil være ubetydelig.

Ændring af eksisterende rundkørsel ved projekt nr. 2.1.6 kan medføre vibrationer, som kan beskadige bygninger, der ligger nær anlægsaktiviteterne. Der bør derfor holdes en afstand til bevaringsværdige bygninger således, at der ikke er fare for sætningsskader eller behov for nedrivning som følge af pladmangel pga. ændringens geografiske omfang. Hvis afstand til bygningerne ikke er muligt, bør der anvendes metoder, som kan bidrage til at begrænse eventuelle skader. Hertil bør der ske overvågning af bygningerne, så eventuelle skader opdages hurtigt og yderligere skade forhindres. Det vurderes, at påvirkningen af den bevaringsværdige bygning kan være væsentlig, men konsekvensen afhænger af intensiteten af skaderne.

7.1.3. Kulturmiljøer udpeget i Viborg Kommuneplan

Viborg har en lang historie, og derfor er der i byerne og i det åbne land mange kulturhistoriske interesseområder. I Kommuneplan 2017-2029 for Viborg Kommune er der i retningslinje 7 udpeget værdifulde kulturmiljøer, herunder kirkeomgivelser og kulturhistorisk bevaringsværdi. I dette afsnit vurderes de projekter, der er lokaliseret i eller i forbindelse med udpegede kulturmiljøer. Figur 7.14 viser kommunens udpegede kulturmiljøer og placering af projekterne indeholdt i forslag til trafikplanen.

⁴⁰ Miljøstyrelsen, Fortidsmindebeskyttelseslinjen (§ 18), <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/bygge-og-beskyttelseslinjer/fortidsmindebeskyttelseslinjen/>



Figur 7.14: Udpegede kulturmiljøer i Viborg og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

7.1.3.1. Eksisterende forhold

Projekt nr. 2.2.11 *Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup* etape 1 (Møldrup) og etape 3 er lokaliseret i udpegning nr. 13 *Stationsbyen Møldrup* for værdifuld kulturmiljø. Området er udpeget, da Møldrup har den klassiske struktur for en mindre dansk stationsby. Stationsbyens grundstruktur ved stationen, hvor banen krydsede landevejen, er fortsat relativt intakt, og kommende byfornyelser bør respektere bykernens oprindelige struktur. Langs strækningerne, hvor projekterne planlægges placeret, er der eksisterende vej og boligbebyggelse. For strækningen hvor projekt nr. 2.2.11 etape 1 (Møldrup) planlægges etableret, er der eksisterende dobbeltrettet cykelsti.

Projekt nr. 2.1.1 *Møldrup – Nørregade / Vestergade / Søndergade* samt projekt nr. 2.2.17 *forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Møldrup* er også lokaliseret i udpegning nr. 13 *Stationsbyen Møldrup* for værdifuld kulturmiljø. For projekt nr. 2.1.1 planlægges etablering af gennemført hævet fortov ved Vestergade og Østergade for at tydeliggøre primærretningen og vigepligtsforholdene. Rød asfalt i udkanten af fortovene fjernes. Projekt nr. 2.2.17 indebærer planlagt forbedret cykelparkering nær hovedbusstoppestedet i Møldrup i form af overdækket cykelparkering. Udpegningen og projekternes placering fremgår af Figur 7.15.



Figur 7.15: Kulturmiljø nr. 13 Stationsbyen Møldrup og projekt nr. 2.2.11 Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup etape 1 og etape 3 samt projekt nr. 2.1.1 og 2.2.17. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Den sydlige del af projekt nr. 2.2.10 Cykelsti mellem Rødding og Løvel er planlagt placeret i den østlige kant af udpegning Rødding Kirke. Området er udpeget, da kirkeomgivelser er af kulturhistorisk betydning, hvori kirken ofte omfattes sin en markant bygning. Kirken er en middelalderlig kvaderstenskirke med romansk skib og kor. Mod vest et sengotisk, hvidkalket tårn og på skibet sydside et sengotisk våbenhus. Stien planlægges etableret langs eksisterende vej, og forløber langs terrænet. Kirken har god fjernvirkning mod sydvest og nordvest til de veje, der tættest på landsbyen løber på kanten af skråningen ned til søen. Udpegningen og projekts placering fremgår af Figur 17.



Figur 7.16: Kulturmiljø Kirkeomgivelser Rødding Kirke og projekt nr. 2.2.10 Sti mellem Rødding og Løvel. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

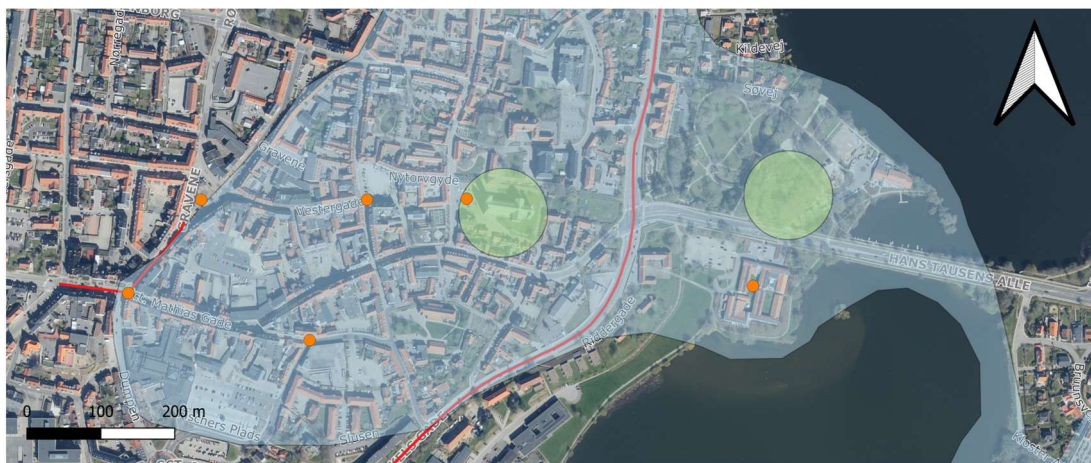
Projekt nr. 2.3.4 Gennemfartsveje, kantstensafrænset fortovej/sti langs Rute 186 i Grønhøj og projekt nr. 2.1.3 Rundkørsel (Holbergsgade, Nørregade) i Frederiks og er lokaliseret i udpegning nr. 4 Stendal, Havredal og Ulvedal plantager. Udpegningsgrundlaget omfatter Alhedens Kongeskov (i dag Stendal, Havredal og Ulvedal Plantager) samt kolonistbyen Grønhøj. Projekt nr. 2.3.4 planlægges placeret gennem Grønhøj langs vejen. Projekt nr. 2.1.3 planlægges placeret på eksisterende vejstrækning, der forløber gennem Frederiks. Udpegningen og projekternes placering fremgår af Figur 7.17.



Figur 7.17: Kulturmiljø nr. 4 Stendal, Havredal og Ulvedal plantager samt projekt nr. 2.3.4 Gennemfartsveje, kantstensafrænset fortovej/sti langs Rute 186 i Grønhøj og projekt nr. 2.1.3 Rundkørsel (Holbergsgade, Nørregade) i Frederiks. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

I udpegning nr. 9 Viborg er dele af projekt nr. 2.2.3 Opgradering af cykelforholdende på Ll. Sct. Mikkels Gade, projekt nr. 2.2.2 Opgradering af cykelforholdende på Sct. Ibs Gade i Viborg og nr. 2.2.19 Cykling tilladt i gågade i Viborg lokaliseret. Projekt nr. 2.2.18 Cykelparkering Viborg midtby er opdelt i syv delprojekter, hvor det ved kaserneområdet er placeret nord for udpegningen og cykelparkering ved Trappetorvet er lokaliseret i kanten af udpegningen, mens de resterende fem er lokaliseret i udpegningen. Kulturmiljøet omfatter Viborgs middelalderlige bykerne, Borgvold og Asmild kloster, som tilsammen er meget værdifuld til forståelse af, hvordan en af Danmarks ældste købstæder er opstået og har fået sit særpræg. I det udpegede kulturmiljø er Viborg domkirke og borgvolden desuden udpeget som kulturhistorisk bevaringsværdi. Delprojekterne i projekt nr. 2.2.18 planlægges alle placeret på gadehjørner ved eksisterende vej og gågade - undtagen planlagt cykelparkering ved Golfhotellet. Strækningen hvor projekt nr. 2.2.19 planlægges placeret er eksisterende gågade. Både projekt nr.

2.2.3 og 2.2.2 omfatter planlagt opgradering af cykelstier i form af ombygning af eksisterende cykelbaner til enkeltrettede cykelstier. De udpegede kulturmiljøer i Viborg midtby, og projekterne indeholdt i planforslaget, fremgår af Figur 7.18.



Figur 7.18: Udpegede kulturmiljøer i Viborg midtby og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Projekt nr. 2.2.14 *Opgradering af sti fra rute 12 mod De Fem Halder* og projekt nr. 2.2.17 *Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Hald Ege/Hald Sø* er planlagt lokaliseret i udpegning nr. 5, Hald – Dollerup – Hald Ege. Udpegningen af kulturmiljøet omfatter en sammenhængende borg- og godshistorie med de tre middelaldervoldsteder Brattingsborg, Niels Bugges Hald og Jørgen Friis' Hald, Hald Hovedgård med haveanlæg og godslandskab fra 1700-årene samt den strategiske placering ved Hærvejen og Margrethe kapel på østsiden af Hald sø. Projekt nr. 2.2.14 indebærer planlagt asfaltering af eksisterende grussti med en afstand på ca. 310 m væk til Brattingsborg (voldsted) og ca. 430 m væk fra Hald Hovedgård.



Figur 7.19: Kulturmiljø nr. 5, Hald – Dollerup – Hald Ege samt projekt nr. 2.2.14 *Opgradering af sti fra rute 12 mod De Fem Halder* og projekt nr. 2.2.17 *Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Hald Ege/Hald Sø*. © SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

være overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje 7, idet projektet ikke i væsentlig grad vil forringe oplevelsen af Møldrup som stationsby.

Projekt nr. 2.1.3 *Rundkørsel – Nørregade / Holbergsgade / Parkalle i Frederiks* omfatter en ændring af eksisterende rundkørsel til signalreguleret kryds eller alternativt, at midterøen øges og cykelbanen fjernes. Projektet er ikke lokaliseret i umiddelbar nærhed til kolonistbyen Grønhøj, Frederiks kirke eller plantager som fremgår af udpegningsgrundlaget. Det vurderes, at etablering af projektet ikke vil ændre den visuelle oplevelse af området væsentligt, idet der ikke er tale om etablering af en ny rundkørsel, men en ændring af den eksisterende. Sammenholdt med den eksisterende visuelle oplevelse, vurderes der dermed ikke at være en påvirkning på kulturmiljøets bærende værdier.

Projekt nr. 2.2.2 og 2.2.3 medfører ombygning af eksisterende cykelbaner langs hele vejstrækningen, hvor dele af strækningerne bevæger sig igennem den gamle del af Viborg. Udpegningen af kulturmiljøet omfatter Viborgs middelalderlige bykerne, Borgvold og Asmild kloster, som tilsammen er meget værdifuld til forståelse af, hvordan en af Danmarks ældste købstæder er opstået og har fået sit særpræg. Langs vejstrækningen, hvor cykelstierne planlægges placeret, er der eksisterende visuelle forstyrrelser i form af trafik sammenholdt med at cykelstierne etableres langs den eksisterende vej. Derved vurderes det, at projekterne ikke i væsentlig grad optræder som et forstyrrende element i forhold til den samlede oplevelse af kulturmiljøets bærende værdier.

Projekt nr. 2.2.10 *Cykelsti mellem Rødding og Løvel* omfatter etablering af cykelsti mellem Rødding og Løvel langs eksisterende veje. I henhold til Viborg kommuneplans retningslinje 7.2, må hensynet til kirkernes betydning som monumenter i landskabet og i landsbymiljøet ikke tilsidesættes ved opførelse af bygninger og tekniske anlæg m.v. inden for kirkeomgivelserne. I området forekommer der eksisterende visuelle forstyrrelser i form af boligbebyggelse og trafik på den eksisterende vejstrækning. Da den foreslåede cykelsti ikke vil medføre, at der bygges i højden vurderes det, at projekt nr. 2.2.10 ikke vil medføre en forringelse af den visuelle oplevelse.

Projekt nr. 2.2.11 *Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup* etape 2 omfatter, at en eksisterende dobbeltrettet cykelsti ændres til enkeltrettede cykelstier i møde Bjerregrav og Møldrup. Projekt nr. 2.2.11 etape 3 omfatter etablering af nye cykelstier langs eksisterende vej i Møldrup. Projekt nr. 2.2.11 etape 3 vil binde projekt nr. 2.2.11 etape 2 (Møldrup) og eksisterende banesti sammen. De planlagte projekter vil ikke ændre den eksisterende struktur i stationsbyen Møldrup, da de følger eksisterende vejstruktur. Området er allerede påvirket af eksisterende visuelle forstyrrelser i form af biltrafik, og projekterne vurderes derfor ikke at påvirke den visuelle oplevelse af Møldrup som stationsby yderligere. Da de planlagte projekter ikke er lokaliseret langs bebyggelsen, der indgår i udpegningsgrundlaget, vurderes de ikke at medføre en påvirkning på disse. Der vurderes dermed at være overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje 7, idet etableringen af projekt nr. 2.2.11 etape 2 (Møldrup) og etape 3 ikke i væsentlig grad vil forringe oplevelsen af Møldrup som stationsby.

Projekt nr. 2.2.14 *Opgradering af sti fra rute 12 mod De fem Halder* er planlagt placeret med en afstand på ca. 310 m til Brattingsborg (voldsted) og ca. 430 m til Hald Hovedgård, som er de nærmeste kulturhistoriske bevaringsværdier, der indgår i udpegningsgrundlaget. Da den foreslåede asfaltering af den allerede eksisterende sti ikke vil medføre, at der bygges i højden, vurderes det, at projekt nr. 2.2.19 ikke vil medføre en visuel ændret oplevelse af området.

Projekt nr. 2.2.17 *Forbedret cykelparkering Hald Ege* omfatter etablering af attraktive cykelparkeringspladser ved Hald Ege skole for at fremme kombinationsrejser mellem tog, bus og cykel. Den forbedrede cykelparkering planlægges etableret ved skolen, hvor der i forvejen er cykelparkering og bebyggelse med god afstand til de tre middelaldervoldsteder Brattingsborg, Niels Bugges Hald og Jørgen Friis' Hald, Hald Hovedgård, der udgør

hoveddelen af udpegningsgrundlaget. Det vurderes, at projektet ikke vil påvirke den visuelle eller historiske oplevelse af området.

Projekt nr. 2.2.17 Forbedret cykelparkering Møldrup omfatter etablering af attraktive cykelparkeringspladser ved hovedbusstoppestedet i Møldrup for at fremme kombinationsrejser mellem tog, bus og cykel. Det planlagte projekt vil ikke ændre den eksisterende struktur i stationsbyen Møldrup, da cykelparkeringen etableres ved eksisterende asfalteret køre- og parkeringsareal. Projektet vurderes derfor ikke at påvirke den visuelle oplevelse af Møldrup som stationsby yderligere. Da det planlagte projekt ikke er lokaliseret langs bebyggelsen, der indgår i udpegningsgrundlaget, vurderes det ikke at medføre en påvirkning på den bevaringsværdige bystruktur.

Projekt nr. 2.2.17 medfører, at der flere steder etableres overdækkede pladser til cykelparkering. Projekterne adskiller sig i udformning fra de eksisterende forhold. Projekterne er dog i sin placering adskilt fra den eksisterende bebyggelse, og i områderne er der eksisterende visuelle forstyrrelser i form af trafik, parkering og butikker, hvorved projekterne ikke i væsentlig grad optræder som et forstyrrende element i forhold til den samlede oplevelse af kulturmiljøets bærende værdier.

Implementering af projekt nr. 2.2.19 Cykling tilladt i Viborg gågade vil medføre, at cykling tillades i eksisterende gågade mellem Vesterbrogade og Trappetorvet. Projektet vil dermed ikke medføre nogen visuel ændring af de eksisterende forhold, men give mulighed for ny anvendelse af gågaden. Det vurderes, at den visuelle oplevelse af Viborgs middelalderlige bykerne allerede er påvirket af eksisterende butikker og brug af gågaden, og at projektet derfor ikke vil medføre en visuel ændret oplevelse af området.

Projekt nr. 2.3.1 *Østlig omfartsvej*, omfatter en ny østlig ringvejsforbindelse, der kan forbinde det østlige Viborg med Århusvej. Vejen tænkes realiseret som en tosporet vej og vil være en forlængelse af Tapdrupvej, øst om Bruunshåb og med tilslutning til Århusvej ved Rindsholm. Tværprofilet for vejen tænkes indrettet med 8 m kørebane, svarende til den eksisterende Tapdrupvej. Vejen vil i alt blive ca. 5 km lang. Det skitserede vejforløb, der gennemskærer udpegede kulturmiljøer, areal med kulturhistorisk bevaringsværdi og beskyttelsesarealer omkring flere beskyttede fortidsminder vurderes at kunne medføre en væsentlig påvirkning på disse. Det skitserede vejforløb bør tilpasses, så det ikke medfører en væsentlig påvirkning på disse kulturhistoriske interesser.

Projekt nr. 2.3.4 omfatter etablering af byporte og faciliteter for lette trafikanter langs bygennemfartsvejen i Grønhøj. Kolonistbyen Grønhøj blev grundlagt 1760, hvor staten bekostede opførelsen af 30 gårde til sydtyske familier, som kongen havde inviteret herop for, at de skulle opdyrke Alheden. Grønhøj har dog kun svage spor af den oprindelige byplan.⁴¹ Projektet vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning på det visuelle udtryk i byen eller medføre en ændring af den oprindelige byplan, da projektet etableres på den eksisterende gennemfartsvej.

7.2. Naturbeskyttelse

7.2.1. Natura 2000, beskyttede naturområder, økologiske forbindelser, lavbund og særligt beskyttede dyre- og plantearter

Det følger af afgrænsningen for denne miljørapport, at planforslaget berører flere Natura 2000-områder med forskellige udpegningsgrundlag. De konkrete projekters påvirkning af habitatnaturtyper, habitatarter og fuglebeskyttelsesarter og beskyttede arter, herunder bilag IV-arter og fredede arter skal vurderes.

⁴¹ <http://77.233.253.221/pdfs/Viborg/744.pdf>

De konkrete projekters påvirkning af de beskyttede naturtyper skal vurderes. Der er som udgangspunkt forbud mod anlægsarbejder i beskyttet natur. Der kan dog i visse tilfælde ud fra konkrete vurderinger meddeles dispensationer, hvis forholdene vurderes at være af særlig samfundsmæssig interesse, og der ikke er realistiske alternativer. Der kan i disse tilfælde efter en konkret vurdering være behov for at udlægge et større erstatningsareal for at kompensere for tabet af et levested og dets naturkvalitet. Det følger desuden af afgrænsningen at det skal undersøges og sikres, at konkrete anlægsprojekter ikke konflikter med planer om vådområde- og/eller (klima)lavbundsprojekter.

- *Projekt nr. 2.2.5 Markedsgade fra Vestre Ringvej til Storegade i Bjerringbro*

På strækning krydses Møbæk, der er et beskyttet vandløb gennem naturbeskyttelseslovens § 3 samt udpeget i Viborg Kommuneplan som økologisk forbindelse. Økologiske forbindelseslinjer skal fungere som levesteder og spredningsveje for planter og dyr. De økologiske forbindelseslinjer rummer dels naturområder, dels arealer, der har potentiale som økologisk forbindelseslinje. Jf. kommuneplanens retningslinje 11 er det byrådets mål at beskytte disse områder, ikke kun af hensyn til dyre- og plantelivet, men også for at sikre borgernes muligheder for oplevelser og at formidle områdernes værdier. Der er ingen registreringer af særligt beskyttede arter langs eller i nærhed til stien.

Stien anlægges langs eksisterende vej i Bjerringbro.



Beskyttede naturtyper	Beskyttede vandløb
Sø	Økologiske forbindelser
Eng	Anlægsprojekter
Hede	Anlægsprojekter
Overdrev	
Strandeng	
Mose	

0 25 50 m

Figur 7.21: Projekt nr. 2.2.5 vist sammen med beskyttet natur og økologiske forbindelser udpeget i kommuneplanen for Viborg Kommune © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022.

- *Projekt nr. 2.2.9 Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup, alternativ 1 og 2*

Alternativ 1: Fællessti på den nedlagte banestrækning mellem Viborg og Ravnstrup.

På strækningen krydses Gårdsdal Bæk samt et omkringliggende mose/eng område, der er beskyttet mod tilstandsændringer gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ingen registreringer af særligt beskyttede arter inden for eller i nærheden af området, men området kan potentielt udgøre et levested for fredede padder, når kombinationen af søer, bevoksning og udstrakte enge og moser er til stede. Hertil kommer at Gårdsdal Bæk danner tilløb til Fiskbæk Å, hvor der er flere registreringer af odder nord for Ravnstrup. Det kan ikke afvises at odder også bevæger sig ind i Gårdsdal Bæk.

De beskyttede naturområder ligger inden for udpeget lavbund og mulighed for naturgenoprettende hydrologiprojekter, vådområde og/eller (klima)lavbundsprojekter i Kommuneplanen for Viborg Kommune. Se Figur 7.23 og Figur 7.24 hvor alternativ 1 er den sydlige linjeføring.

Stien anlægges på strækninger, hvor den tidligere banestrækning ikke længere fremgår tydeligt. Strækningerne fremstår som grusvej eller andet, og andre steder er den pløjet op og indgår i det dyrkede areal. Det er ikke afklaret, hvordan cykelstien bliver anlagt eller præcist hvor tracéet kommer til at ligge. På det foreliggende grundlag er det derfor ikke muligt at vurdere miljøpåvirkningen ved realisering af projektforslaget. I forbindelse med realisering af projektet skal der foretages en nærmere naturvurdering og besigtigelse for at klarlægge naturforholdene endeligt. Det skal samtidig sikres, at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter ikke forhindres.

Alternativ 2: Etablering af en fællessti langs det eksisterende jernbanetracé.

På strækningen krydses Jegstrup Bæk samt omkringliggende moseområder, der er beskyttet mod tilstandsændringer gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ingen registreringer af særligt beskyttede arter inden for eller i nærheden af området, men området kan potentielt udgøre et levested for fredede padder, når kombinationen af søer, bevoksning og udstrakte enge og moser er til stede. Hertil kommer at Jegstrup Bæk danner tilløb til Fiskbæk Å, hvor der er flere registreringer af odder nord for Ravnstrup. Det kan ikke afvises at odder også bevæger sig ind i Jegstrup Bæk. Baneanlægget fremstår på denne del af strækningen hævet og med sydvendte lysåbne skråninger, der kan udgøre levested for bilag IV beskyttede og fredede arter af firben.

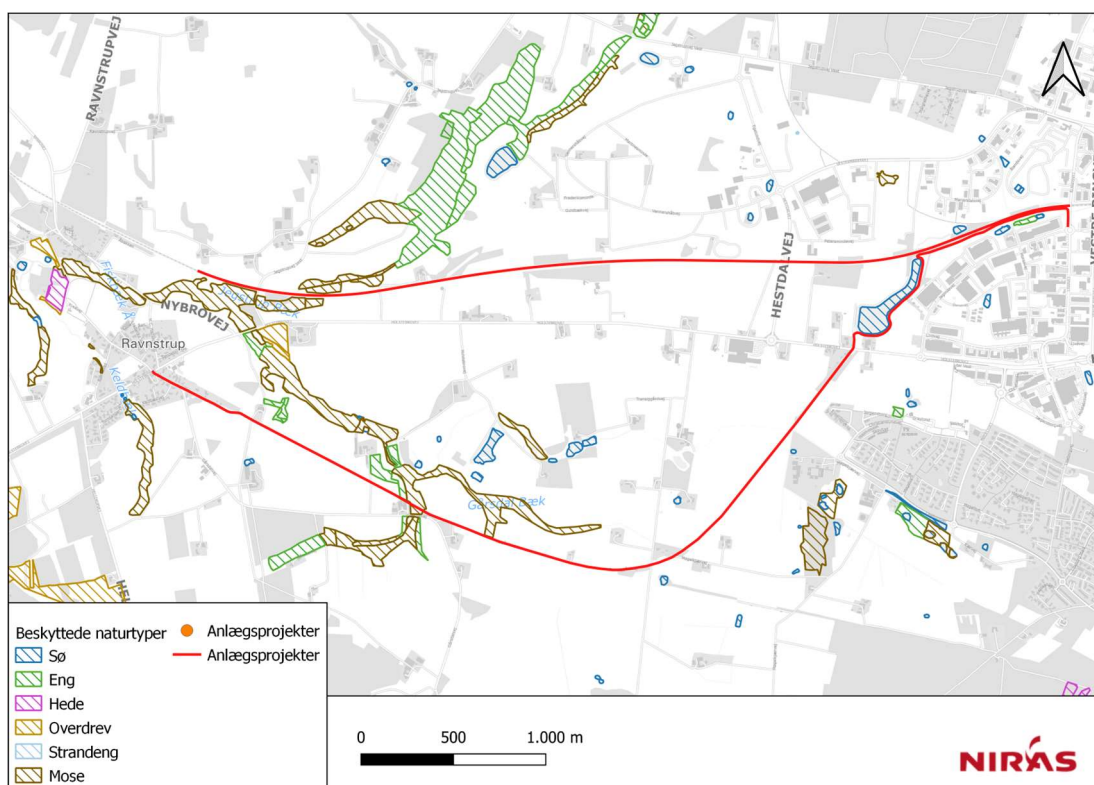
De beskyttede naturområder ligger inden for udpeget lavbund og mulighed for naturgenoprettende hydrologiprojekter, vådområde og/eller (klima)lavbundsprojekter i Kommuneplanen for Viborg Kommune. Se Figur 7.23 og Figur 7.24 hvor alternativ 2 er den nordlige linjeføring.

Det skitserede tracé langs banestrækningen krydser naturområder, bevoksninger, dyrkede marker med mere uden gennemgående eksisterende veje og stier. Hvis det skitserede skal realiseres, forudsætter det nyanlæg og væsentlige indgreb i arealerne. Det er ikke afklaret, hvordan cykelstien bliver anlagt eller præcist hvor tracéet kommer til at ligge. På det foreliggende grundlag er det derfor ikke muligt at vurdere miljøpåvirkningen ved realisering af planforslaget, men det vurderes at det skitserede forløb kan medføre en væsentlig påvirkning på beskyttede naturområder og levesteder, samt udgøre en barriere for at realisere hydrologiprojekter inden for udpegningerne til vådområde- og (klima)lavbundsprojekter. I forbindelse med realisering af projektet skal der derfor foretages en nærmere naturvurdering og besigtigelse for at klarlægge naturforholdene endeligt. Det skal samtidig sikres, at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter ikke forhindres.

Natura 2000 væsentlighedsvurdering, alternativ 1 og 2:

Fiskbæk Å gennemløber Natura 2000-område nr. 38, Bredsgård Sø, der rummer habitatområde nr. 38 af samme navn. Udpegningsgrundlaget rummer blandt andet vandløb og odder.⁴² Natura 2000-området ligger ca. 2 km nedstrøms den skitserede krydsning af Jegstrup Bæk i alternativ 2 og ca. 3 km nedstrøms den skitserede krydsning af Gårdsdal Bæk i alternativ 1. Odders revir kan dække strækninger på 10 km og arter fra den bestand, der er knyttet til Natura 2000-området kan dermed potentielt have levesteder inden for Jegstrup Bæk og Gårdsdal Bæk. Ud fra de tilgængelige oplysninger om de områder, hvor de skitserede forløb krydser vandløbene, så er der eksisterende overkørsler over vandløbene, som potentielt kan udbygges hvorved forstyrrelsen fra menneskelig aktivitet ikke spredes til eksisterende uforstyrrede områder. I Fagligt notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi om "Odder på og omkring Egholm" anføres følgende (citater): *Odder synes at kunne tolerere nogen forstyrrelse, hvis blot forstyrrelsen er 'forudsigelig' og der i øvrigt er gode skjulemuligheder på stedet. For territoriale arter og specielt for arter med meget store territorier og spredningsafstande så som odder, vil der dog altid kunne forekomme individer i suboptimale levesteder*⁴³. Realisering af de skitserede forløb for alternativ 1 og 2 kan potentielt medføre en påvirkning på odder. Dette forhold skal undersøges nærmere ved den konkrete planlægning af det valgte alternativ. Hertil kommer at etablering af alternativ 1 og 2 med de skitserede forløb forventes at medføre etablering af broer eller udvidelse af eksisterende krydsninger. I den forbindelse skal det sikres, at der ikke sker påvirkning ind i Natura 2000-området via Jegstrup Bæk og Gårdsdal Bæk til Fiskbæk Å.

Det vurderes umiddelbart muligt at etablere et forløb, der ikke medfører en væsentlig påvirkning på habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i forbindelse med projektering af det konkrete projekt, særligt ved alternativ 1, fordi der er eksisterende vejforløb på tværs af Gårdsdal Bæk.



Figur 7.22: Projekt nr. 2.2.9 Cykelsti mellem Ravnstrup og Viborg vist sammen med beskyttet natur. Alternativ 1 sydlig linjeføring og alternativ 2 nordlig linjeføring. © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold

⁴² <https://mst.dk/media/xs0joudi/n38-natura-2000-plan-2022-27-bredsgaard-soe.pdf>

⁴³ https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf

til vilkår for brug af danske offentlige data.



Figur 7.23: Projekt 2.2.9 Cykelsti mellem Ravnstrup og Viborg vist sammen med udpeget lavbund i Kommuneplanen for Viborg Kommune. Alternativ 1 sydlig linjeføring og alternativ 2 nordlig linjeføring. © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022.

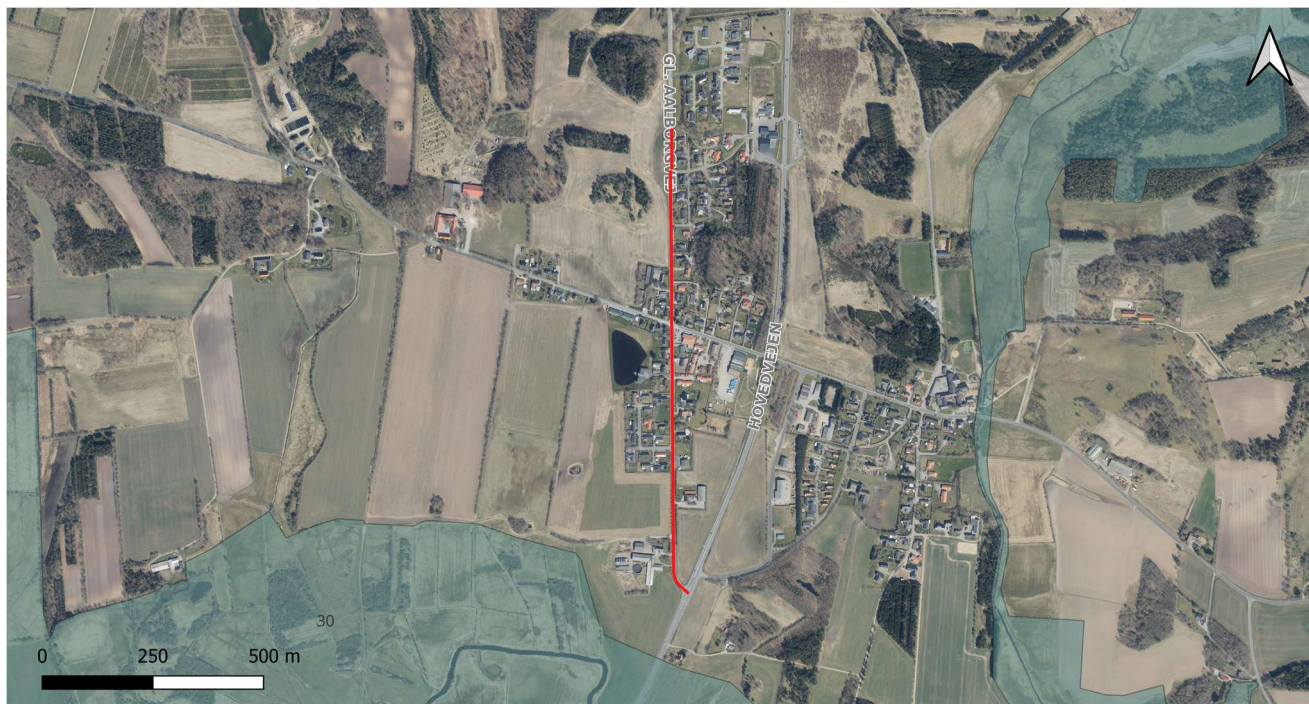
- *Projekt nr. 2.2.11 Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup, etape 1 og etape 2 (Bjerregrav)*

Etablering af enkeltrettede cykelstier fra Rute 13 langs Gl. Aalborgvej til Nordskoven i Bjerregrav, en vejstrækning på ca. 950 m, samt en krydsning til eksisterende dobbeltrettet cykelsti mod Møldrup ved byskiltet.

Eksisterende dobbeltrettet cykelsti er anlagt uden skillerabat på dele af strækningen, omkring 80 m ved Bjerregrav og 320 m ved Møldrup. Disse to strækninger foreslås ændret til enkeltrettede cykelstier.

Endvidere skal der etableres en krydsning ved overgangen til den dobbeltrettede cykelsti ved byskiltet.

Etablering af cykelstierne sker langs eksisterende vej 160 - 680 m fra det nærmeste Natura 2000-område Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simested og Nørre Ådal, Skravad Bæk. Afgrænsningen af Natura 2000-området er vist på nedenstående kort. Den nærmeste kortlagte habitatnaturtype er rigkær (7230), der indgår i udpegningsgrundlaget for habitatområdet.



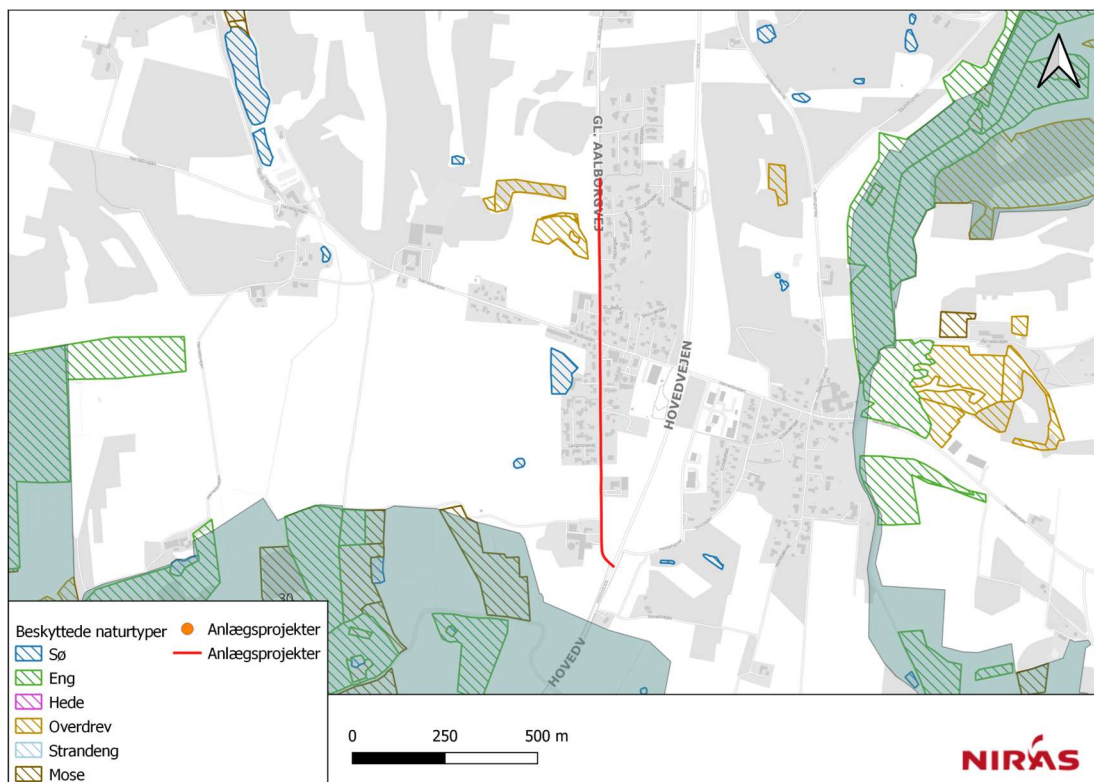
Figur 7.24: Projekt nr. 2.2.11 Cykelstier mellem Bjerregrav og Mølstrup, etape 1 og etape 2 (Bjerregrav) vist sammen med Natura 2000-område N30 © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022.

Inden for Natura 2000-området ligger § 3-beskyttede moseområder og enge samt den beskyttede Skals Å. Hertil kommer, at både de beskyttede naturområder og de marker der støder op til den sydlige del af projektområdet, ligger inden for udpeget lavbund og mulighed for naturgenoprettende hydrologiprojekter, vådområde og/eller (klima)lavbundsprojekter i Kommuneplanen for Viborg Kommune. Se Figur 7.27 og Figur 7.28.

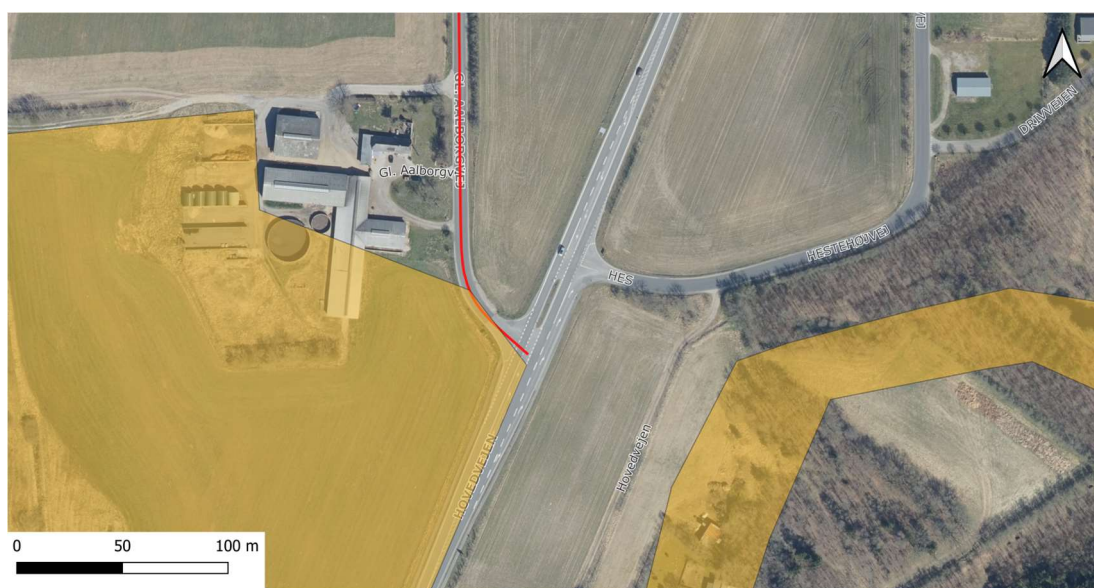
Der er ingen registrering af særligt beskyttede arter inden for arbejdsområdet, men der er registrering af den fredede art butsnudet frø samt bilag IV arterne spidssnudet frø og odder i nærområdet.

Den umiddelbare vurdering er, at projekterne kan gennemføres uden væsentlig påvirkning på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura-2000 området og uden påvirkning af de beskyttede naturområder og arter. Dette begrundes med at anlægget ligger ved eksisterende vej og beboelse, der ikke rummer potentielle levesteder for de beskyttede arter og fordi projekterne umiddelbart kan gennemføres uden at der ændres på de hydrologiske forhold inden for de våde naturområder.

Det er dog forhold der skal inddrages og sikres i forbindelse med realisering af de konkrete projekter. Det skal samtidig sikres at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter ikke forhindres.



Figur 7.25: Projekt nr. 2.2.11 Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup, etape 1 og etape 2 (Bjerregrav) vist sammen med beskyttet natur samt kortlagte habitatnaturtyper © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.



Figur 7.26: Projekt 2.2.11 Cykelstier mellem Bjerregrav og Møldrup, etape 1 og etape 2 (Bjerregrav) vist sammen med udpeget lavbund i Kommuneplanen for Viborg Kommune © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022.

- *Projekt 2.2.12 Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup*

Etablering af ca. 800 m cykelsti langs hovedgaden gennem Løgstrup fra Østergade til Hjarbækvej for at sikre bedre cykelfaciliteter i byen samt på national cykelrute 2.

Etablering af cykelstierne sker langs eksisterende vej ca. 550 m fra det nærmeste Natura 2000-område med habitatområde Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simested og Nørre Ådal, Skravad Bæk samt fuglebeskyttelsesområde Hjarbæk Fjord og Simested Fjord. Afgrænsningen af Natura 2000-området er vist på nedenstående kort. Den nærmeste kortlagte habitatnaturtype er rigkær (7230), der indgår i udpegningsgrundlaget for habitatområdet.

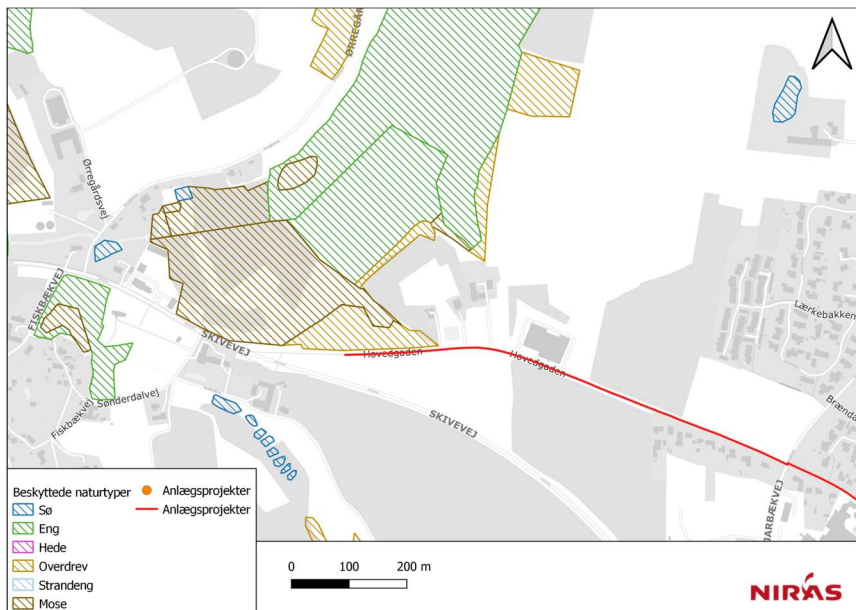
Inden for Natura 2000-området ligger § 3-beskyttede moseområder og enge samt den beskyttede Fiskbæk. Langs projektområdet, på nordsiden af vejen, ligger et beskyttet overdrev. Se Figur 7.29.

Der er ingen registrering af særligt beskyttede arter inden for arbejdsområdet, men der er registrering af den fredede art butsnudet frø samt bilag IV-arten odder i nærområdet.

Den umiddelbare vurdering er, at projektet kan gennemføres uden væsentlig påvirkning på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura-2000 området og uden påvirkning af de beskyttede naturområder og arter. Dette begrundes med, at anlægget ligger ved eksisterende vej, der ikke rummer potentielle levesteder for de beskyttede arter, og fordi projekterne umiddelbart kan gennemføres uden, at der ændres på de hydrologiske forhold inden for de våde naturområder. Det skal dog sikres, at realisering af projektet ikke ændrer tilstanden på det beskyttede overdrev umiddelbart nord for projektområdet.



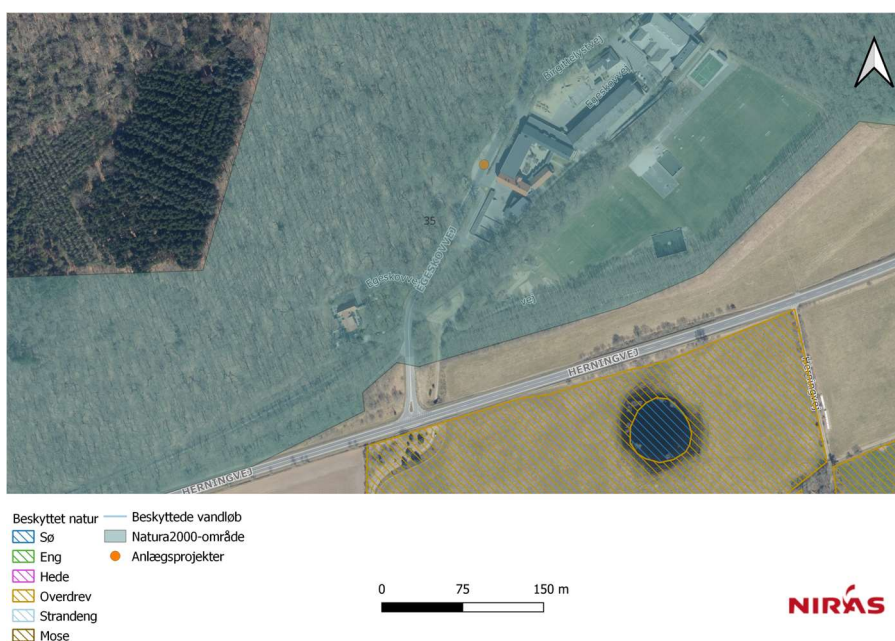
Figur 7.27: Projekt 2.2.12 Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup og fuglebeskyttelses-/habitatområde N30 © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022



Figur 7.28: Projekt 2.2.12 Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup vist sammen med beskyttet natur samt kortlagte habitatnaturtyper © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

- **Projekt nr. 2.2.17 Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Hald Ege**

Forbedret cykelparkering Hald Ege omfatter etablering af attraktive cykelparkeringspladser ved Hald Ege skole for at fremme kombinationsrejser mellem tog, bus og cykel. Den forbedrede cykelparkering planlægges etableret ved skolen, hvor der i forvejen er cykelparkering og bebyggelse. Området ligger inden for Natura 2000-område nr. 35, Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker. Alene det forhold at der er tale om eksisterende cykelparkering på eksisterende befæstede arealer medfører, at det kan afvises at etablering af den forbedrede cykelparkering kan medføre væsentlig påvirkning på habitatnaturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 35.



Figur 7.29: Projekt 2.2.17 Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Hald Ege vist sammen med

fuglebeskyttelsesområde/habitatområde N35 og beskyttet natur © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data. Luftfoto 2022

- **Projekt nr. 2.3.1 Østlig omfartsvej**

Etablering af østlig ringvejsforbindelse, der kan forbinde Randersvej med Rute 26. Vejen tænkes realiseret i et cirka 5 km langt tracé. Der planlægges etableret en tosporet vej, som en forlængelse af Tapdrupvej, øst om Bruunshåb og med tilslutning til rute 26 i et hankeanlæg. Det skitserede forløb fremgår af nedenstående figurer. Det skitserede forløb berører følgende naturudpegninger:

- Ved Tapdrupvej og langs Vibækvej gennemskæres udpegede lavbundsområder jf. Kommuneplanen for Viborg Kommune. Særligt ved Vibækvej er der tale om større overlap. Udpegningerne rummer områder, der giver mulighed for naturgenoprettende hydrologiprojekter, vådområde og/eller (klima)lavbundsprojekter.
- Langs Vibækvej gennemskæres eng- og mosearealer, der er beskyttede mod tilstandsændringer gennem naturbeskyttelsesloven § 3. Eng- og mosearealerne er beliggende inden for de udpegede lavbundsområder samt områder med naturbeskyttelsesinteresser jf. Kommuneplanen for Viborg Kommune. Det følger af kommuneplanen at indgreb i naturområder, der ændrer arealernes naturtilstand, alene tillades, hvis det samlede resultat medfører forbedrede levevilkår for det naturlige dyre- og planteliv. Anlægsarbejder der isoleret set medfører forringelse, af de værdier som ligger til grund for udpegningen af naturområder, tillades kun undtagelsesvist og kun hvis projektet også indebærer tiltag der opvejer forringelsen. Tiltagene skal kunne forbedre levevilkårene for det naturlige dyre- og planteliv.
- Ved Vibækvej samt syd for Vinkelvej gennemskæres fredskovsarealer, der også er udpegede som områder med naturbeskyttelsesinteresser i Kommuneplanen for Viborg Kommune. Hertil kommer at flere af skovarealerne er registrerede som 'Naturmæssigt særlig værdifuld skov' jf. skovloven § 25. Udtrykket dækker over skov med naturværdier, der rækker udover det gennemsnitlige og almindelige. Det vil sige skov, som har særlig stor betydning for bevarelse af biologisk mangfoldighed i Danmark – forstået på både system-, arts- og genniveau.⁴⁴
- Ved Vibækvej krydses et unavngivet beskyttet vandløb, og nord for Vinkelvej krydses det beskyttede vandløb Mølleå. Begge vandløb udgør tilløb til Nørreå. Vandløbene indgår også i områder med naturinteresser jf. Kommuneplanen for Viborg Kommune.
- Fund af bilag IV-arter og øvrige fredede arter:
 - Inden for det udpegede lavbundsområde ved Tapdrupvej er der flere registreringer af bilag IV-arten stor vandsalamander.
 - Omkring Nørreå, Mølleå samt øvrige mindre tilløb til Nørreå er der flere registreringer af bilag IV-arten odder.
 - Omkring Mølleå er der flere registreringer af bilag IV-arten bæver.
 - Omkring Søndersø og Nørresø er der flere registreringer af bilag IV-arten damflagermus.
- Nørreå ligger inden for Natura 2000-område nr. 30, Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simested og Nørre Ådal, Skravad Bæk og habitatområde H30.⁴⁵ Natura 2000-området ligger umiddelbart øst for Vibækvej. Nørreå indgår som habitatnaturtypen vandløb i udpegningsgrundlaget. Ud over Nørreå, er de nærmeste kortlagte habitatnaturtyper i forhold til det skitserede vejforløb skovbevokset tørvemose og rigkær, der ligger i tilknytning til det unavngivne beskyttede vandløb, der krydses.

⁴⁴ <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/skovbrug/naturmaessigt-saerlig-vaerdifuld-skov-25-skov>

⁴⁵ <https://edit.mst.dk/media/cweh43sa/n30-natura-2000-plan-2022-27-skals-aa-mm.pdf>

Stor vandsalamander, odder og damflagermus indgår bl.a. som arter i udpegningsgrundlaget. Det følger af Natura 2000-planen at for odderen udgør habitatområdet et vigtigt levested med de mange vandløb og søer. Det følger desuden af Natura 2000-planen, at der i området findes væsentlige bestande af de sjældne arter damflagermus og stor vandsalamander.

Som angivet er der flere odder registreringer omkring Nørreå, Mølleå samt øvrige mindre tilløb til Nørreå. Det kan derfor ikke afvises at det skitserede vejforløb, der krydser vandløb hvor odder er registreret, kan påvirke artens levesteder, fordi krydsningerne er angivet på uforstyrrede strækninger i de eksisterende forhold. Derudover det kan samtidig ikke afvises at de individer af arten, der færdes i området omkring det skitserede vejforløb, indgår i den bestand, der er knyttet til Natura 2000-området fordi der er tale om registreringer i vandløb med nærhed og tilknytning til Natura 2000-området. Den kendte vandringsafstand for odder er 10 km.

Som angivet er damflagermus registreret omkring Søndersø og Nørresø. Det følger af "Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV" at (citater): *Kendskabet til damflagermusens yngleområder i Danmark er ringe, men det ser ud som om damflagermus især slår sig ned i huse og sjældnere i hule træer. Kolonierne ligger i nærheden af jagtområderne. Disse er ofte vandflader af større søer, åer, fjorde, sunde og tagrørsbevoksninger. Det er i praksis ganske vanskeligt at afgrænse artens yngleområder." Samt "... en stor del af bestanden af damflagermus i Jylland overvintrer i Kalkgruberne i Mønsted, Daugbjerg, Smidie og Tingbæk (se afsnit om rasteområder). Disse overvintringsområder er meget vigtige for arten, idet parringsaktiviteterne også foregår her (Baagøe 2007b)." Det fremgår desuden af "Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV" at (citater): *"Damflagermus er sårbar over for fjernelse af træer med hulheder, da den om sommeren kan have opholdssted i sådanne træer. Arten kan bruge forskellige træer, så det er ikke nok bare at skåne enkelte træer med hulheder. ... For arter, der, som damflagermus, er afhængige af at følge ledelinjer i landskabet, vil ødelæggelse eller større brud på ledelinjerne være skadelige for flagermusene. Det kan fx ske i forbindelse med anlæg af motorveje eller andre større veje, ved bebyggelse af et område m.v. Der er eksempler på trafikdrab af flagermus, hvor sådanne stærkt benyttede ledelinjer krydses af trafikerede veje. ... Arten kan jage i skovbryn, og dels tjener skovbryn mv. ofte som ledelinier i landskabet."*⁴⁶ Mølleå danner sammenhæng mellem søerne og Nørreå, og dermed sammenhæng og ledelinje mellem de kendte registreringer af arten og Natura 2000-området. Med den tilgængelige viden om arten kan det ikke afvises at individer af arten har levesteder, herunder raste- og fourageringsområder i og omkring vandløbene og skovområderne ved det skitserede vejtracé. På den baggrund kan det ikke afvises at det skitserede vejforløb kan påvirke rasteområder og levesteder for arten. Derudover det kan samtidig ikke afvises at de individer af arten, der færdes i området omkring det skitserede vejforløb, indgår i den bestand der er knyttet til Natura 2000-området, fordi der er tale om registreringer inden for artens kendte udbredelse.*

Som angivet er der flere registreringer af stor vandsalamander i nærområdet. Inden for Natura 2000-området er der kortlagte levesteder for stor vandsalamander omkring Vinkelvej ca. 200 m øst for det skitserede vejforløb. Eksisterende bevoksninger og ekstensivt udnyttede arealer danner sammenhæng mellem levestederne og det skovområde, hvor vejforløbet er skitseret. Det følger af "Opdatering af: Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV" at (citater): *"... stor vandsalamanders levesteder og rasteområder på land ligger oftest nær vandhullet, hvor der er gode skjulesteder (grene, sten, o. lign.), gerne med store mængder af dødt ved under naturligt henfald. Størstedelen af bestanden*

⁴⁶ <https://www2.dmu.dk/pub/fr635.pdf>

opsøger levesteder inden for få hundreder meter, men enkelte individer kan vandre op mod 1 km (Jehle 2000). Salamandrene vandrer fra ynglestederne på fugtige nætter, hvor risikoen for udtørring af dyrenes hud er lav. Spredningen fra ynglestederne til levesteder på land er typisk omkring 100 m pr vandringsnat. De maksimale vandringsafstand som er registreret er > 1 km, men dette anses som meget sjældent. Langt de fleste dyr vil finde rasteområder få 100 m fra ynglevandhullerne. Fx er det med radiomærkning vist at 50% opholdt sig inden for 15 m fra ynglestedet, mens 95% opholdt sig inden for en radius af 63 m fra ynglestedet (Jehle 2000).⁴⁷ Det kan derfor ikke afvises at det skitserede vejforløb, der krydser skovområder inden for 200 m fra kortlagte levesteder for arten, kan påvirke artens levesteder. Endvidere det kan samtidig ikke afvises at de individer af arten, der færdes i området omkring det skitserede vejforløb, indgår i den bestand, der er knyttet til Natura 2000-området, fordi der er tale om registreringer inden for artens kendte vandringsafstande.

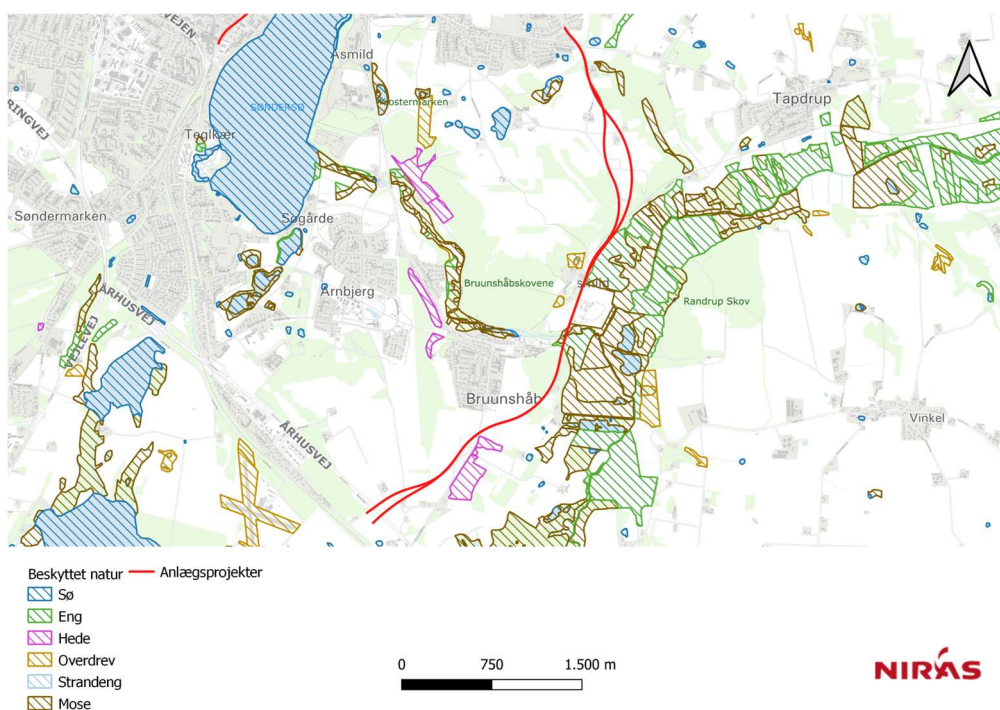
Det følger af de område specifikke retningslinjer i Natura 2000-planen at (citat): "... der søges udtaget kulstofholdige lavbundsjord, der kan bidrage til sammenhængende arealer, øget robusthed og give mulighed for mere naturlig dynamik. Udtagningen kan ligeledes være til gavn for bl.a. Stavsild, Stor vandsalamander, Bæklampret, Odder, Flodlampret, Grøn kølleguldsmed, Sandsvane (T), Blishøne (T), Rørdrum (Y), Plettet rørvagtel (Y), Engsnarre (Y) og Rørhøg (Y). Udtagningen skal også bidrage til at reducere udledningen af CO₂ og et renere vandmiljø." Udpegningerne af lavbundsområder jf. Kommuneplanen for Viborg Kommune følger denne retningslinje, da udpegningerne af disse ligger inden for samt i tilknytning til Natura 2000-området. Da det skitserede vejforløb gennemskærer disse udpegninger, kan det ikke afvises at det kan forhindre fremtidig realisering af naturgenoprettende hydrologiprojekter, vådområde og/eller (klima)lavbundsprojekter inden for disse områder, hvilket kan forhindre opnåelse af målsætningerne for Natura 2000-området.

Det vurderes samlet set, at det ikke kan afvises at det skitserede vejforløb kan medføre en væsentlig påvirkning på naturbeskyttede arealer, bilag IV-arter samt habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Realisering af det skitserede projekt forudsætter derfor nærmere undersøgelser og vurderinger. Dette skal ske i forbindelse med den endelige projektering af vejforløbet.

⁴⁷ https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_500-599/SR520.pdf



Figur 7.30: Projekt 2.3.1 Østlig omfartsvej vist sammen med fuglebeskyttelses-/habitatområde N30 samt og udpeget lavbund og økologiske forbindelser i Kommuneplanen for Viborg Kommune © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.



Figur 7.31: Projekt 2.3.1 Østlig omfartsvej vist sammen beskyttede naturtyper © Viborg Kommune, SDFE, WMS-tjeneste. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

7.2.2. Fredning

Projektforslag 2.2.4 *Cykelsti på Nørregade i Bjerringbro* tangerer kirkefredningen omkring Bjerringbro Kirke.⁴⁸ Det følger af fredningskendelsen, at der ikke må foretages ændringer inden for fredningen, som kan virke skæmmende eller hæmmende for udsigten til eller fra kirken eller kirkegården. Det vurderes umiddelbart muligt at etablere en cykelsti langs vejen, der sikrer dette hensyn, men der skal i forbindelse med realisering projektforslaget indgå en konkret vurdering af hvordan dette sikres.

Projektforslag 2.2.10 *Cykelsti mellem Rødding og Løvel* tangerer kirkefredningen omkring Rødding Kirke.⁴⁹ Det følger af fredningskendelsen, at der ikke må foretages ændringer inden for fredningen, som kan virke skæmmende eller hæmmende for udsigten til eller fra kirken eller kirkegården. Det vurderes umiddelbart muligt at etablere en cykelsti langs vejen, der sikrer dette hensyn, men der skal i forbindelse med realisering projektforslaget indgå en konkret vurdering af hvordan dette sikres.

Projektforslag 2.3.1 *Østlig omfartsvej*. Det skitserede vejforløb ligger lige uden for den nordlige afgrænsning af det fredede område Stenshøje, der rummer et betydeligt antal gravhøje. Det følger af fredningskendelsen at (*cit*): "*der må ikke foretages bebyggelse, beplantning, terrænændringer eller anbringes skure, boder, hæs, master, skilte, udsigtsspærrende hegn el. lign. Nye veje må ikke anlægges uden fredningsnævnets godkendelse.*"⁵⁰ Det vurderes umiddelbart muligt at etablere vejen uden for det fredede område, men der skal i forbindelse med realisering projektforslaget indgå en konkret vurdering af hvordan dette sikres.

7.2.3. Bygge- og beskyttelseslinjer

Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer skal sikre, at de nærmeste omgivelser ved søer og åer samt omkring fortidsminder, skove og kirker friholdes for bebyggelse eller andre væsentlige landskabelige indgreb.⁵¹ Beskyttelseslinjerne skal medvirke til beskyttelse af landskabet og det åbne land og de særlige landskabselementer, som de vedrører og – for strande, skove, søer og vandløb - at varetage naturbeskyttelseshensyn ved beskyttelse af arealerne som levested og spredningskorridor for plante- og dyreliv.⁵²

7.2.3.1. Skovbyggelinje

Naturbeskyttelseslovens § 17 omhandler skovbyggelinjen. Heri fastsættes at offentlige skove og private skove på samlet over 20 ha er omfattet af en 300 m byggelinje omkring arealet. Det er ikke tilladt at placere ny bebyggelse, campingvogne og lignende inden for linjen.⁵³

Følgende projektforslag er placeret inden for skovbyggelinjen:

- Projekt nr. 2.2.7: Etablere cykelfaciliteter langs Nørrehedevej igennem Tange. Skal anlægges langs eksisterende vej.
- Projektforslag 2.2.11 etape 1: Etablering af enkeltrettede cykelstier fra Rute 13 langs Gl. Aalborgvej til Nordskoven i Bjerregrav går igennem skovbyggelinje. Skal anlægges langs etableret vej.
- Projektforslag 2.2.11 etape 2: Ændring af dobbeltrettet cykelsti uden rabat mellem Bjerregrav og Møldrupsdrup. Den del af strækningen der skal etableres i Bjerregrav. Skal anlægges langs etableret vej.
- Projekt nr. 2.2.12: Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup, etape 2 og evt. forlængelse. Skal anlægges langs etableret vej.

⁴⁸ <https://www2.blst.dk/nfr/02020.01.pdf>

⁴⁹ <https://www2.blst.dk/nfr/01885.06.pdf>

⁵⁰ <https://www2.blst.dk/nfr/01308.00.pdf>

⁵¹ [Bygge- og beskyttelseslinjer \(mst.dk\)](#)

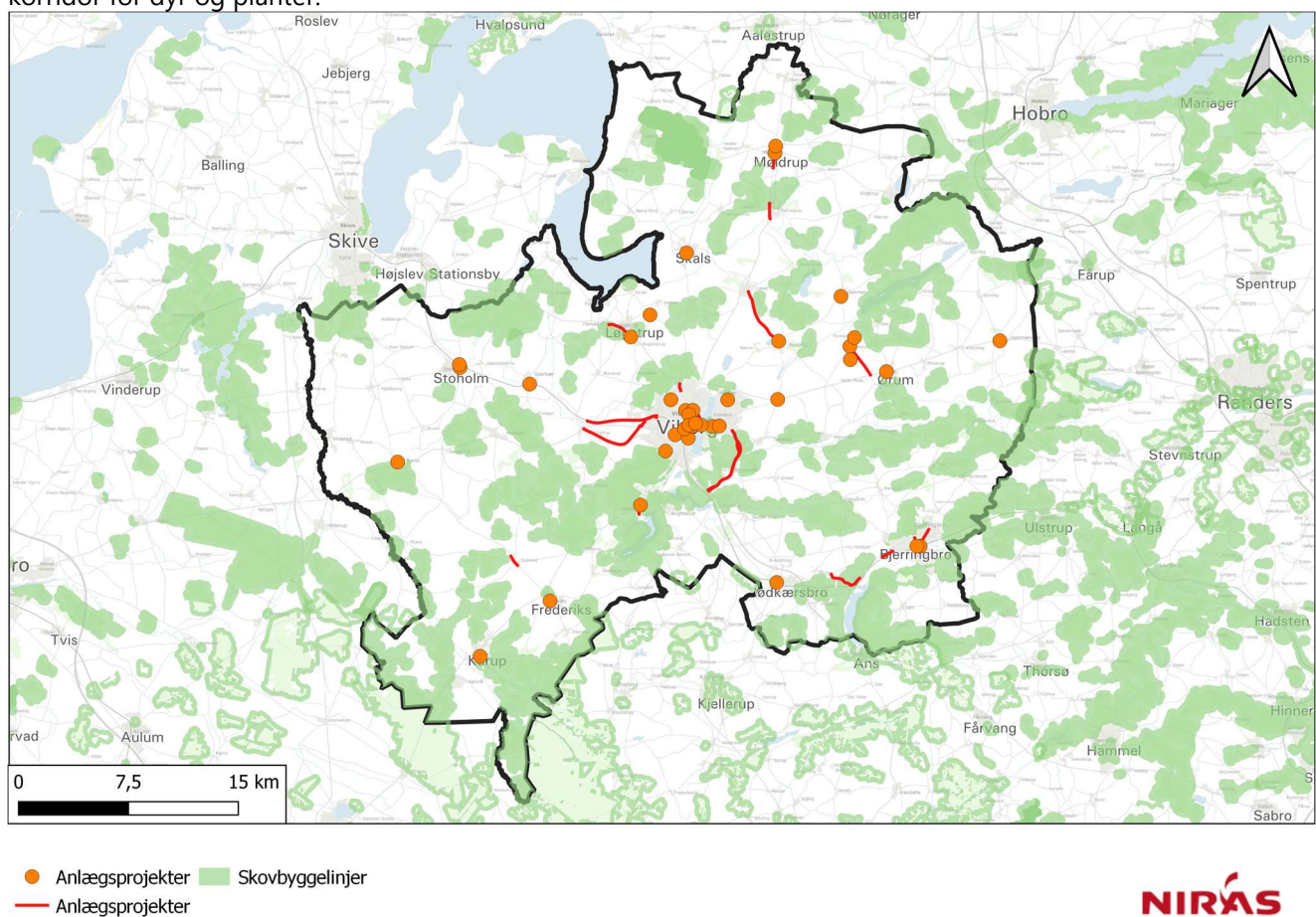
⁵² [Vejledning om bygge- og beskyttelseslinjer naturbeskyttelseslovens § 16-19 \(mst.dk\)](#)

⁵³ [Bygge- og beskyttelseslinjer \(mst.dk\)](#)

- Projekt nr. 2.2.14 Opgradering af sti fra rute 12 mod De Fem Halder. Asfaltering af eksisterende grussti.
- Projektforslag 2.1.6: Rundkørsel Hans Tausens Allé / Bisp Gunners Vej. Udvidelse af eksisterende rundkørsel.
- Projekt nr. 2.2.17: Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Overlund
- Projekt nr. 2.2.17: Forbedret cykelparkering ved strategisk stoppested Hald Ege/Hald Sø
- Projekt nr. 2.3.1: Østlig omfartsvej

Østlig omfartsvej skitseres etableret delvist inden for fredskovpligtige arealer samt inden for skovbyggelinjer, på arealer, hvor der ikke er bebyggelse eller eksisterende veje. Det skal derfor vurderes nærmere i forbindelse med den endelige projektering om vejforløbet kan ændres, så denne påvirkning fjernes.

De øvrige nye projekter der fremgår af forslag til trafikplanen, skal alle etableres langs eksisterende veje og vejanlæg eller i allerede bebyggede områder, og med god afstand til de fredskovpligtige arealer. Derfor vurderes det, at disse projektforslag ikke forhindrer skovbrynenes fortsatte funktion som levested og spredningskorridor for dyr og planter.



Figur 7.1: Udpegede skovbyggelinjer i Viborg Kommune og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter. © SDFE, WMS-

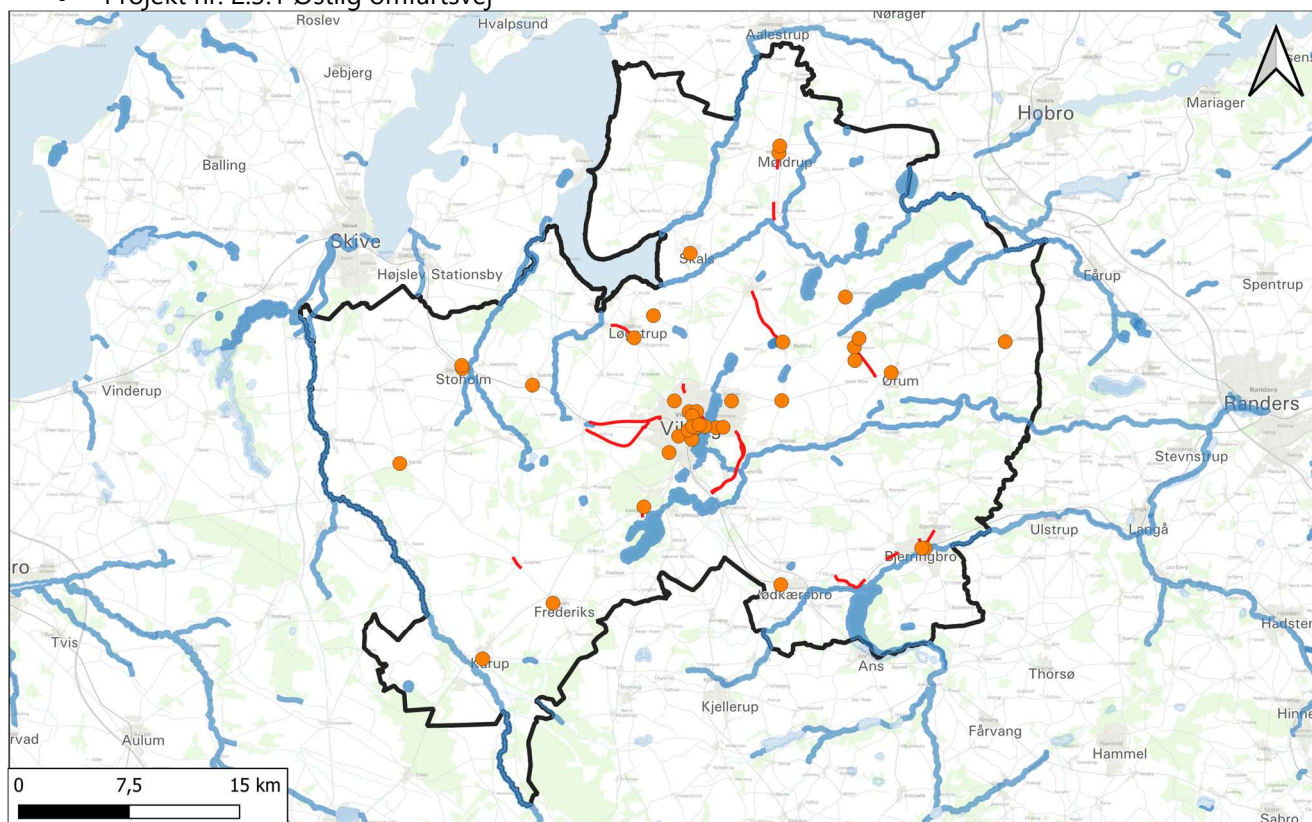
tjeneste, skærmbort dæmpet og matrikelkort. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

7.2.3.2. Sø- og åbeskyttelseslinje

Søer over 3 ha og vandløb, der er registreret med en beskyttelseslinje efter tidligere lovgivning, er omfattet af en 150 m beskyttelseslinje. Det er ikke tilladt at placere bebyggelse og lignende, etablere beplantning og foretage terrænændringer inden for linjen.⁵⁴

Følgende projektforslag er placeret i sø- og åbeskyttelseslinje:

- Projekt nr. 2.2.7: Etablere cykelfaciliteter langs Nørrehedevej igennem Tange. Skal anlægges langs eksisterende vej.
- Projekt nr. 2.2.9: Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup, alternativ 2. Etablering af fællessti langs det eksisterende jernbanetracé.
- Projekt nr. 2.2.10: Cykelsti mellem Rødding og Løvel. Skal anlægges langs eksisterende vej.
- Projekt nr. 2.3.1 Østlig omfartsvej



■ Åbeskyttelseslinjer ● Anlægsprojekter
■ Søbeskyttelseslinjer — Anlægsprojekter

Figur 7.2: Udpegede å- og søbeskyttelseslinjer i Viborg Kommune og planforslagets miljøvurderingspligtige projekter. © SDFE,

⁵⁴ [Bygge- og beskyttelseslinjer \(mst.dk\)](http://Bygge-og-beskyttelseslinjer.mst.dk)

WMS-tjeneste, skærmbort dæmpet og matrikelkort. Indeholder data, der benyttes i henhold til vilkår for brug af danske offentlige data.

Projekt nr. 2.3.1 Østlig omfartsvej krydser åbeskyttelseslinjen omkring Mølleå. Krydsningen sker hvor der ikke er betydelig eksisterende bebyggelse eller vejanlæg. Det skal derfor vurderes nærmere i forbindelse med den endelige projektering, om vejforløbet kan ændres, så denne påvirkning fjernes.

De øvrige nye projektforslag skitseres etablerede langs eksisterende vej- eller stiforløb. Derfor vurderes det, at disse projektforslag ikke forhindrer områdernes fortsatte funktion som levested og spredningskorridor for dyr og planter.

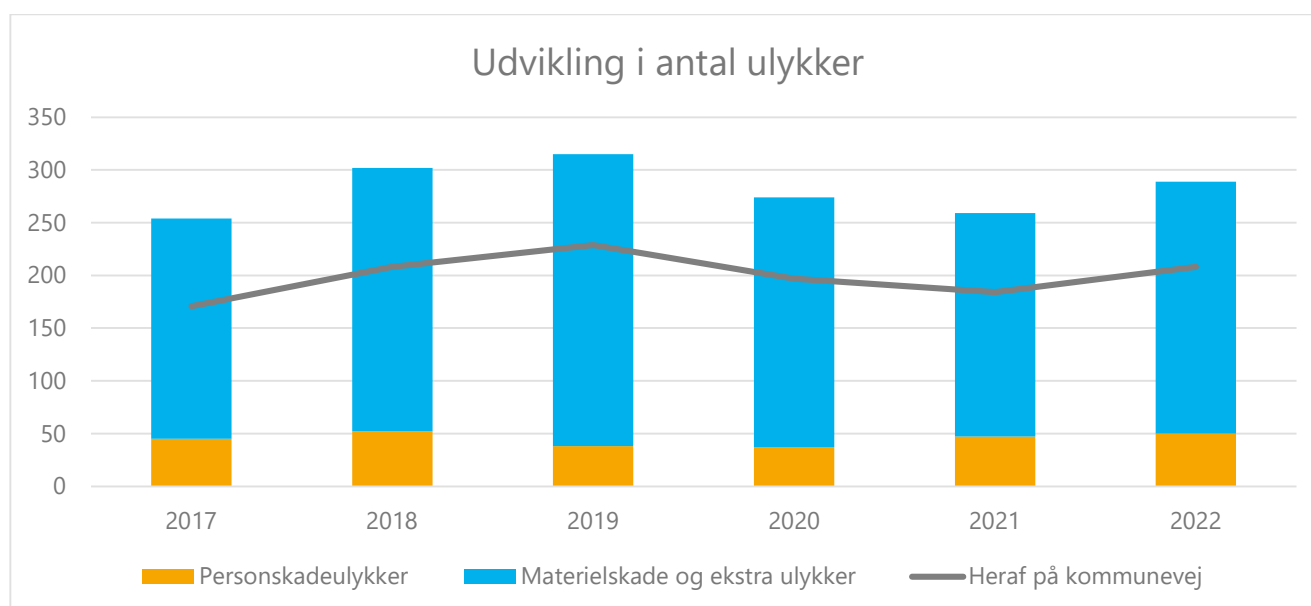
7.3. Trafik og transport

7.3.1. Trafiksikkerhed

7.3.1.1. Eksisterende forhold

Det er essentielt at kunne færdes i trafikken uden risici for at komme til skade. I Danmark har der været stort fokus på at forbedre trafiksikkerheden, og som resultat heraf har der de sidste mange år været et væsentligt fald i antallet af dræbte og tilskadekomne. Alligevel er antallet af folk, som bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken stadig for højt.

I Viborg Kommune er der i perioden 2017-2022 sket 1693 politiregistrerede ulykker på vejnettet i Viborg Kommune. I perioden fra 2017 til 2019 var der en stigning i antallet af ulykker, men det er faldet i 2020 og 2021, og igen steget i 2022.



Figur 7.3: Udvikling i antal ulykker på stats- og kommuneveje i Viborg Kommune i perioden 2017-2022

Personskadernes alvorlighedsgrad varierer fra år til år med i overkant af totalt 50 personskader om året. Antallet af dræbte har været mellem 1 - 6 årligt, hvor udviklingen var faldende i begyndelse af perioden. I 2020 er der

kun registreret én dræbt i trafikken på vejnettet i Viborg Kommune, hvilket forventeligt kan tilskrives nedlukningen af samfundet som følge af Corona. I 2022 er der registreret seks dræbte, hvilket er det højeste antal i perioden. Det har også været flere personskader på kommunens veje i 2022 sammenlignet med de andre år i perioden. Antallet af tilskadekomne i perioden har været i gennemsnit omkring 29 og 21 årligt for henholdsvis alvorlig og lettere tilskadekomne.

7.3.1.2. *Vurdering af virkning*

Ved at forbedre cykelstinetværket, både i Viborg og mellem de omkringliggende byer i kommunen, øges trafik-sikkerheden for cyklister. Rundkørslerne udgør også i dag en trafiksikkerhedsmæssig risiko. Rundkørslerne gøres derfor mere sikre at benytte som cyklist, så cyklen kan blive det fortrukne transportmiddel til hverdagens gøremål for de borgere, som har mulighed for dette. En aktiv form for transport vil gavne både trafikken, sundheden og miljøet.

Derudover udgør flere signalregulerede kryds også sortpletter, og derfor vil en trafiksikkerhedsmæssig forbedring af disse bidrage væsentligt til en mere trafiksikker kommune for både hårde og bløde bilister.

Nedsættelse af hastigheder omkring skoler bidrager til et mere sikkert trafikmiljø omkring skolerne, og bidrager til at skolebørn transporter sig selv i skole. Det vil også reducere trafikken omkring skolerne, hvis flere forældre ikke behøver at køre deres børn i skole.

Hertil kommer at forslaget til Trafikplanen rummer et afsnit, som specifikt handler om trafikfarlige skoleveje. Her anføres at i 2019 blev alle veje i Viborg Kommune i samarbejde med Midt- og Vestjyllands Politi gennemgået og vurderet om de var trafikfarlige eller ej. Som baggrund for vurderingen var besigtigelser, data om trafikmængde, hastighed og trafikulykker, samt vejens forløb og bredde. Trafikfarlige skoleveje er veje, som vurderes at udgøre en særlig risiko for skoleelevers sikkerhed. Det fremgår af forslag til Trafikplanen at vejene skal vurderes igen til skoleåret 2025/2026 i et samarbejde mellem Viborg Kommune og politiet. Ved denne gennemgang sikres opmærksomheden på området og eventuelle behov for at gennemføre konkrete trafiksikkerhedstiltag.

7.3.2. **Trafikafvikling/kapacitet**

7.3.2.1. *Eksisterende forhold*

Med over 50.000 arbejdspladser i Viborg Kommune, er der behov for, at medarbejdere og varer let kan komme til og fra virksomhederne, både rundt i Danmark og over landegrænser. Der pendler dagligt ca. 12.500 personer til Viborg Kommune og ca. 14.200 ud af Viborg Kommune til de omkringliggende kommuner.

Trafikmængden på statsvejnettet, især i og omkring Viborg, er høj og skaber trængsel på vejnettet. Belastningen påvirker også kommunens øvrige vejnet i Viborg, hvor fremkommeligheden nedsættes, særligt omkring flere centrale kryds på statsvejnettet.

Tung trafik udgør på mange veje mere end 10 % af den totale døgntrafik, og på nogle veje er andelen af tunge køretøj større. En høj andel af tung trafik ses både på statsvejnettet, særlig omkring Viborg, og på større kommuneveje som Vestre Skivevej (rute 186). Der skal være plads til de store køretøjer på vejnettet, men samtidig skal der rettes opmærksomhed mod, at de kan medføre gener for den øvrige trafik. Der er derfor flere hensyn at være opmærksomme på ved håndtering af den tunge trafik på vejene. De tunge køretøjers voksevæk har over de senere år stillet nye krav til udformning af det overordnede vejnet og tilgængeligheden til erhvervsområder. Samtidig med at trafikbelastningen på vejnettet stiger, kommer der også flere større køretøj, som skaber udfordringer. Både på statsveje og de overordnede kommuneveje, der forløber gennem byområder, er der en særlig udfordring med tung trafik. Pladskravene til de store køretøjer kræver et vejnet med brede veje og krydsområder, og dette inviterer ofte til høje hastigheder. Derfor er der flere steder ønske om, at de store køretøjer ledes udenom byerne for at sikre bedre forhold for lokaltrafikken og for lette trafikanter på strækninger

gennem byer med en stor andel tung trafik.

7.3.2.2. *Vurdering af virkning*

Vejnettet skal skabe god tilgængelighed og fremkommelighed i kommunen nu og i fremtiden. I forslaget til Trafikplanen indgår en fremskrevet trafikmodel for Viborg Kommune med angivelse af fremskrevne trafikmængder og angivelse af særligt belastede veje.

I forslaget til Trafikplanen er realisering af projekterne, nummereret 2.3.1-2.3.5, netop rettet mod at skabe en bedre trafikafvikling, kombineret med øvrige projekter, der afskiller biltrafikken fra de bløde trafikanter, samt understøtter den offentlige transport, vurderes det af forslaget til Trafikplanen rummer tiltag, der imødekommer udfordringerne ved den nuværende trafikafvikling.

Hertil kommer at projektkataloget til forslag til Trafikplanen rummer en liste af sortpletprojekter, nummer 2.1.1-2.1.11, der også skal hjælpe til mere sikker trafikafvikling og afhjælpe eksisterende udfordringer.

Det fremgår desuden af forslaget til Trafikplanen at igennem den fysiske planlægning, bør det sikres, at nye erhvervsområder placeres tæt på det overordnede vejnet. Logistiske områder bør tænkes sammen med de nye planlagte infrastrukturudbygninger, som midtjysk motorvej, østlig omfartsvej og de øvrige statsveje. En strategisk placering af facadevirksomheder, logistikvirksomheder og servicefunktioner nær det overordnede vejnet kan være med til at reducere det samlede transportarbejde samt store køretøjers påvirkning af øvrige trafikanter. De store erhvervsområder i Viborg Kommune har en god beliggenhed i forhold til det overordnede vejnet, og der er generelt effektive transportruter for den tunge trafik i og igennem Viborg Kommune i dag. De primære udlæg af erhvervsområder i Kommuneplanen ligger i den nordvestlige og vestlige del af Viborg. De vestlige områder, der ligger i tilknytning til hovedvej 16 mod Holstebro, er ikke fuldt ud realiserede. Hertil kommer udlæg af erhvervsområder ved Foulum, der kombineret med en planlagt energipark ved Tjele med forventning om biogasanlæg og produktionsanlæg,⁵⁵ øger presset på kommunens mindre veje samt hovedvej 16 mod Randers. En fremtidig realisering af dem vil øge presset på vejnettet til og fra disse områder og understøtter den allerede vedtagne plan om en østlig omfartsvej, der skal forbinde hovedvejene 16 og 26, og sikre trafikafviklingen. Det anføres desuden i planforslaget, at der i forbindelse med placering af nye biogasanlæg, produktionsanlæg og transportvirksomheder, der medfører øget trafik, skal være en særlig opmærksomhed ved placering af disse i forbindelse med mindre byer, hvor det eksisterende vejnet ikke nødvendigvis kan rumme den ekstra belastning.

Med indholdet i forslaget til Trafikplanen vurderes det muligt at realisere tiltag, der forbedrer trafikafviklingen.

7.4. **Menneskers sundhed**

De tiltag som foreslås i trafikplanen, kan have både en positiv og negativ indvirkning på borgernes sundhed som resultat af ændringer i støjniveau, luftforurening samt forbedring af trafiksikkerheden og adgangen til rekreative muligheder.

⁵⁵ <https://viborg.dk/demokrati-og-indflydelse/indflydelse-og-debat/hoeringer-og-afgoerelser/viborg-kommune-hoering-om-ny-planlaegning-for-energipark-ved-tjele/>

7.4.1. Støj

7.4.1.1. Eksisterende forhold

Trafikbelastede veje udgør en sundhedsrisiko for beboere, og andre, der holder til langs vejene, i form af trafikstøj. Undersøgelser viser, at hvis støjen fra vejtrafikken overskrider et vist niveau, så har det en påvirkning på menneskers dagligdag. I de tilfælde, hvor støjniveauet overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj, betragtes de for værende sundhedsmæssigt utilfredsstillende. Boliger der udsættes for trafikstøj over 58 dB, anses som værende støjbelastede. Hvis de udsættes for støj over 68 dB, anses de som værende stærkt støjbelastede.⁵⁶

Støj har en negativ påvirkning på menneskers sundhed, da risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb forhøjes. Det er muligt at måle forhøjet blodtryk og puls samt produktion af stresshormoner hos mennesker, der udsættes for en vedvarende støjbelastning. Endvidere kan udsættelse for stærk støj over længere tid ad gangen resultere i angst eller depression eller anspændthed og irritation. Hvis børn eksponeres for høj støj i en længere periode, kan det have en negativ indvirkning på deres sprogudvikling og læseindlæring. Støj virker også negativt på børns koncentration og motivation.⁵⁷

Trafikstøj består af motor-, udstødnings- og hjulstøj. Motor- og udstødningsstøj er mest dominerende ved lave hastigheder under 35 km/t for personbiler og 60 km/t for tung transport, og ved højere hastigheder bliver hjulstøjen den mest dominerende støjkilde. Det kan derfor ikke forventes, at en større andel af elbiler i bilparken kan løse alle problemer med trafikstøj. Vejbanens tilstand har betydning for støjniveauet, idet hjulstøjen opstår ved dækkenes kontakt med vejbanen.⁵⁸

Af Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2018-2023 fremgår det, at i alt 1.022 boliger i Viborg Kommune er støjbelastede i en grad over Miljøstyrelsens anbefalede grænseværdi på 58 dB, som et resultat af støjudbredelse fra statsveje. Viborg Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Vejle-Viborg (hldv. 348), Viborgvej (hldv. 407, Rute 26), Søndre Ringvej (hldv. 409, rute 26), Vestre Ringvej (hldv. 410, rute 26), Viborg-Sønderup (hldv. 411), Randers-Viborg (hldv. 416), Viborg-Holstebro (hldv. 417), Viborg-Herning (hldv. 439) samt Viborg-Skive (hldv. 441).

7.4.1.2. Vurdering af virkning

Belastningen af vejnettet forventes ændret som følge af de nye planlagte cykelprojekter. Forbedrede forhold for cyklister kan øge antallet af cyklister og reducere antallet af bilister, hvorved støjpåvirkningen fra vejnettet reduceres. Den positive påvirkning på støjniveauet vil dog være begrænset, da der skal flyttes store mængder af trafik, før der er tale om en hørbar effekt.

Ved gennemførelse af de planlagte anlægsprojekter, kan der være en midlertidig stigning i støjgener i områder, som tidligere ikke har været berørt af store trafikmængder. Dette skyldes, at fremkommeligheden på udvalgte strækninger reduceres under anlæg, hvilket flytter bilister over på andre veje. Her er dog tale om en begrænset periode, der ikke vurderes at medføre væsentlige gener for de omkringboende. Generne kan mindskes ved trafikregulerende tiltag som f.eks. midlertidig nedsættelse af hastigheden på udvalgte vejstrækninger.

Planforslagets tiltag i forhold til trafikafvikling og håndtering af tung transport, i samspil med planlægning for transporttunge erhverv langs det primære vejnet herunder hovedvejene 13, 16 og 26, vurderes at medføre en yderligere støjbelastning af boliger langs disse veje. På sigt kan der være behov for at sikre disse boliger via

⁵⁶ https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1_wcag

⁵⁷ https://edit.mst.dk/media/hadppiyoq/styr_paa_stoejen.pdf

⁵⁸ https://edit.mst.dk/media/hadppiyoq/styr_paa_stoejen.pdf

tilpassede afværgetiltag. Det er med det foreliggende vidensniveau ikke muligt at gennemføre støjberegninger og udarbejde støjudbredelseskort.

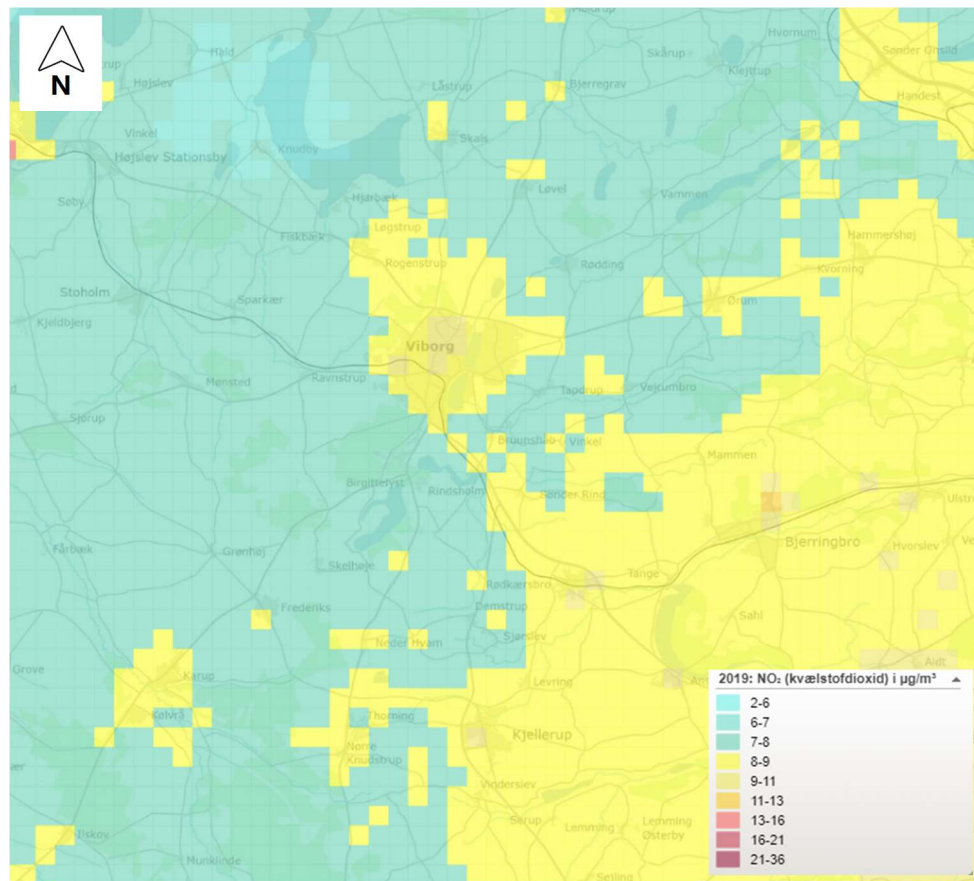
7.4.2. Luftforurening

7.4.2.1. Eksisterende forhold

Luftforurening påvirker menneskers sundhed og kan være årsag til hjerte- og lungesygdomme, slagtilfælde, astmaanfald, lungekræft, fosterpåvirkning, bronkitis og nedsat lungefunktion hos børn. Selvom luftforureningen i Danmark er faldet de seneste årtier, giver luftforureningen stadig anledning til helbredsskader i den danske befolkning. De seneste danske beregninger fra januar 2020 viser, at luftforureningen i Danmark var årsag til 4200 tidlige dødsfald årligt i gennemsnit i perioden 2016-2018.⁵⁹ Luftens indhold af forureningen overvåges i Danmark af Miljøstyrelsen i samarbejde med DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi. De stoffer der måles, er bl.a. kvælstofdioxid (NO₂), svovldioxid (SO₂), partikler (PM_{2,5} og PM₁₀), kulilte (CO) og ozon (O₃), bly, benzen samt visse tungmetaller. Målingerne og modelberegningerne anvendes til at vurdere, om EU's grænseværdier for luftkvalitet er overholdt.

For kvælstofdioxid (NO₂) er grænseværdien 40 µg/m³ for årgennemsnittet, hvilket er fastlagt på grundlag af en helbredsmæssig vurdering. I Viborg Kommune ligger det beregnede niveau for NO₂ mellem 7-8 til 8-9 for størstedelen af kommunen, men med højere niveauer på 9-11 i byerne Viborg, Bjerringbro og Rødkærsbro (se Figur 7.1).

⁵⁹ [Luftforurening - Sundhedsstyrelsen](#)



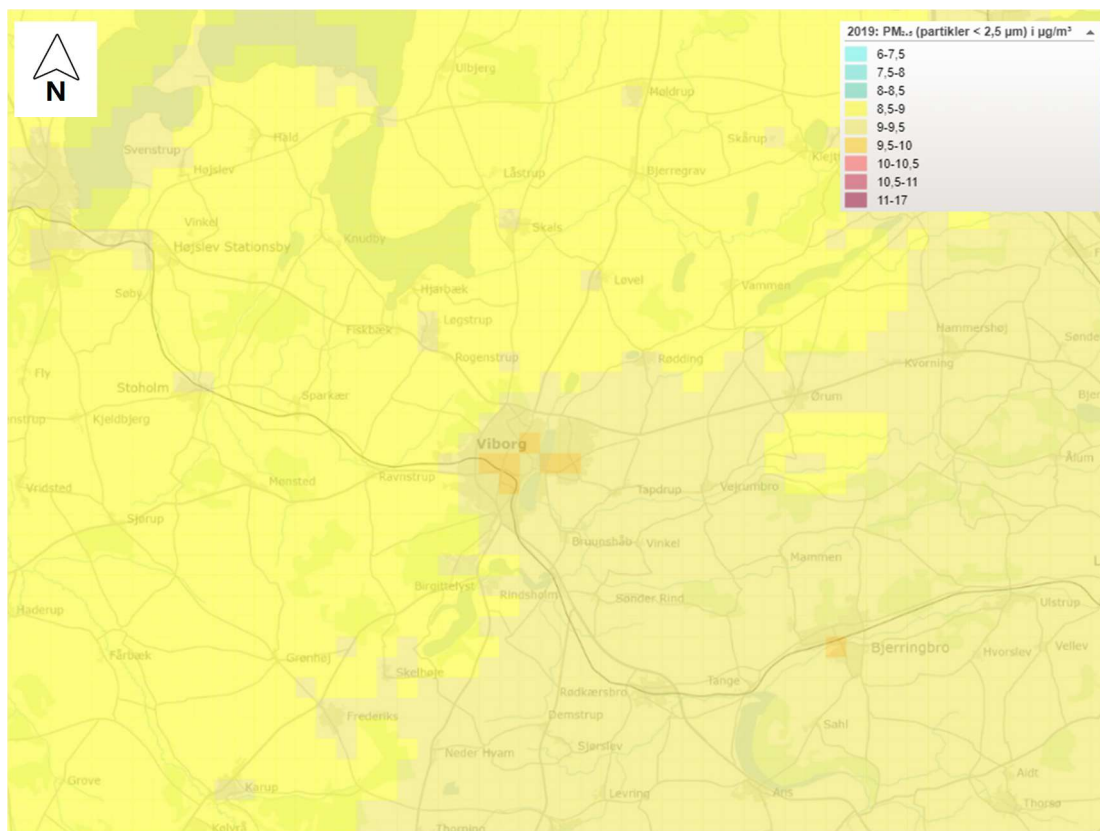
Figur 7.4: Det beregnede niveau for NO₂ (2019)⁶⁰

For grove partikler PM₁₀ er grænseværdien 40 µg/m³ for årgennemsnittet. PM₁₀ er partikler mindre en 10 µm, som stammer fra blandt andet ophvirvlet jordstøv og forbrænding. I Viborg Kommune er det beregnede niveau for PM₁₀ på mellem 16 og 18.⁶¹ Grænseværdien for fine partikler PM_{2,5} er 25 µg/m³ for årgennemsnittet. PM_{2,5} partikler dannes ofte ud fra kemiske reaktioner i luften mellem NO₂ og SO₂ fra blandt andet motorer. I Viborg Kommune ligger det beregnede niveau for PM_{2,5} mellem 8,5 og 9,5 med områder i Viborg og Bjerringbro, der har et niveau på 9,5-10 (se Figur 7.2).

Det er dog værd at bemærke, at partikelniveauerne i Viborg Kommune er langt under grænseværdierne. Og det må forventes at i takt med, at mere miljøvenlige drivmidler vinder indpas, vil emissioner fra trafikken reduceres.

⁶⁰ [Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](https://spatialsuite.dk)

⁶¹ [Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](https://spatialsuite.dk)



Figur 7.5: Det beregnede niveau for PM_{2,5} (2019).⁶²

7.4.2.2. Vurdering af virkning

Ved at skabe bedre muligheder for at transportere sig selv på cykel, anvende samkørsel eller kollektiv transport, kan antallet af biler falde og fremkommeligheden på vejene derved øges, hvilket vil formindske transportens klimabelastning. Når flere rejser med cykel eller kollektiv transport bruges energien til transport og pladsen på vejene klogere. Dette har en positiv indvirkning på luftkvaliteten. En større ændring af transportadfærd kræver tid, men de konkrete tiltag der indgår i planforslaget vurderes at understøtte denne ændring og det er første skridt i en klogere anvendelse af vejene.

7.4.3. Fritid og rekreative interesser

7.4.3.1. Eksisterende forhold

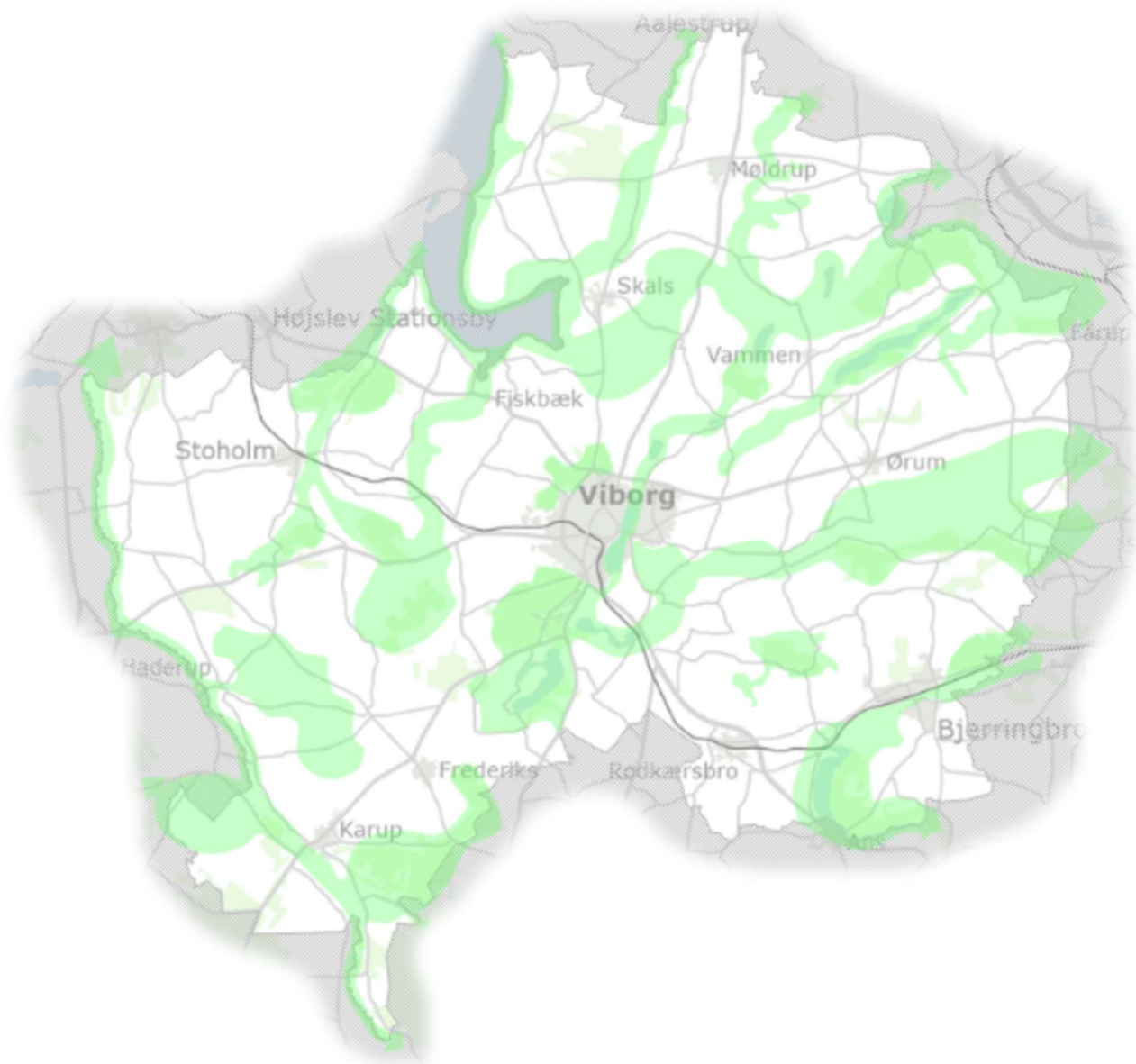
I relation til den stigende urbanisering udsættes grønne områder konstant for pres i form af nye bygninger og infrastruktur. Men vi har brug for, at grønne områder er tilgængelige, da naturen er vigtigt for vores mentale sundhed og afhjælper hverdagens stress og jag.⁶³

Viborg Kommune har en grøn struktur, der strækker og bugter sig på tværs af hele kommunen. Kommunen er Danmarks næststørste kommune målt på geografi og mange af kommunens rekreative oplevelser knytter sig til naturområder og landskabet i landdistrikterne. Viborg Kommune er naturskøn med væsentlige kystlandskaber,

⁶² [Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](https://spatialsuite.dk)

⁶³ <https://videntjenesten.ku.dk/filer/rapporter/park-og-landskab/pog140.pdf>

skove, heder, ådale og søer. Disse udgør et sammenhængende naturområde og danner kommunens grønne struktur.



Figur 7.6: Den grønne struktur i Viborg Kommune.⁶⁴

Det er gode muligheder for at udfolde sine rekreative interesser i Viborg Kommune, hvor der er omfattende grønne strukturer, som strækker sig over hele kommunen med Viborg Naturpark, Hald Ege området, plantager og hedeområder.

7.4.3.2. Vurdering af virkning

Ved at udbygge stinetværket sikres god tilgængelighed til kommunens naturområder og en sammenbinding af den rekreative infrastruktur med hverdagsinfrastrukturen. Sammenhængskraften er vigtig i forhold til at gøre

⁶⁴ <https://viborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/82#/6311>

brug af de rekreative oplevelser og værdier kommunen har at byde på, der ofte knytter sig til landskabet og naturområderne omkring oplandsbyerne. Der er stor efterspørgsel fra kommunens borgere og turister på gode stiforbindelser, der kan fungere som både transportstier, skolestier og rekreative stier.

Den manglende tryghed for cyklister er problematisk for sammenhængskraften imellem by og land, og derfor er dette også et fokuspunkt i de projekter, som er medtaget i trafikplanen. Med de nye cykelstiprojekter, nummereret 2.2.1-2.2.20, tilgodeses cykelforbindelser gennem kommunen. Projekterne understøtter desuden tilgængeligheden og sikkerheden for cyklister lokalt i udvalgte byer i kommunen, der også ligger i nærheden af naturområder med rekreativ værdi. Med disse tiltag vurderes det, at forslaget til Trafikplanen understøtter den fremtidige rekreative anvendelse.

8. Kumulative forhold

I de foregående kapitler er det beskrevet og vurderet, at realisering af forslaget til Trafikplanen ikke i sig selv påvirker de vurderede miljøfaktorer væsentligt. I dette kapitel vurderes, hvorvidt den kumulative effekt mellem indeværende plan og eksisterende eller fremtidige planer eller projekter, der er kendskab til, kan medføre en væsentlig påvirkning på de vurderede miljøfaktorer.

Det vurderes, at den igangsatte undersøgelse af korridorer for Midtjysk Motorvej gennem Viborg Kommune, ikke vil udgøre et kumulativt forhold, der kan vurderes. Som det fremgår af kapitel 3 i denne miljørapport, rummer forslaget til Trafikplanen nye vej- og stiprojekter, der er vurderet realistiske at gennemføre inden for 5 år ift. tid og økonomi. Der er tale om forholdsvis små anlægsprojekter, der kan gennemføres inden for relativt kort tid. På nuværende tidspunkt er der alene igangsat nogle indledende undersøgelser og granskninger af, om hvor projektet måske vil kunne placeres, nødvendigheden af den og hvordan den skal kobles til det eksisterende vejnet. Der er derfor på nuværende tidspunkt ikke vidensgrundlag om projektet, der er tilstrækkeligt til at kunne vurdere, om der kan være kumulative påvirkninger planerne imellem. Det fremgår samtidig af høringsvaret fra Vejdirektoratet (se 4.1.1 i denne miljørapport), at miljøkonsekvensrapporten for motorvejsprojektet vurderes at være færdig i efteråret 2024. Først derefter igangsættes projektet med udbud osv. På den baggrund vurderes det, at de konkrete projekter, der indgår i forslaget til Trafikplanen er gennemført når det konkrete anlægsarbejde på motorvejen igangsættes. Eventuelle kumulative forhold er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkeligt oplyst til at kunne vurdere, om de vil kunne medføre væsentlig miljøpåvirkning.

De primære udlæg af erhvervsområder i Kommuneplanen ligger i den nordvestlige og vestlige del af Viborg. De vestlige områder, der ligger i tilknytning til hovedvej 16 mod Holstebro, er ikke fuldt ud realiserede. Hertil kommer udlæg af erhvervsområder ved Foulum, der kombineret med en planlagt energipark ved Tjele med forventning om biogasanlæg og produktionsanlæg,⁶⁵ øger presset på hovedvej 16 mod Randers. En fremtidig realisering af dem vil øge presset på vejnettet til og fra disse områder og understøtter den allerede vedtagne plan om en østlig omfartsvej, der skal forbinde hovedvejene 16 og 26 og sikre trafikafviklingen.

Ud over effekten fra udlæg af erhvervsområder, energiparker, biogasanlæg m.m. vil udlæg af nye boligområder også medføre ændringer i de trafikale forhold, fordi de nye boligområder også skal vej- og stiforsynes. Forslaget til Trafikplanen rummer opmærksomhed på at understøtte pejlemærkerne i Planstrategi 2040 om ladestander til cykler og biler samt betjening af de nye boligområder med kollektiv trafik.

⁶⁵ <https://viborg.dk/demokrati-og-indflydelse/indflydelse-og-debat/hoeringer-og-afgoerelser/viborg-kommune-hoering-om-ny-planlaegning-for-energipark-ved-tjele/>

Hertil kommer, at planforslaget rummer to konkrete tiltag til at styrke banebetjeningen. Et shuntspor omkring Langå, så toget til/fra Aarhus ikke skal vente og vende i Langå, hvormed rejsetiden til/fra Aarhus forkortes. Samt et yderligere stoppested i Viborg Syd for at give de nye boligområder her bedre adgang til tognettet. Begge projekter er en prioritet for Viborg Kommune, og er beskrevet andetsteds. Derudover bør der arbejdes på, at der i fremtiden kommer til at køre direkte tog mellem Viborg, Aarhus og København, samt at der anlægges en ny banestrækningen over Viborg, Bjerringbro, Hammel og Aarhus. Også her vurderes det, at hensigterne i planforslaget kan reducere den trafikale kumulative påvirkning på vejnettet.

Der er ikke kendskab til øvrige kumulative forhold.

9. Afværgeforanstaltninger

I miljøvurderingen er der ikke fundet behov for afværgeforanstaltninger og ændringer i planforslaget for at forhindre væsentlig påvirkning af de miljømæssige faktorer. De konkrete projekter skal i forbindelse med den endelige projektering tilpasses, så der tages hensyn til relevante miljøfaktorer, som beskrevet i kapitel 12.

10. Overvågning

Overvågning af planens indvirkning på miljøet sker via en række lovgivninger, der særskilt regulerer de pågældende aktiviteter, herunder den almindelige kommunale myndigheds- og driftsudøvelse på vej- og trafikområdet.

Hertil kommer at Viborg Kommune udfører løbende overvågning af en lang række af de miljøforhold, der kan blive berørt af forslaget til Trafikplanen, herunder:

- Revision af kommuneplanen hvert 4. år og miljøvurdering af denne
- Øvrig sektorplanlægning og miljøvurdering af denne
- Lokalplanlægning og miljøvurdering af disse
- Viborg Kommunes løbende statistikker
- Trafiktællinger
- Tilsyn med virksomheder
- Besigtigelse af naturområder
- Miljøsagsbehandling i forbindelse med nyanlæg eller udvidelser/ændringer af virksomheder
- Forudgående miljøvurderinger og tilladelser til projekter
- Byggetilladelser

Hertil kommer øvrige myndigheders løbende overvågning, herunder Vejdirektoratets overvågning af det statslige vejnet samt museernes arkæologiske forundersøgelser/udgravninger i forbindelse med bygge- og anlægsprojekter.

Der foreslås ikke yderligere specifik overvågning.

11. Manglende viden

Miljøvurderingen er foretaget på et overordnet niveau, som matcher det vidensgrundlag, der foreligger omkring forslaget til Trafikplanen. I kapitel 11 listes de opmærksomhedspunkter, som miljøvurderingen har afdækket, og som det ikke har været muligt at vurdere pga. manglende viden vedrørende den fremtidige konkrete realisering af de projekter, der indgår i planforslaget.

12. Opmærksomhedspunkter ved den videre planlægning

Nedenstående opmærksomhedspunkter sikres via gældende sektorlovgivning ifm. realisering af de nye projekter, der indgår i planforslaget. Der er ikke tale om afværgeforanstaltninger, som medfører ændringer i planforslaget, men som skal inddrages i forbindelse med de endelige projektering af de projekter der indgår i projektkataloget. Eventuelle tilpasninger vil ske i den forbindelse. Hertil kommer at projekterne skal undergå en vurdering i forhold til miljøvurderingsloven § 21 fordi de er omfattede af projekter nævnt på bilag 2 til miljøvurderingsloven, infrastrukturprojekter, pkt. 10 b og 10 e. Viborg Kommune har dermed mulighed for at lade projekterne undergå miljøvurdering samt stille vilkår i den nødvendige tilladelse jf. miljøvurderingsloven § 25. Herved kan nedenstående forhold sikres. Viborg Kommune kan desuden stille de nødvendige vilkår i de myndighedsgodkendelser, der følger af den relevante sektorlovgivning.

12.1. Kulturmiljø

Projekt 2.2.9 alternativ 1 skal søges opført således, at den følger eksisterende vej og sti, og ikke medfører en ændring af tilstanden af de omkringliggende beskyttede diger. Projekt nr. 2.2.10 bør etableres i den østlige side af vejen på denne strækning. Derved sikres, at diget ikke påvirkes ved etablering af stien. Der bør i forbindelse med skitseprojekteringen blive foretaget en nærmere vurdering af digernes betydning for dyr og planter i forhold til projektets udformning og placering. Ved eventuel dispensation kan der blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt levested eller økologisk funktionalitet.

Projekt nr. 2.2.2, 2.2.3, 2.2.9, 2.2.10 og 2.2.11 ligger inden for fortidsmindets beskyttelseslinje. Formålet med beskyttelseslinjen er at sikre fortidsminders værdi som landskabelementer, herunder sikre indsyn til og udsyn fra fortidsminderne.⁶⁶ Anlæg af projekterne inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen forudsætter dispensation efter naturbeskyttelsesloven, da anlægsarbejde bl.a. kan påvirke de arkæologiske lag omkring fortidsmindet.

Realisering af projekt nr. 2.3.1 *Østlig omfartsvej*. Det skitserede vejforløb, der gennemskærer udpegede kulturmiljøer, areal med kulturhistorisk bevaringsværdi og beskyttelsesarealer omkring flere beskyttede fortidsminder vurderes at kunne medføre en væsentlig påvirkning på disse. Det skitserede vejforløb bør tilpasses, så det ikke medfører en væsentlig påvirkning på disse kulturhistoriske interesser.

Ændring af eksisterende rundkørsel ved projekt nr. 2.1.6 kan medføre vibrationer, som kan beskadige den bevaringsværdige bygning, som ligger nær anlægsaktiviteterne. Hvis afstand til bygningerne ikke er mulig, bør der anvendes metoder, som kan bidrage til at begrænse eventuelle skader. Hertil bør der ske overvågning af bygningerne, så eventuelle skader opdages hurtigt og yderligere skade forhindres.

⁶⁶ Miljøstyrelsen, Fortidsmindebeskyttelseslinjen (§ 18), <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/bygge-og-beskyttelseslinjer/fortidsmindebeskyttelseslinjen/>

Ved skitseprojektering af projekt nr. 2.2.18 bør der drages opmærksomhed mod, at de overdækkede cykel-parkeringer ikke placeres eller designes, så de vil påvirke den visuelle oplevelse samt mulighed for ind- og udsyn ved kulturmiljøer udpeget i Viborg kommuneplan.

12.2. Naturbeskyttelse

Projekt 2.2.9 *Fællessti på den nedlagte banestrækning mellem Viborg og Ravnstrup*. På strækningen for det skitserede alternativ 1 krydses Gårdsdal Bæk samt et omkringliggende mose/eng område, der er beskyttet mod tilstandsændringer gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ingen registreringer af særligt beskyttede arter inden for eller i nærheden af området, men området kan potentielt udgøre et levested for fredede padder, når kombinationen af søer, bevoksning og udstrakte enge og moser er til stede. Den gamle banesti skal genetableres på dele af denne strækning og i forbindelse med realisering af projektet, skal der foretages en nærmere naturvurdering og besigtigelse for at klarlægge naturforholdene endeligt. Det skal samtidig sikres at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter ikke forhindres.

På strækningen for det skitserede alternativ 2 krydses Jegstrup Bæk samt omkringliggende moseområder, der er beskyttet mod tilstandsændringer gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ingen registreringer af særligt beskyttede arter inden for eller i nærheden af området, men området kan potentielt udgøre et levested for fredede padder, når kombinationen af søer, bevoksning og udstrakte enge og moser er til stede. Hertil kommer at Jegstrup Bæk danner tilløb til Fiskbæk Å, hvor der er flere registreringer af odder nord for Ravnstrup. Det kan ikke afvises at odder også bevæger sig ind i Jegstrup Bæk. Baneanlægget fremstår på denne del af strækningen hævet og med sydvendte lysåbne skrånninger, der kan udgøre levested for bilag IV beskyttede og fredede arter af firben. I forbindelse med realisering af projektet skal der foretages en nærmere naturvurdering og besigtigelse for at klarlægge naturforholdene endeligt. Det skal samtidig sikres at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter ikke forhindres.

Realisering af de skitserede forløb for alternativ 1 og 2 kan potentielt medføre en påvirkning på odder, der er registreret i Fiskbæk Å nord for Ravnstrup. Dette forhold skal undersøges nærmere ved den konkrete planlægning af det valgte alternativ. Hertil kommer at etablering af alternativ 1 og 2 med de skitserede forløb forventes at medføre etablering af broer eller udvidelse af eksisterende krydsninger. I den forbindelse skal det sikres, at der ikke sker påvirkning ind i Natura 2000-området via Jegstrup Bæk og Gårdsdal Bæk til Fiskbæk Å.

Det vurderes umiddelbart muligt at etablere et forløb der ikke medfører en væsentlig påvirkning på habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i forbindelse med projektering af det konkrete projekt, særligt ved alternativ 1, fordi der er eksisterende vejforløb på tværs af Gårdsdal Bæk.

Projektforslag 2.2.4 *anlæg af cykelstier på Nørregade i Bjerringbro* tangerer kirkefredningen omkring Bjerringbro Kirke.⁶⁷ Det følger af fredningskendelsen at der ikke må ske ændringer inden for fredningen, som kan virke skæmmende eller hæmmende for udsigten til eller fra kirken eller kirkegården. Der skal i forbindelse med realisering af projektforslaget indgå en konkret vurdering af hvordan dette sikres.

Projektforslag 2.2.11 *etablering af enkeltrettede cykelstier fra Rute 13 langs Gl. Aalborgvej til Nordskoven i Bjerregrav samt Møldrup*. Der er ingen registrering af særligt beskyttede arter inden for arbejdsområdet, men der er registrering af den fredede art butsnudet frø samt bilag IV arterne spidssnudet frø og odder i nærområdet. Hertil kommer kortlagte rigkær samt moser og enge inden for Natura 2000-området omkring Skals Å 185 m syd

⁶⁷ <https://www2.blst.dk/nfr/02020.01.pdf>

for projektområdet. Disse forhold skal inddrages og sikres i forbindelse med realisering af de konkrete projekter. Det skal samtidig sikres at de naturlige hydrologiforhold bevares og at fremtidige hydrologiprojekter på de tilstødende marker i den sydlige ende af projektområdet ikke forhindres.

Projekt 2.2.12, *etablering af ca. 800 m cykelsti langs hovedgaden gennem Løgstrup fra Østergade til Hjarbækvej* for at sikre bedre cykelfaciliteter i byen, samt på national cykelrute 2. Langs projektområdet, på nordsiden af vejen, ligger et beskyttet overdrev. Det skal sikres at realisering af projektet ikke ændrer tilstanden på det beskyttede overdrev.

Projekt nr. 2.3.1 *Østlig omfartsvej*.

- Det kan ikke afvises at det skitserede vejforløb kan medføre en væsentlig påvirkning på naturbeskyttede arealer, bilag IV-arter samt habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Nærmere projektering forudsætter derfor grundige forundersøgelser og vurderinger.
- Det skitserede vejforløb ligger lige uden for den nordlige afgrænsning af det fredede område Stenshøje, der rummer et betydeligt antal gravhøje. Det vurderes umiddelbart muligt at etablere vejen uden for det fredede område, men der skal i forbindelse med den konkrete projektering indgå en konkret vurdering af, hvordan dette sikres.
- Vejen skitseres etableret delvist inden for fredskovpligtige arealer samt inden for skovbyggelinjer, på arealer, hvor der ikke er eksisterende bebyggelse eller veje. Det skal derfor vurderes nærmere i forbindelse med den endelige projektering om vejforløbet kan ændres, så denne påvirkning fjernes.
- Det skitserede vejforløb krydser åbeskyttelseslinjen omkring Mølleå. Krydsningen sker hvor der ikke er betydelig eksisterende bebyggelse eller vejanlæg. Det skal derfor vurderes nærmere i forbindelse med den endelige projektering om vejforløbet kan ændres, så denne påvirkning fjernes eller mindskes.

12.3. Menneskers sundhed

Planforslagets tiltag i forhold til trafikafvikling og håndtering af tung transport, i samspil med planlægning for transporttunge erhverv langs det primære vejnet, særligt hovedvejene 13, 16 og 26, vurderes at medføre en yderligere støjbelastning af boliger langs disse veje. På sigt kan det være behov for at sikre disse boliger via tilpassede afværgetiltag.

Bilag 1

Detailkort, nye projekter



Figur 12.1: Projektforslag 2.2.1 Cykelsti på Gl. Skivevej i Viborg.



Figur 12.2: Projektforslag 2.2.2 Opgradering af cykelforholdene på Sct. Ibs Gade i Viborg.



Figur 12.3: Projektforslag 2.2.3 Opgradering af cykelforholdene på L.I. Sct. Mikkel's Gade i Viborg.



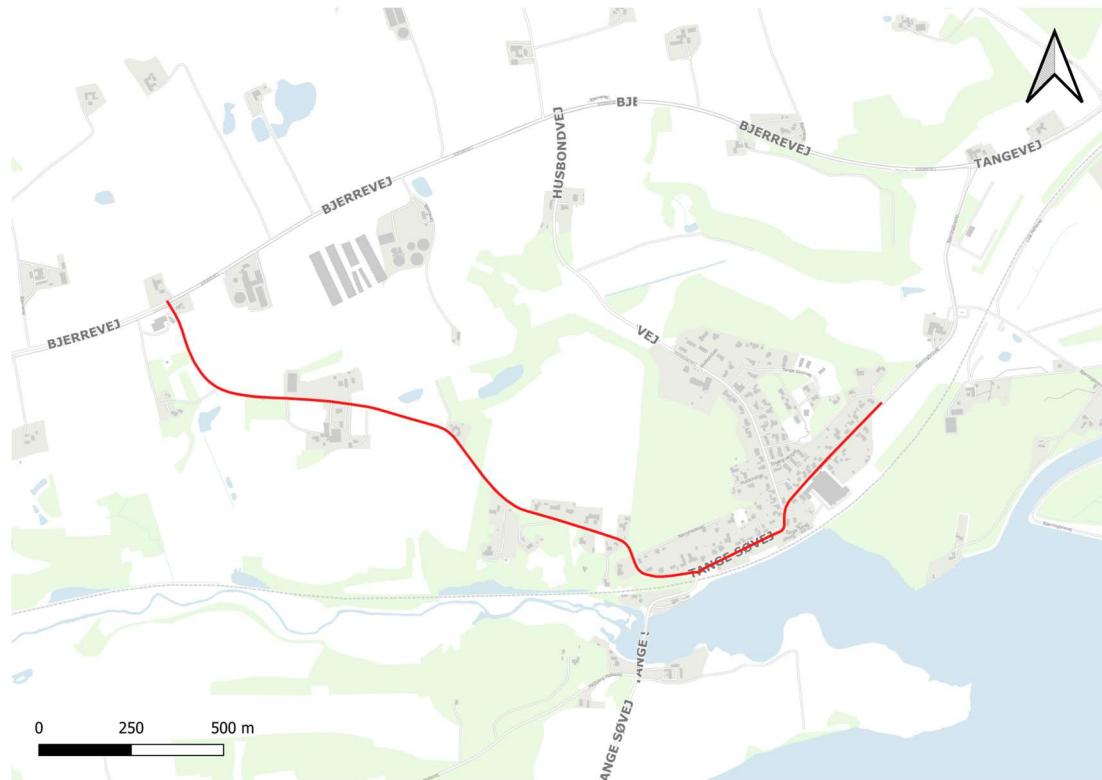
Figur 12.4: Projektforslag 2.2.4. Cykelsti på Nørregade i Bjerringbro



Figur 12.5: Projektforlag 2.2.5. Markedsgade fra Vestre Ringvej til Storegade i Bjerringbro



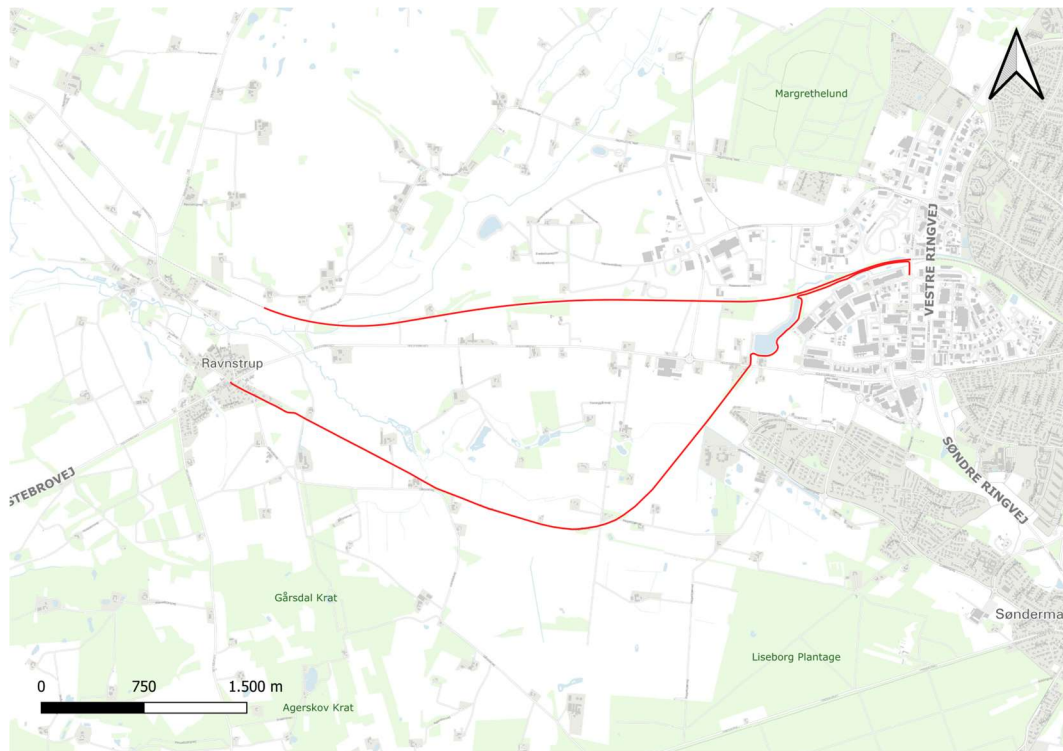
Figur 12.6: Projektforlag 2.2.6. Rundkørslen ved Storegade, Markedsgade, Vestergade og Brogade i Bjerringbro



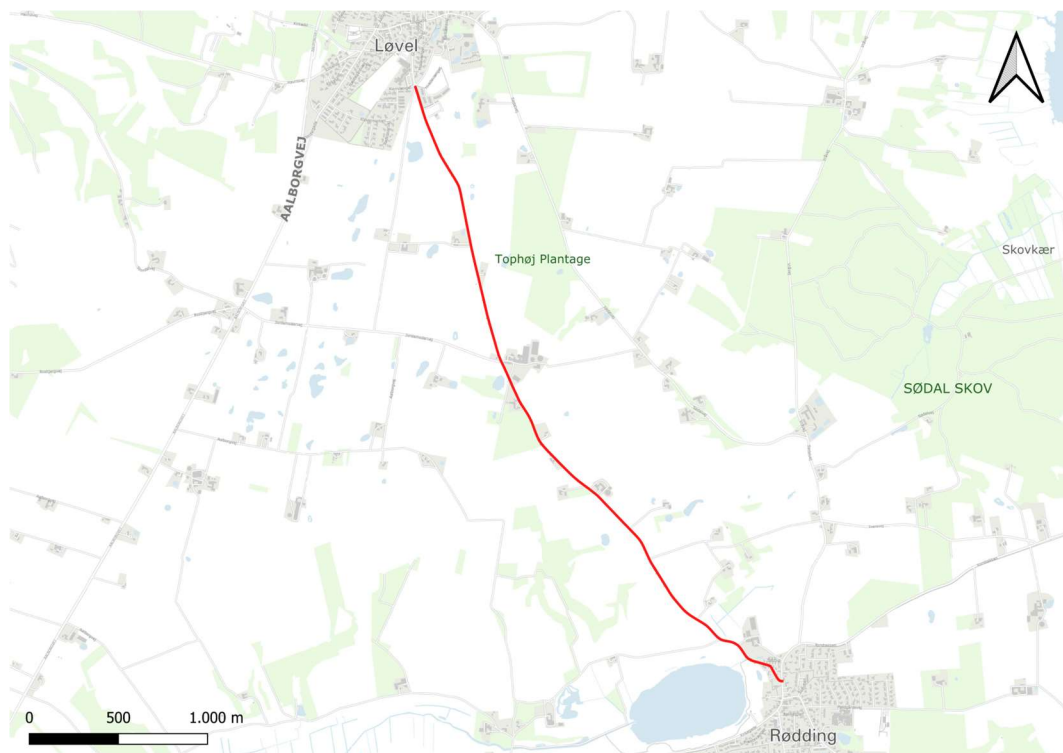
Figur 12.7: Projektforslag 2.2.7. Tangestien ad Nørrehedevej



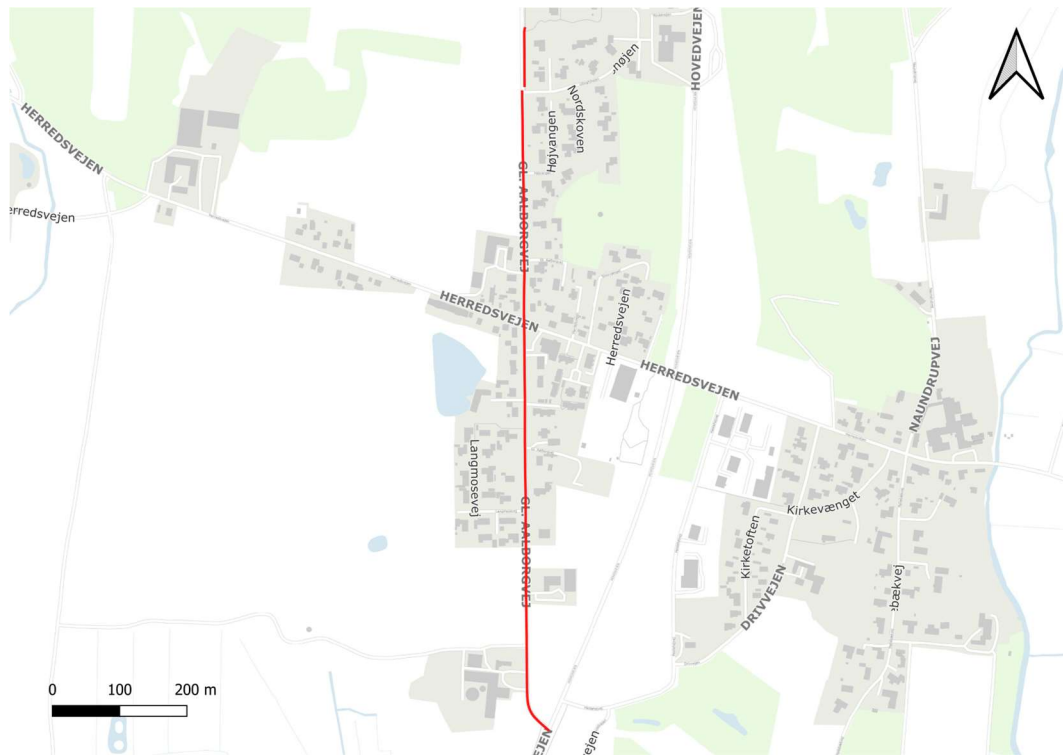
Figur 12.8: Projektforslag 2.2.8. Tangestien ved Bjerringbro ad Gl. Tangevej



Figur 12.9: Projektforslag 2.2.9. Cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup (alternativ 1 syd og alternativ 2 nord)



Figur 12.10: Projektforslag 2.2.10. Cykelsti mellem Rødding og Løvel



Figur 12.11: Projektforslag 2.2.11 (Bjerregrav). Etape 2 ændring af dobbeltrettet cykelsti uden rabat på Gl. Aalborgvej mellem Bjerregrav og Møldrup (kort strækning nord) samt etape 1 Cykelsti på Gl. Aalborgvej i Bjerregrav (lang strækning syd)



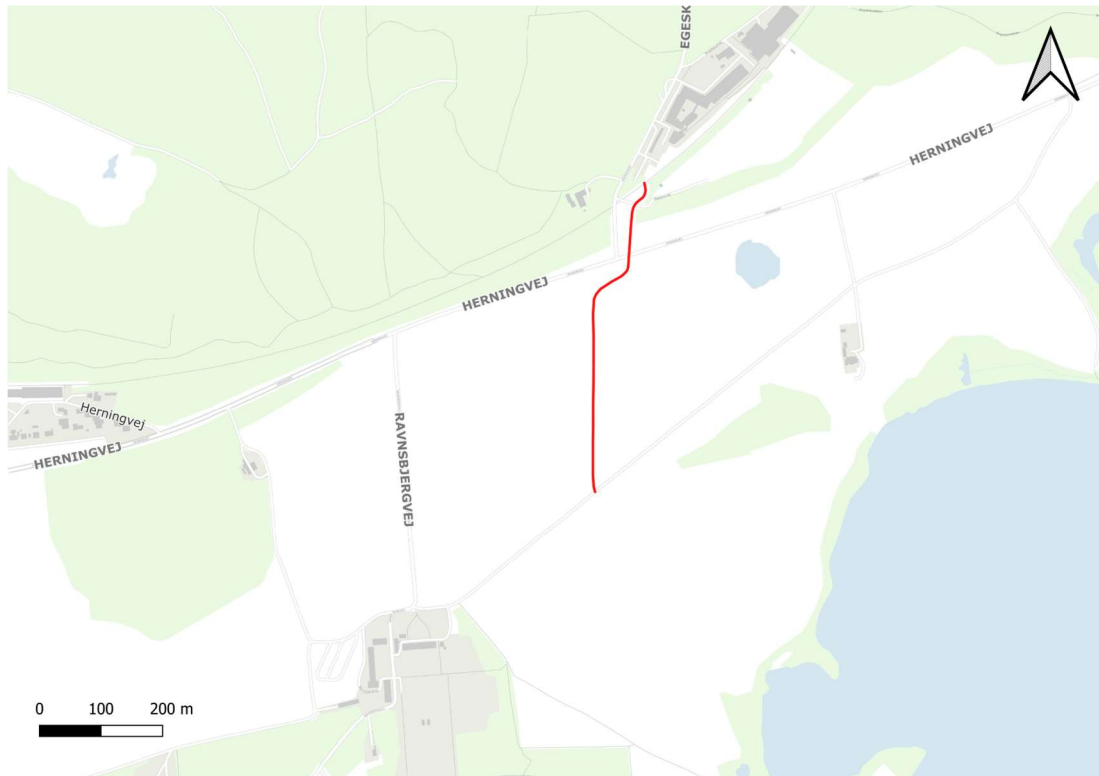
Figur 12.12: projektforslag 2.2.11 (Møldrup). Etape 2 ændring af dobbeltrettet cykelsti uden rabat på Gl. Aalborgvej mellem Bjerregrav og Møldrup (strækning syd) samt etape 3 Cykelsti på Søndergade i Møldrup (strækning nord)



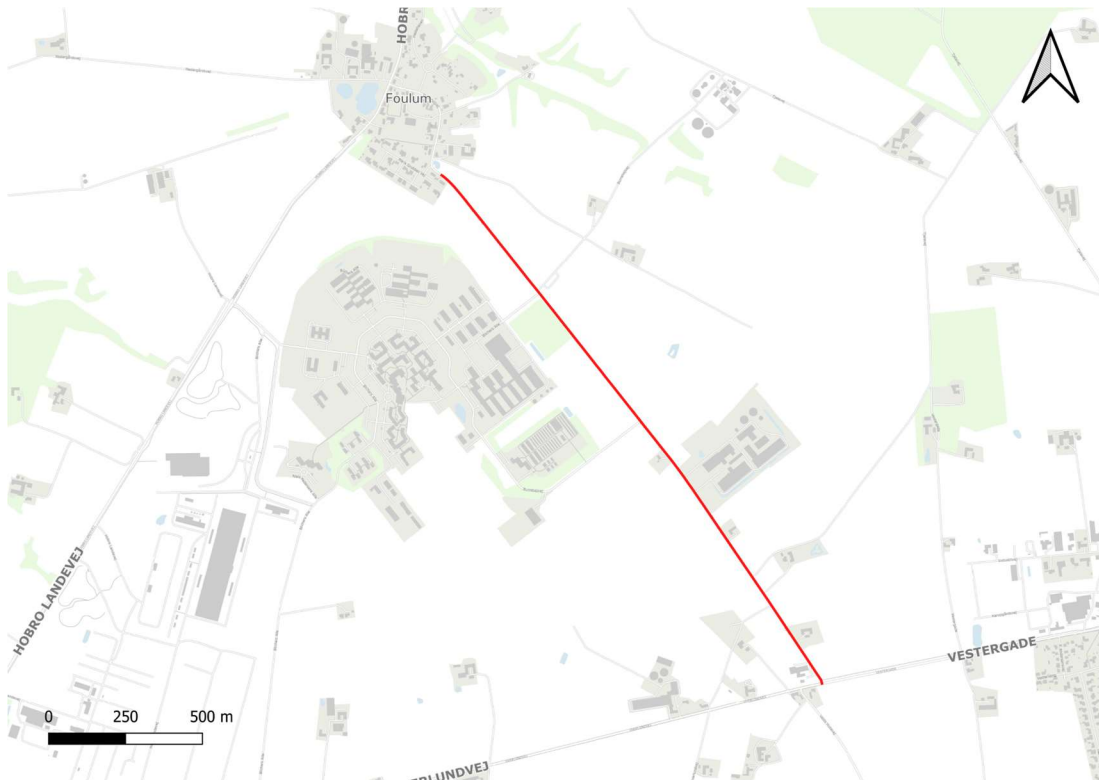
Figur 12.13: Projektforlag 2.2.12. Cykelsti på Hovedgaden i Løgstrup



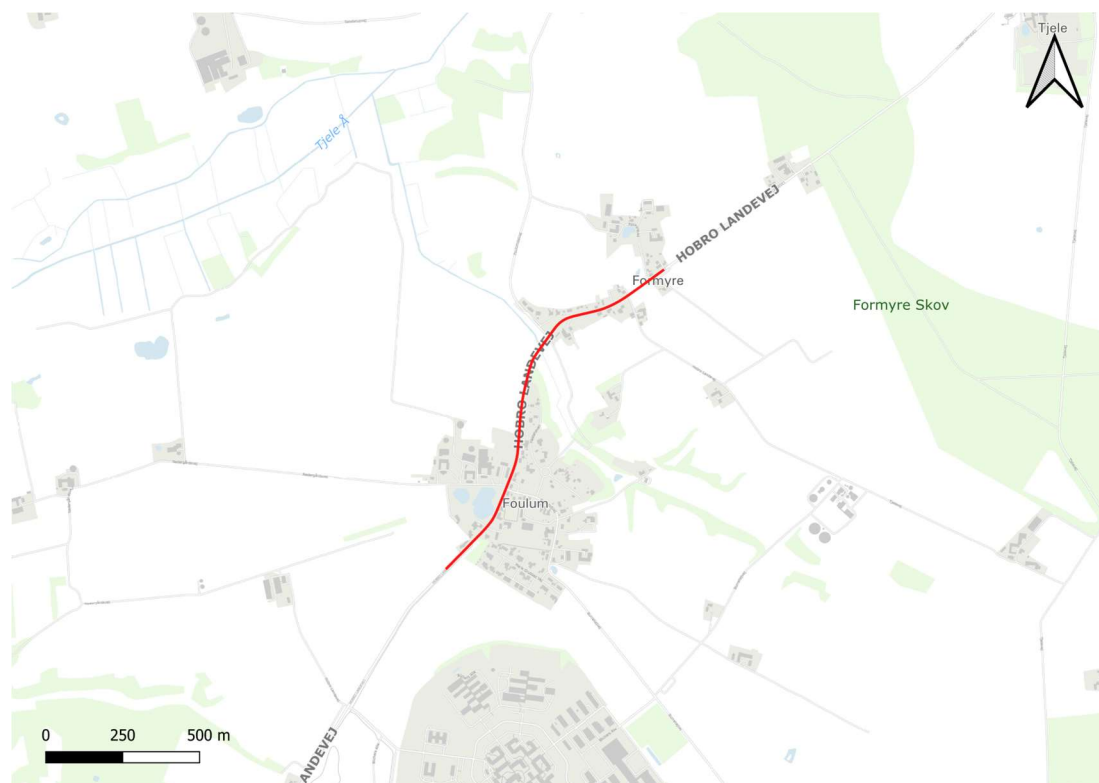
Figur 12.14: Projektforlag 2.2.13. Fællestier på Langgade i Sparkær



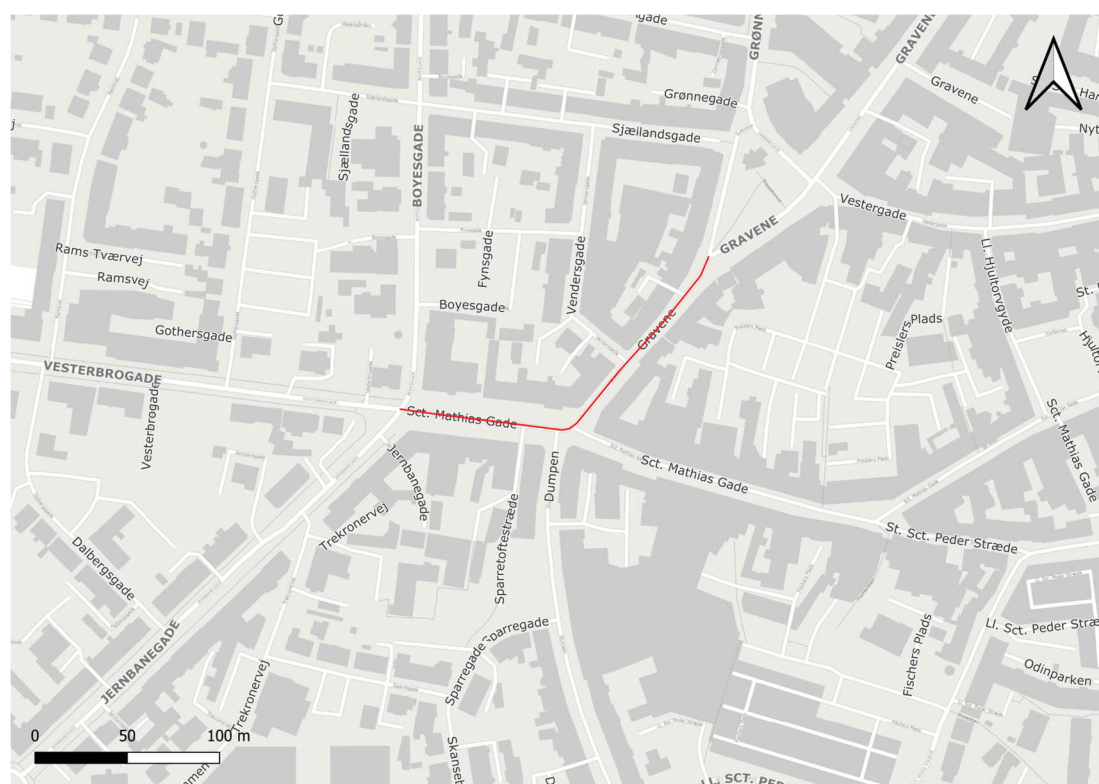
Figur 12.15: Projektforslag 2.2.14. Opgradering af sti fra rute 12 mod De Fem Halder



Figur 12.16: Projektforslag 2.2.15. Cykelsti mellem Foulum og Ørum



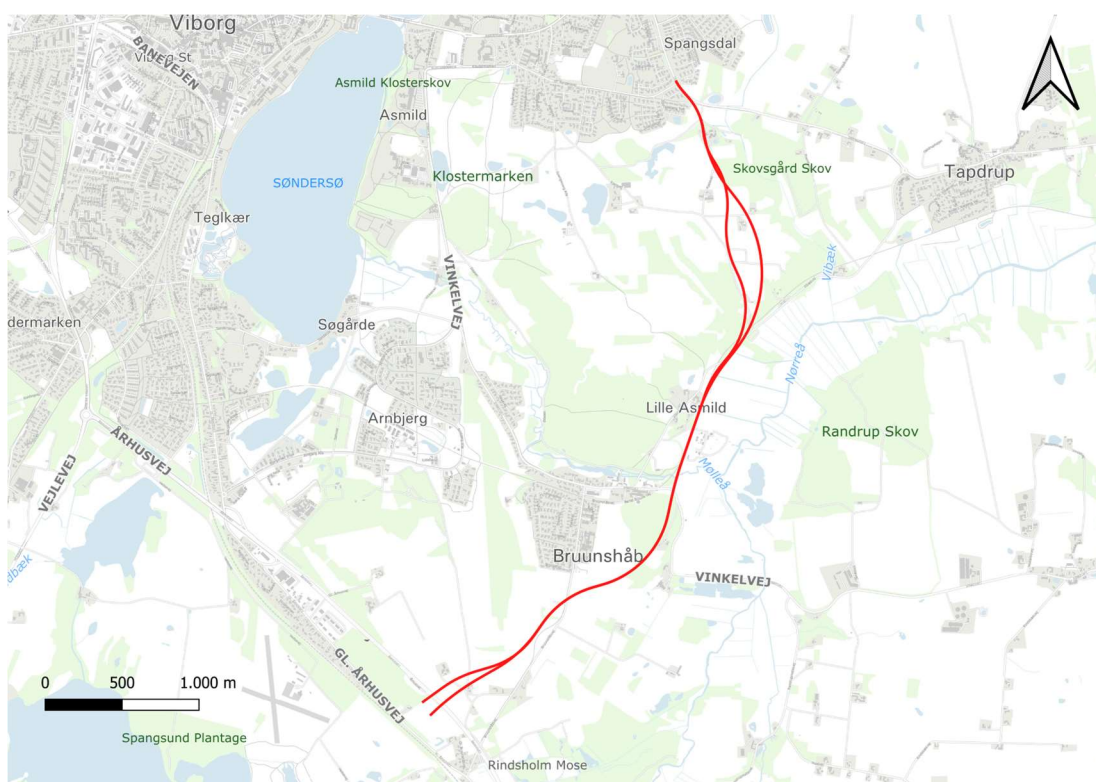
Figur 12.17: Projektforslag 2.2.16. Cykelsti mellem Foulum og Formyre



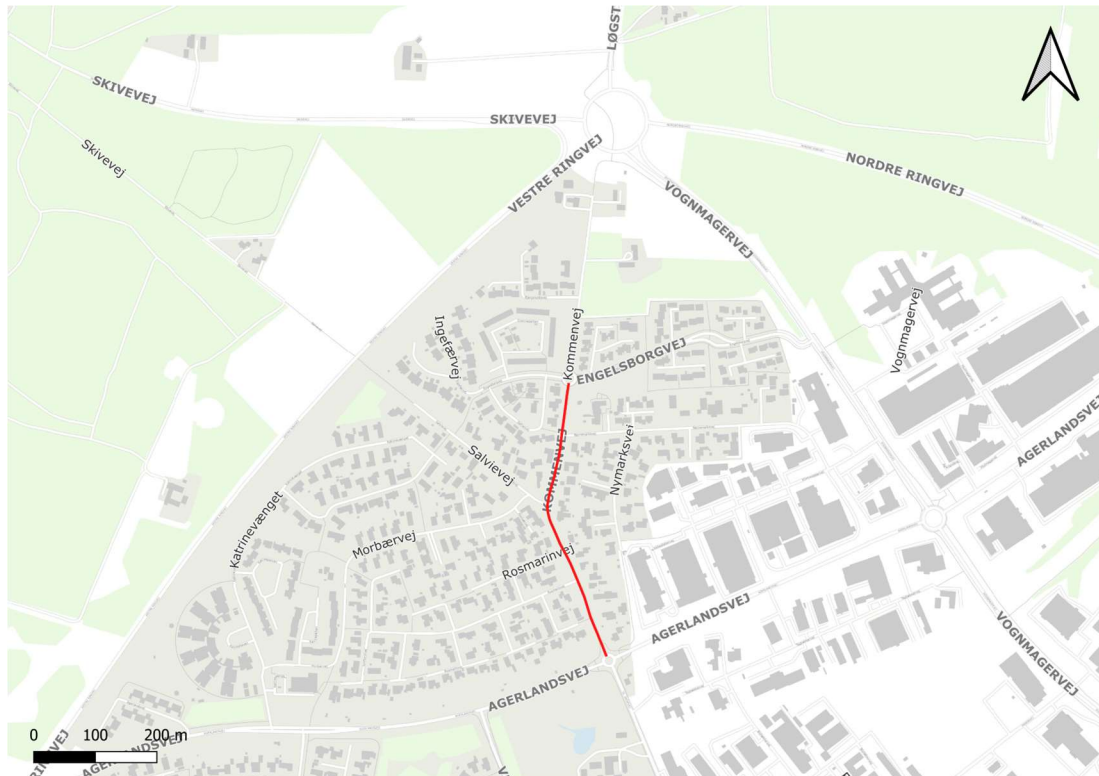
Figur 12.18: Projektforslag 2.2.19 Cykling tilladt i gågade i Viborg.



Figur 12.19: Projektforslag 2.2.20. Cykling tilladt i gågade i Bjerringbro



Figur 12.20: Projektforslag 2.3.1. Østlig omfartsvej



Figur 12.21: Projektforslag 2.3.2. Ombygning af Salvievej i Viborg



Figur 12.22: Projektforslag 2.3.4. Etablering af byporte og faciliteter for lette trafikanter langs bygennemfartsvej i Grønhøj