



*Mobilitet & Infrastruktur, By- og Land v/Veje, Infrastruktur og Anlæg
att.: Jonas Wilbert Johansen*

By og Land

Mobilitetsplanlægning, BL
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
+4599312345

Sagsnr.: 2022-086255
Dok.nr.: 2022-086255-2

Mandag 9-15
Tirsdag 9-15
Onsdag 9-15
Torsdag 9-17
Fredag 9-14

04.09.2024

Afgørelse om at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport (VVM) ifm. projekt for stiforbindelse på Tingvej mellem Vodskov og Vestbjerg

Aalborg Kommune, By- og Land v/Mobilitetsplanlægning har modtaget ansøgning vedrørende projekt for etablering af enkeltrettede cykelstier langs Tingvej. Ansøgningskema vedr. cykelstiprojektet blev fremsendt i december 2022. Senere hen i april 2024 er fremsendt en supplerende ansøgning vedr. krydsning af et beskyttet vandløb.

Ansøgninger er fremsendt i henhold til § 18 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Projektet er omfattet af lovens bilag 2, punkterne

- Pkt. 10 e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter som ikke er omfattet af bilag 1).
- 10 f) Anlæg af vandveje, som ikke er omfattet af bilag 1, kanalbygning og regulering af vandløb.

Afgørelse

Kommunen har på baggrund af en samlet screening vurderet, at stiprojektet ikke må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet, og der skal derfor ikke udarbejdes en miljøkonsekvensrapport. Afgørelsen er truffet efter lovens § 21.

Begrundelsen for screeningsafgørelsen kan ses her i brevet og i vedlagte screeningskema.

Afgørelsen vil blive offentliggjort 3. september 2024 under 'Lovpligtige annoncer' på kommunens hjemmeside www.aalborg.dk/annoncer

Baggrund

Aalborg Kommune ønsker at etablere enkeltrettede cykelstier langs Tingvej med henblik på at skabe en mere sikker og tryk forbindelse for både trafikanter mellem byerne. Tingvej løber langs den sydlige del af Hammer Bakker, hvorfor forbindelsen, udover at skabe en bedre forbindelse mellem byerne, også giver lettere adgang til de rekreative naturområder i Hammer Bakker.

Undervejs på strækningen etableres tre krydsningspunkter for at lette adgangen til Hammer Bakker. Ved Hærvejen anlægges desuden en mindre grus parkeringsplads, så kørende også har nem adgang til Hammer Bakker.

Det skal bemærkes, at projektområdet berører fredskov og fredningen af Hammer Bakker, og strækningen krydser et beskyttet vandløb. Derudover inddrages mindre skovarealer, i begrænset omfang beskyttet natur som hede, eng og overdrev samt beskyttede diger.

Anlægsperioden forventes at være efteråret 2025 – 2026.

Høring

Aalborg Kommune har gennemført en høring af berørte parter og myndigheder. Modtagne bemærkninger er indarbejdet i screeningen.

Der er desuden foretaget partshøring af de lodsejere langs strækningen, der, som ejer af jord op til vejanlægget, er part i dagen. Der er i den forbindelse ikke modtaget bemærkninger om, at projektet udløser en miljøkonsekvensrapport.

Sammenfatning og konklusion

Aalborg Kommune vurderer, at projektet ikke medfører krav om miljøvurdering og tilladelse, jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).

Ved vurderingen om ikke-VVM-pligt er der lagt vægt på, at:

- Projektet inddrager primært eksisterende vejareal/-rabatter samt landbrugsjord og naboarealer langs eksisterende vej beliggende i åbent land.
- Indgrebet i de beskyttede naturtyper søges begrænset mest muligt, og langt de fleste steder berører projektet under 0,5 m i bredden af naturtyperne langs vejen.
- Den værdifulde natur forsøges berørt mindst muligt ved at etablere afvanding i skillerabatten mellem cykelsti og eksisterende kørebane på de relevante steder.
- Der kompenseres for indgriben i skovområde, hele og overdrev ved at anvende urteblandinger i rabatter samt ved at udnytte restarealer til beplantning.
- Fredskovareal genplanter i forholdet 1:2.
- Der vil blive sat vilkår om udlægning af erstatningsnatur af de beskyttede arealer, der berøres af projektet.
- Afvandingen håndteres fra både det nye og eksisterende belagte areal efter gældende forskrifter, hvorfor vandmiljøet og grundvandet beskyttes bedre end ved det eksisterende anlæg.
- Det beskyttede vandløbs nuværende rørunderføring vil blive udvidet og dermed have en mindre spærrende effekt.
- Med det aktuelle projekts design vurderes anlægget kun at medføre en begrænset og lokal indvirkning på miljøet.
- Planerne for stianlæg langs Tingvej mellem de to byer vurderes at være af positiv art for folkesundheden og understøttelsen af de bløde trafikanters sikkerhed.

Funktionel opdeling

For at forebygge interessekonflikter stiller lov om miljøvurdering af planer og programmer krav til en funktionel opdeling mellem bygherrefunktionen og myndighedsfunktionen i de tilfælde, hvor

Aalborg Kommune varetager begge opgaver. I hvert enkelt tilfælde vurderer de involverede parter i Aalborg Kommune derfor, hvorledes denne opdeling i praksis kan ske, under hensyntagen til de nødvendige kompetencer på begge områder.

I tilsvarende sager som denne har afdelingen "Veje, Infrastruktur og Anlæg" (tidligere "Anlæg og Vejforvaltning" i "Mobilitet og Infrastruktur" typisk været bygherre og stået som afsender af ansøgning iht. lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Mhp. at opfylde kravene om funktionel opdeling mellem bygherrefunktionen og myndighedsfunktionen har afdelingen "Mobilitetsplanlægning" i "Mobilitet og Infrastruktur" i sådanne sager udpeget en screeningsansvarlig medarbejder, der ikke tidligere har været involveret i arbejdet med det konkrete projekt.

Idet der i den aktuelle sag ved projektets opstart opstod det forhold, at afdelingslederen i "Veje, Infrastruktur og Anlæg" pludselig afgik ved døden, har afdelingslederen i "Mobilitetsplanlægning" været angivet som bygherre i ansøgningen af det konkrete projekt, dog er projektet anmeldt af den projektansvarlige medarbejder, ansat i bygherrefunktionen i afdelingen "Veje, Infrastruktur o". På et internt møde i "By og Land" med juridisk bistand er det imidlertid vurderet, at "Mobilitetsplanlægning" i denne sag godt kunne varetage myndighedsfunktionen, såfremt forvaltningsgrenen "Byudvikling og Byggeri" ifm. eventuelle tvivlsspørgsmål blev inddraget som sparringspartner i sagen. Herved anser Aalborg Kommune kravene i §40 for at være opfyldt i den aktuelle sag, hvor der forelå ganske særlige omstændigheder.

Øvrige bemærkninger

Screeningsafgørelsen er ikke en tilladelse, men alene en afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, før projektet kan etableres. Gennemførelsen af projektet kan derfor forudsætte en tilladelse, godkendelse eller dispensation efter anden lovgivning.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Miljøstyrelsen d. 21. april 2023 har givet tilladelse til, at fredsskovpligten ophæves på en række matrikler, og at Fredningsnævnet d. 1. maj 2024 har meddelt dispensation til projektet hvad angår de berørte fredninger.

Hvis projektet ændres, er I forpligtet til at anmelde den påtænkte ændring med henblik på at få afgjort, om ændringen udløser VVM-pligt.

Afgørelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøvurderingslovens §39.

Klagevejledning

Kommunens afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport af projektet, kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Klager skal være indsendt senest 4 uger efter den dato, hvor afgørelsen er offentliggjort. Det koster et gebyr at klage. Læs mere om klage regler og gebyrer på www.naevneneshus.dk

Hvad kan du klage over?

Du skal være klageberettiget for at kunne klage, dvs. have en væsentlig retlig interesse i sagens udfald. Derudover kan du kun klage over retlige spørgsmål.

Klageportalen

Du sender klagen til Miljø- og Fødevarerklagenævnet via Klageportalen. Efterfølgende kommunikation om klagen sker også gennem Klageportalen. Du kan finde Klageportalen via Miljø- og fødevarerklagenævnet på www.naevneneshus.dk

Hvis du er undtaget for digital selvbetjening og derfor ønsker at klage uden at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Aalborg Kommune, Mobilitet og Infrastruktur. Vi

videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Søgsmål

Hvis du vil indbringe afgørelsen for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder fra den dato, hvor afgørelsen er offentliggjort.

Venlig hilsen

Winnie Nymann Larsen

+4599312345

Kopi til:

Dansk Ornitologisk Forening, DOF - natur@dof.dk

Danmarks Naturfredningsforening - dn@dn.dk

Dato: 4. sept. 2024


Screening af etablering enkeltrettede cykelstier på Tingvej mellem Vodskov og Vestbjerg (Miljøvurdering) -

Sagsnr.: 2022-086255
Dok.nr.: 2022-086255-2
Init: wnl

Screeningen er foretaget i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Screeningen er foretaget i henhold til § 21 og bilag 6 i loven. Dette bilag fastlægger fredkriterier, som skal anvendes i vurderingen af, om projektet kan få en væsentlig virkning på miljøet, og at der dermed skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport (VVM). De følgende afsnit er opbygget i overensstemmelse med strukturen i bilag 6 om:

1. Projektets karakteristika.
2. Projektets placering.
3. Arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet.

Myndighed	Aalborg Kommune
Basis oplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse – jf. ansøgning:	<p>Projektets formål og indhold Aalborg Kommune ønsker at sikre en mere sikker og tryk forbindelse mellem Vodskov og Vestbjerg for bløde trafikanter ved at etablere en stiforbindelse mellem byerne. Dette gøres ved at etablere enkeltrettede cykelstier langs Tingvej. Tingvej løber langs den sydlige del af Hammer Bakker, hvorfor forbindelsen, udover at skabe en bedre forbindelse mellem byerne, også giver lettere adgang til de rekreative naturområder i Hammer Bakker.</p> <p>Der er tale om en strækning på ca. 3 km. Den geografiske udstrækning fremgår af oversigtskortet næste side.</p> <p>Undervejs på strækningen etableres tre krydsningspunkter for at lette adgangen til Hammer Bakker ved spejderhytten, kælkebakken og Hærvejen. Ved Hærvejen anlægges desuden en mindre grus parkeringsplads, så kørende også har nem adgang til Hammer Bakker.</p> <p>I forbindelse med projektet krydses et beskyttet vandløb 'Tilløb til Helledisgrøften'. Her udskiftes det eksisterende ø600 rør under Tingvej med et Ø1000 rør for at forbedre forholdene i vandløbet.</p> <p>Afvanding Der anvendes nedsivning igennem filtermuld på store dele af strækningen.</p> <p>Projektets tidsplan Anlægsperioden forventes at være efteråret 2025 –2026.</p>
Navn og adresse på bygherre:	Aalborg Kommune, By- og Land v. Maria Quvang Harck Vestergaard Stigsborg Brygge 5 9400 Nørresundby
Bygherres kontaktperson og telefon nr:	Jonas Wibert Johansen 25 20 22 82 jonas.wibert@aalborg.dk
Projektets placering:	7000e Melsted By, Sulsted 7000a Agdrup, Sulsted 7000c Østbjerg, Hammer 7000m Vodskov By, Hammer 7000r Vodskov By, Hammer
Projektet berører følgende kommuner:	Aalborg Kommune

Oversigtskort i målestok:				
Kortbilag i målestok:	Ikke vedlagt, da strækingsanlæg.			
Forholdet til reglerne om miljøvurdering (VVM – konkret projekt)		Ja	Nej	
Anlægget er opført på bilag 1 i lov nr. 4 af 3. januar 2023		x	x	
Anlægget er opført på bilag 2 i lov nr. 4 af 3. januar 2023		x		Vejprojektet er omfattet af: <ul style="list-style-type: none"> • Pkt. 10e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1). • Pkt. 10f) f) Anlæg af vandveje, som ikke er omfattet af bilag 1, kanalbygning og regulering af vandløb.
Vurderes det, at anlægget kan få indvirkning på miljøet med hensyn til følgende kriterier:				
1. Anlæggets karakteristika:	Ikke relevant	Ja	Nej	Vurdering
Hele projektets dimensioner og udformning:				
1.1 Arealbehovet i ha:		x		Det samlede grundareal udgør ca. 40.000 m ² . Det fremtidige samlede befæstede areal vil udgøre ca. 32.000 m ² . Projektet vil medføre, at ca. 11.500 m ² nyt areal befæstes. Over vandløbet er der tale om ca. 5 m ² ny befæstelse og ca. 15 m ² samlet.
1.2 Er der andre ejere end Bygherre?		x		Projektet strækker sig over flere matrikelnumre, som ikke tilhører Aalborg Kommune, herunder: Melsted By, Sulsted: 25a, 24k, 46a, 51cz, 24a, 46b, 51cv, 51aæ, 51f, 51cs, 51da, 26a, 51ax, 51bz, 51aq, 28d, 51ce, 51au, 51bp, 51ci, 51a, 51db, 51cu Agdrup, Sulsted: 4a, 4b Østbjerg, Hammer: 18a, 2d, 44f, 13o, 44c, 17, 21e, 2e

				Vodskov By, Hammer: 10an, 7dg, 7dc, 7df, 10as
1.3 Det bebyggede areal í m ² og bygningsmasse i m ³ :	x			Projektet indebærer ikke opførelse af bebyggelse.
1.4 Anlæggets maksimale bygningshøjde i m:	x			Se pkt. 1.3.
1.5 Kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter:	x			Der er tale om etablering af en cykelsti langs en eksisterende vej, der skal forbedre sikkerheden for de bløde trafikanter. Der er ikke planer om yderligere vejanlæg eller kendskab til andre anlægsaktiviteter langs strækningen.
Brugen af naturressourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet:				
1.6 Anlæggets kapacitet for så vidt angår flow og opbevaring af: - Råstoffer – type og mængde: - Mellemprodukter – type og mængde: - Færdigvarer – type og mængde:			x	Anlægsfasen: Der vil blive opbevaret råjord, sand og muld i hele anlægsfasen. Samlet set omkring 10.000 m ³ . For arbejdet over vandløbet vil det være en meget begrænset mængde. Driftsfasen: Der er tale om en kørebane og cykelsti, hvor der ikke er behov for eller efterfølgende mulighed for oplag af mellemprodukter og færdigvarer.
1.7 Anlæggets behov for råstoffer – type og mængde i både anlægs- og driftsfase:			x	Anlægsfasen: Der vil til vejopbygning blive anvendt grus, sand og knust beton (bærelag) samt asfalt. Endvidere vil der blive anvendt beton til kantsten, mv. Der vil blive behov for at bortskaffe jord i projektet, men mængden af dette forsøges begrænset ved at indbygge mest muligt samt gå i dialog med lodsejere om f.eks. planering af markarealer med overskudsmuld. Herudover forventes der ikke affaldsgenerering af betydning. Driftsfasen: I driftsfasen vil der blive tale om almindeligt vedligehold som ved andre sti- og vejprojekter.
1.8 Behov for vand – kvalitet og mængde både i anlægs- og driftsfase:			x	Anlægsarbejdet afstedkommer ikke et vandforbrug.
1.9 Forudsætter anlægget etablering af yderligere vandforsyningskapacitet:			x	Nej.
1.10 Forudsætter anlægget inddragelse af jordarealer:		x		Der inddrages arealer til projektet med cykelstier svarende til ca. 15.000 m ² . Projektarealerne på vejmatriler er ikke kortlagt efter reglerne i Jordforureningsloven. Hvis der i forbindelse med projektet fjernes jord fra vejmatrilerne, vil denne jord være omfattet af jordflytningsbekendtgørelsen, og jordflytningen skal i så fald anmeldes til kommunen. På Forsvarets område, matrikel 51bz, er der kortlagt forurening på vidensniveau 2 (V2), men ikke i arealet, der ligger ud mod vejen.
1.11 Forventes anlægget af påvirke biodiversiteten:		x		Projektet forventes i nogen grad at påvirke biodiversiteten, da der er mindre indgriben i skovområde, hede, overdrev og vandløb. Der forsøges dog at kompensere for indgriben ved anvendelse af urteblandinger i rabatter samt at udnytte restarealer til beplantning. Derudover vil rørlægning af det beskyttede og målsatte vandløb blive udført med Ø1000 mm x 20 m. To af rørlægninger vil blive udført med Ø600 mm og den resterende rørlægning vil udføres i sammen dimension, som det eksisterende rør,

				<p>herunder Ø300 mm. Det vurderes ikke at have en spærrende effekt, idet rørene forstørres.</p> <p>Der vil blive sat vilkår om udlægning af erstatningsnatur i minimumforholdet 1:2 af de §3-beskyttede arealer, der berøres af projektet. Forholdet afhænger af kvaliteten af de inddragede arealer, projektets indvirken på beskyttet natur samt potentialet af erstatningsnatur. Dette vil blive vurderet i en kommende afgørelse efter naturbeskyttelseslovens §3.</p>
Affaldsproduktion:				
<p>1.12 Affaldstype og mængder, som følge af anlægget i både drift- og anlægsfasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Farligt affald: - Andet affald: - Spildevand: 			x	<p>Anlægsfasen: I anlægsfasen vil der ikke være nogen særlig form for affald ud over det, der er ved normale anlægsarbejder af denne type. Anlægsarbejdet forventes ikke at generere spildevand.</p> <p>Driftsfasen: Regnvand, der falder på vejanlægget, vil nedsive igennem filtermuld på hele strækningen. Længst mod øst er anlægget placeret inden for kildepladszonen til to boringer hos Vodskov Vandværk. Fra boringen og mod vestlige grænse af kildepladszonen opsamles vandet og ledes til en nedsivningsgrøft uden for kildepladszonen. Fra boringen og mod øst opsamles vandet inden for det boringsnære beskyttelsesområde og ledes udenfor dette til nedsivning.</p> <p>På hele strækningen håndteres desuden også vandet fra den eksisterende vej.</p>
1.13 Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger:			x	<p>Der er tale om et anlægsprojekt, som ikke kræver bortskaffelse af affald. Spildevand består udelukkende af regnvandshåndtering fra overfladen/befæstede arealer.</p> <p>Overfladevand nedsives. Eventuelle krav om foranstaltninger i forbindelse med nedsivningen forudsættes indarbejdet i nedsivningstilladelsen.</p>
Forurening og gener:				
1.14 Overskrides de vejledende grænseværdier for støj:			x	<p>Anlægsfasen: Jf. ansøgning er projektet omfattet af bekendtgørelse om maskinstøj (nr. 29 af 11/01/2016).</p> <p>Aalborg Kommune har en forskrift om miljøregulering af visse bygge- og anlægsarbejder samt nedrivnings- og renoveringsarbejder, som fastsætter støjgrænser, tidsrum og andre miljø-vilkår for arbejdets udførelse. Forskriften fastsætter følgende grænseværdier for støj fra bygge- og anlægsarbejde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 dB(A) målt som det ækvivalente korrigerede støjniveau udendørs ved beboelse udenfor skel. <p>Anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til støj i niveauer, der overstiger grænseværdierne fastsat af Aalborg Kommune.</p> <p>Der vil blive arbejdet indenfor normal arbejdstid mellem kl. 7-18 i hverdage.</p> <p>Driftsfasen: Da der udelukkende er tale om udvidelse af vejen til bløde trafikanter, vil stiprojektet ikke medføre negative konsekvenser i form at øget vejstøj eller støjende aktiviteter.</p>

1.15 Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening:			x	<p>Der er tale om et stianlæg uden direkte luftforurening til følge.</p> <p>Anlægsfasen: I anlægsfasen vil der være tale om udledning af emissioner fra arbejdskøretøjer, men ikke mere end ved andre sammenlignelige sti- og vejprojekter.</p> <p>Driftsfasen: Da anlægget udføres for at forbedre fremkommeligheden for cyklister og andre bløde trafikanter, vil stiprojektet ikke medføre negative konsekvenser i form af øgede emissioner fra køretøjer.</p>
1.16 Vil anlægget give anledning til vibrationer:			x	<p>Anlægsfasen: Aalborg Kommune har en forskrift om miljøregulering af visse bygge- og anlægsarbejder samt nedrivnings- og renoveringsarbejder, som fastsætter tidsrum og andre miljøvilkår for arbejdets udførelse. Forskriften fastsætter følgende grænseværdier for vibrationer fra bygge- og anlægsarbejde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 85 dB angivet som KB-vægtet accelerationsniveau. <p>Anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer i niveauer, der overstiger grænseværdierne. Der vælges maskiner og arbejdsmetoder således, at omgivelserne generes mindst muligt af vibrationer.</p> <p>Driftsfasen: Der er tale om et anlægsprojekt uden øgede vibrationer til følge.</p>
1.17 Vil anlægget give anledning til støvgener:			x	<p>Anlægsfasen: Da anlægsaktiviteterne omfatter gravearbejde og jordflytning, må det formodes, at projektet kan medføre en risiko for støvgener i anlægsperioden. For at begrænse støvgener bliver der normalt vandet ved skæring i beton, asfalt, granit mm. Der vil forekomme jordkørsel, og eventuelle støvproblemer i tørke i umiddelbar nærhed af boliger, afhjælpes ved at entreprenør sikrer vanding. De daglige entreprenør- og/eller bygherretilsyn vil tage stilling til håndtering.</p> <p>Driftsfasen: Da der er tale om et stiareal forventes det færdige projekt ikke at give anledning til støvgener under drift.</p>
1.18 Vil anlægget give anledning til lugtgener:			x	<p>Anlægsfasen: I anlægsfasen kan der forekomme mindre og kortvarige lugtgener fra bitumenprodukter og grøftegravning, men ikke mere end ved andre sammenlignelige anlægsprojekter.</p> <p>Driftsfasen: Drift af veje er ikke kilde til lugtpåvirkning.</p>
1.19 Vil anlægget give anledning til lysgener:			x	<p>Anlægsfasen: I anlægsfasen vil der være krav til belysning af byggepladsen i de mørke måneder. Der vil ikke behov for belysning i aften- og nattetimerne.</p> <p>I anlægsfasen kan der blive tale om lyspåvirkning fra arbejdskøretøjer og byggeplads. Lyspåvirkningen vil primært bestå af kørellys fra maskiner/køretøjer.</p> <p>Det vurderes, at beboelsesområderne ikke vil blive væsentligt påvirket af eventuelt bygge/arbejdsbelysning.</p> <p>Ifm. udskiftningen af underløbet forventes ingen beboere at blive generet.</p>

				Driftsfasen: I driftsfasen vil anlægget ikke skulle belyses yderligere.
Risiko for større ulykker og/eller katastrofer, som er relevante for det pågældende projekt, herunder sådanne som forårsages af klimaændringer, i overensstemmelse med videnskabelig viden:				
1.20 Må anlægget forventes at udgøre en særlig risiko for uheld og/eller katastrofer forårsages af klimaændringer:			x	Risiko for oversvømmelse: 2050/2100: Mindre arealer op til strækningen, ligger jf. kortlægning i et område med risiko for oversvømmelse. Sådanne områder skal friholdes for nye byområder, ny bebyggelse, tekniske anlæg, infrastruktur eller ændret anvendelse, medmindre der etableres tilstrækkelige afværgeforanstaltninger. Idet der er tale om et vejprojekt i tilknytning til eksisterende vejnet, og at der er tale om mindre arealer med risiko for oversvømmelse, vurderes punktet ikke at være relevant i forhold til dette projekt. Det skal bemærkes, at anlægget understøtter anlægget grøn mobilitet.
1.21 Risiko for menneskers sundhed (fx som følge af vand- eller luftforurening):			x	Der forventes ingen vand- eller luftforurening som følge af projektet. Derimod sikres rensning af overfladevand ift. i dag, hvilket forbedrer forholdene. Desuden vil cykelstierne opfordre flere til en aktiv tilværelse, hvilket er til gavn for sundheden.
2. Projektets placering				
Den eksisterende og godkendte arealanvendelse:				
2.1 Forudsætter anlægget ændring af den eksisterende arealanvendelse:		x		Der opkøbes og inddrages naboarealer.
2.2 Forudsætter anlægget ændring af en eksisterende lokalplan for området:			x	Anlægsprojektet har ingen indflydelse på gældende lokalplaner.
2.3 Forudsætter anlægget ændring af kommuneplanen:			x	Etablering af anlægsprojektet forudsætter ikke ændringer af kommuneplanen.
Naturressourcernes relative rigdom, forekomst m.m.:				
2.4 Vil anlægget udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets jordbund, jordarealer, vand og biodiversitet, regenereringskapacitet i området og dets undergrund, herunder grundvand og grundvands-sænkning m.m.:			x	Anlægsprojektet er et fast anlæg, der understøtter anvendelsen og mobiliteten i området. Dog kan det fjernes, hvis der er behov for det. Vejvand fra vej og sti renses i filtermuld inden nedsivning, så risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres. Der forventes ikke at skulle grundvands-sænkes ifm. projektet. Udskiftningen af underløbet ved det private og fredede vandløb planlægges at blive foretaget i den tørrest mulige periode.
Det naturlige miljøes bæreevne:				
2.5 Indebærer anlægget en mulig påvirkning af vådområder, områder langs bredder, flodmundinger:			x	Anlægsprojektet etableres som en del af en eksisterende vej og ikke i nærheden af større vådområder og flodmundinger. Se også 2.9.
2.6 Kystområder og havmiljøet:			x	Anlægsprojektet etableres som en del af en eksisterende vej, og ikke i nærheden af et kystområde eller havmiljø. Planområdet ligger ca. 2,5 km fra fjorden.
2.7 Bjerg og skovområder og forudsætter anlægget rydning af skov:		x		Tingvej er placeret i kanten af Hammer Bakker og etablering af sti vil kræve rydning af 300 m ² fredskov samt et tilsvarende areal skov, der ikke er fredskov. Fredskovarealet vil blive genplantet i forholdet 1:2. Ifm. med udskiftningen af underløbet vil ingen skov blive påvirket.

<p>2.8 Vil anlægget være i strid med eller til hinder for etableringen af naturreservater eller naturparker:</p>			x	<p>Anlægsprojektet etableres som en del af en eksisterende vej.</p>
<p>2.9 Kan anlægget påvirke registrerede, beskyttede eller fredede områder:</p> <p>Nationalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fredede områder - Beskyttede naturtyper - Byggelinjer <p>Kan anlægget påvirke rødlistede arter?</p> <p>Internationalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Natura 2000-område - Bilag IV arter 			x	<p>Projektområdet etableres som en del af en eksisterende vej, men berører både fredskov og fredningen af Hammer Bakker. Der berøres desuden beskyttede naturtyper omhandlende både hede, eng og overdrev samt beskyttede sten- og jorddiger. Der forsøges i hele projekteringsforløbet at begrænse indgrebet i de beskyttede naturtyper mest muligt. Langt de fleste steder berører projektet under 0,5 m i bredden af naturtyperne langs vejen.</p> <p>Herudover krydser Tingvej også et beskyttet vandløb på strækningen. På nordsiden af Tingvej berører projektet inkl. røunderløbet beskyttet eng.</p> <p>For at gennemføre projektet skal der findes arealer til erstatningsnatur. Dette arbejde pågår. Der er på nuværende tidspunkt lavet aftale om erstatningsnatur for beskyttet eng, placeret på matrikel 10ar og 14c, Vodskov By, Hammer.</p> <p>Vejen skal udvides hen over det beskyttede vandløb. Underføringen består i dag af en ø600 røunderføring. Underføringen forlænges til ø1000 mm x 20 m. Underføringen forlænges efter aftale med vandløbsmyndigheden og skal godkendes efter Vandløbsloven.</p> <p>Projektet er på næsten hele strækningen placeret inden for skovbyggelinjer.</p> <p>Da projektet berører fredsskovspligtige arealer langs dele af strækningen, kræver projektet en dispensation fra Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen har d. 21. april 2023 givet tilladelse til, at fredsskovspligten ophæves på en del af matr.nr. 51f Melsted By, Sulsted; 2d, 13e og 44c Østbjerg, Hammer samt 7dg Vodskov By, Hammer mhp. anvendelse af arealet til asfalteret cykelsti. Der sker ophævelse af fredsskovspligt på ca. 0,13 ha.</p> <p>Der er ikke registrerede truede arter i umiddelbar nærhed af projektet, men der er kun godt 200 m til Natura 2000 området i Hammer Bakker. I selve Hammer Bakker er der lavet en del registreringer af fredede arter.</p> <p>Indenfor 1 km fra Tingvej er der flere steder langs strækningen registreret fund og fortidsminder samt en afstand på ca. 300 m til byggelinjen for Vodskov Kirke.</p> <p>Fredede områder: Projektet berører to fredninger: Vestbjerg Bakker (0285400) og Hammer Bakker (0257600). Projektet kræver derfor en dispensationsansøgning til Fredningsnævnet. Fredningsnævnet har d. 1. maj 2024 meddelt dispensation til projektet for så vidt angår de to berørte fredninger. Projektet berører §3-beskyttet hede, eng, overdrev og vandløb, og vurderes at medføre tilstandsændringer som kræver en dispensation efter Naturbeskyttelseslovens § 3. I forbindelse med en dispensation efter Naturbeskyttelseslovens §3 vil der blive stillet vilkår om udlægning af erstatningsnatur i minimumforholdet 1:2, der sikrer de beskyttede naturtypers udbredelse og kvalitet.</p> <p>Natura 2000-område: Projektet ligger 200 meter fra Natura 2000-område nr. 218. Hammer Bakker Østlig del. Grundet projektets afstand til Natura 2000-området, vurderes det, om projektet kan få en indirekte påvirkning i form af støjgener for arter på udpegningsgrundlaget.</p>

Den eneste art på udpegningsgrundlaget er stor vandsalamander. Det vurderes, at stor vandsalamander ikke er nær projektområdet, arten ikke er støjfølsom og projektet gennemføres i et område, der i forvejen er støjbelastet.

Aalborg Kommune vurderer, at det ansøgte projekt, og udførelsen af dette, ikke vil påvirke Natura 2000-området væsentligt

Bilag IV-arter:

Ifølge habitatbekendtgørelsens § 11, stk. 1, jf. § 8, må der ikke gives tilladelse, dispensation, godkendelse mv., hvis det ansøgte, kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a) eller kan ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier.

Enkelte relevante bilag IV-arter har udbredelsesområde som arealet ligger inden for. Dette gælder for odder, arter af flagermus og markfirben, jf. Faglig rapport fra DMU nr. 635, 2007.

Odderen er fundet ved Tingvejen. Odderen lever i tilknytning til vådområder, og den findes i vandløb og især i moser og søer med store rørskovsområder. For at odderen kan trives i levedygtige bestande, skal der være vådområder med et højt naturindhold. Odderens yngle- og rasteområder knytter sig til moser, krat, skov eller andre uforstyrrede naturområder. Det vurderes, at odderen kan leve og raste i det beskyttede vandløb, der krydser Tingvejen, da dette vandløb forbinder to moseområder nord og syd for Tingvejen. Projektet skal sikre den eksisterende passage af vandløbet under vejen, så denne kan anvendes som faunapassage for odderen. Cykelstien vil i sig selv ikke påvirke odderen væsentligt, men hvis cykelstien hindrer fri passage i vandløbet, kan odderen have risiko at blive trafikdræbt ved krydsning af vejen, hvilket er den primære dødsårsag for arten. Den eksisterende rørunderføring i det beskyttede vandløb er i dag $\varnothing 600$ mm, denne udvides til $\varnothing 1000$ mm i hele underføringens længde, hvilket vurderes at kunne fungere som faunapassage.

Flagermus benytter ofte hulheder i træer eller huse som opholdssted om dagen og under vinterdvalen. Føden består af insekter, som fanges i luften nær vådområder, marker, skove og levende hegn. De enkelte arter af flagermus har forskellige præferencer mht. fødesøgningsområde. Der er i forbindelse med projektet undersøgt for forekomst af flagermus langs Tingvej i 2023. Undersøgelsen viste tilstedeværelse af Vandflagermus, Troldflagermus, Dværghflagermus, Brunflagermus, Sydflagermus, Skimmel-flagermus og Brun Langøre, hvor Dværghflagermus og Sydflagermus var de mest udbredte arter i området. Dertil viste undersøgelsen, at området ikke vurderes at udgøre et væsentligt yngle- eller rasteområde eller fourageringsområde. Det blev vurderet, at området udelukkende blev benyttet som spredningskorridor/ledelinje. På baggrunden af undersøgelsen blev det vurderet, at etablering af cykelstien ikke hindrer området funktion som spredningskorridor/ledelinje, hvoraf projektet ikke vurderes at have en væsentlig påvirkning for arter af flagermus. Det vurderes ligeledes, at strækningerne, hvor projektet overvejende berører nåltræer, ikke vil have en væsentlig påvirkning for arter af flagermus.

Markfirben findes på den beskyttede hede, som projektet berører. Markfirbenet findes spredt i landskabet på åbne, varme, solbeskinnede skrånninger med veldrænet jord og lav vegetation. Markfirbenet yngler på solvante skrånninger, som er af altafgørende betydning for arten. I 2023 er tilstedeværelsen og

			<p>udbredelsen af markfirben på det beskyttede overdrev også undersøgt. Undersøgelsen viste ingen registreret forekomst af markfirben. Arealet blev vurderet til ikke at udgøre egnet ynglested for arten, mens den sydlige del af arealet (tættest på Tingvej) blev vurderet til at være uegnet som yngle- eller rasteområde for arten. Etableringen af cykelstien vurderes derfor ikke at have en væsentlig påvirkning på raste- eller yngleområder for markfirben, og vurderes heller ikke at have en væsentlig påvirkning på artens økologiske funktionalitet.</p> <p>Projektet vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning på arter af flagermus og markfirben i området, da området ikke vurderes at udgøre egnede yngle- eller rasteområder for arterne. Dertil har eventuelle forekommende flagermus og markfirben mulighed for at søge til andre uforstyrrede og lignende steder i nærområdet. Projektet vurderes heller ikke at påvirke arternes økologiske funktionalitet i området.</p> <p>Aalborg Kommune vurderer, at projektet ikke vil forringe levevilkårene for dyre- og plantearter omfattet af EF-habitatdirektivets bilag IV, såfremt overstående krav overholdes. Vurderingen er foretaget på baggrund af tilgængelige data over fund af arter (Aalborg Kommunes egne registreringer, Arter.dk samt Naturbasen.dk).</p>
<p>2.10 Områder hvor det ikke er lykkedes at opfylde miljøkvalitetsnormer fastsat i EU-lovgivningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Overfladevand: - Grundvand: - Naturområder: - Boligområder (støj/lys og Luft): 		x	<p>Udvidelsen afstedkommer et øget befæstet areal på ca. 11.500 m², hvorfra der skal afledes overfladevand. Vandet nedsives igennem filtermateriale.</p> <p>Ved nedsivning af overfladevand fra vejanlægget skal der ansøges om tilladelse hertil.</p> <p>Projektområdet overlapper ikke med areal udpeget som områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men ligger på hele strækningen i et område som er med drikkevandsinteresser (OD). Desuden er den østlige del af strækningen placeret indenfor kildepladszonen fra Vodskov Vandværk. Her opsamles vej- og stivand i tætte ledninger og ledes udenfor kildepladszonerne.</p> <p>Projektet påvirker ikke boligområder med støj, lys og luftforurening.</p> <p>Det beskyttede vandløb har potentiale til god økologisk tilstand samt er målsat til god kemisk tilstand i vandområdeplaner 2021-2027. Ændringen af rørlægningen vil ikke påvirke tilstanden i vandløbet negativt, da det eksisterende rør udvides fra ø600 mm til ø1000 mm.</p>
<p>2.11 Tænkes anlægget etableret i et tæt befolkede område:</p>		x	<p>Der er ikke tale om, at anlægget etableres i et tæt befolkede område. Anlægget langs Tingvej skaber dog bedre forbindelse imellem tæt befolkede områder for de bløde trafikanter.</p> <p>Projektet udføres primært i åbent land, men op til den vestlige og østlige tilslutning ved Vestbjerg og Vodskov går strækningen forbi nogle boligområder, der primært har vejadgang ad tilstødende sideveje. Langs strækningen ligger desuden spredte beboelsesejendomme, der har adgang direkte ud til Tingvej.</p>
<p>2.12 Kan anlægget påvirke vigtige landskabstræk:– historiske, kulturelle, arkæologiske, æstetiske eller geologiske:</p>		x	<p>Der er en del arkæologiske interesser i området, hvorfor hele tracéet skal undersøges af Nordjyllands Historiske Museum. Dette sker, inden anlægsarbejdet påbegyndes med henblik på en eventuel udgravning af fund i området. Dette er normal procedure iht. Museumsloven.</p>
<p>2.13 Er anlægget tænkt placeret indenfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kystnærhedszonen - Den kystnære del af byzonen 		x	<p>Anlægsarbejdet er i den østlige del placeret inden for kystnærhedszonen, men etableres som en del af en eksisterende vej, som går forbi boligområde i Vodskov.</p>

Vurderes det fortsat - jf. ja'erne i besvarelserne under punkt 1 og 2 ovenfor - at projektet forventes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet i relation til:

3. Arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet			
3.1 Indvirkningens størrelsesorden og rummelige udstrækning fx geografisk område og antallet af personer, der forventes berørt:			<p>x</p> <p>Cykelstierne anlægges som en udvidelse af et eksisterende vejareal.</p> <p>Det vurderes, at anlæggets samlede påvirkning af miljøet vil være af underordnet betydning. Selvom stierne kræver inddragelse af beskyttet natur, er det kun i meget begrænset mængde.</p> <p>Nedsivningsløsningen med nedsivning igennem filtermuld på store dele af strækningen er valgt for at minimere arealbehovet, da der er flere beskyttede naturtyper på strækningen samt for at minimere driftsomkostningerne til vedligeholdelse af ledningssystemer til opsamling af regnvand.</p> <p>Anlægget vil i særdeleshed bidrage til, at forbindelsen vil blive meget mere sikker og føles tryggere at bevæge sig på som cyklist eller fodgænger.</p> <p>Antallet af berørte personer vil være begrænset, da strækningen primært er beliggende uden for byzone, og der på de fleste steder af strækningen er langt til naboer.</p> <p>Ydermere er der kun tale om cykel- og fodgængertrafik, der ikke vil have betydning for den oplevede støj på strækningen.</p>
3.2 Indvirkningens art:			<p>x</p> <p>Indvirkningen vurderes til kun at være af lokal karakter. Det forsøges at berøre den værdifulde natur mindst muligt, hvorfor der på de relevante steder af strækningen etableres afvanding i skilkerabatten mellem cykelsti og eksisterende kørebane.</p> <p>Som en del af anlægsarbejdet håndteres afvandingen fra både det nye og eksisterende belagte areal efter gældende forskrifter, hvorfor vandmiljøet og grundvandet beskyttes bedre end ved det eksisterende anlæg.</p>
3.3 Indvirkningens grænseoverskridende karakter:			<p>x</p> <p>Indvirkningen har ingen grænseoverskridende karakter, da det anlægges som en del af et eksisterende vejareal.</p>
3.4 Indvirkningens intensitet og kompleksitet:			<p>x</p> <p>Indvirkningen er ikke intens og kompleks, da det er en del af eksisterende vejanlæg i området.</p>
3.5 Indvirkningens sandsynlighed:			<p>x</p> <p>Projektet anlægges uden risiko forbundet hermed.</p>
3.6 Indvirkningens forventede indtræden, varighed, hyppighed og reversibilitet:			<p>x</p> <p>Der er tale om et anlægsprojekt, som kommer til at blive benyttet hver dag med en konstant indvirkning, primært af positiv karakter.</p>
3.7 Kumulation af projektets indvirkninger med indvirkninger af andre eksisterende og/eller godkendte projekter:	x		<p>Der er ikke andre projekter i området.</p>
3.8 Muligheden for reelt at begrænse indvirkningerne:			<p>x</p> <p>De enkelte mulige negative indvirkninger er søgt begrænsede i projektets design ift. minimering af arealforbrug på kritiske steder og forbedring af vejafvandingens konsekvenser for det omkringliggende miljø.</p>
Konklusion			
Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at det ansøgte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt, således at der skal udarbejdes en miljøvurderingskonsekvensrapport:			<p>Projektområdet berører fredskov og fredningen af Hammer Bakker. Strækningen krydser derudover et beskyttet vandløb. Projektet inddrager dog primært eksisterende vejareal/-rabatter samt landbrugsjord og naboarealer langs eksisterende vej beliggende i åbent land. Derudover inddrages mindre skovarealer, i begrænset omfang beskyttet natur som hede, eng og overdrev samt beskyttede diger.</p>

				<p>Indgrebet i de beskyttede naturtyper søges begrænset mest muligt, og langt de fleste steder berører projektet under 0,5 m i bredden af naturtyperne langs vejen.</p> <p>Projektet vil i nogen grad påvirke biodiversiteten grundet mindre indgriben i skovområde, hede og overdrev, men det kompenseres der for ved at anvende urteblandinger i rabatter samt ved at udnytte restarealer til beplantning. Fredskovareal genplanter i forholdet 1:2. Derudover vil der blive sat vilkår om udlægning af erstatningsnatur i minimumforholdet 1:2 af de §3-beskyttede arealer, der berøres af projektet. Den værdifulde natur forsøges berørt mindst muligt ved at etablere afvanding i skillerabatten mellem cykelsti og eksisterende kørebane på de relevante steder.</p> <p>Afvandingen håndteres fra både det nye og eksisterende belagte areal efter gældende forskrifter, hvorfor vandmiljøet og grundvandet beskyttes bedre end ved det eksisterende anlæg.</p> <p>Det beskyttede vandløbs nuværende rørunderføring vil blive udvidet fra ø600 mm til ø1000 mm, og dermed have en mindre spærrende effekt. Derudover vurderes det at kunne fungere som faunapassage. De resterende rørlægninger vurderes ikke at påvirke vandløbene væsentligt.</p> <p>Med det aktuelle projekts design vurderes anlægget kun at medføre en begrænset og lokal indvirkning på miljøet.</p> <p>Planerne for stianlæg langs Tingvej mellem de to byer vurderes at være af positiv art for folkesundheden og understøttelsen af de bløde trafikanters sikkerhed.</p> <p>På baggrund af ovenstående screening vurderes det, at det ansøgte projekt, samlet set, ikke vil påvirke miljøet i væsentlig grad, og at der derfor ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.</p>
--	--	--	--	--

Som grundlag for ovenstående screening er følgende materiale benyttet:

- Danmarks miljøportal
- Ansøgningsskema, jf. Bekendtgørelse nr. 1376 af 21. juni 2021 om miljøvurderingen af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)
- Ansøgning vedr. cykelstiprojektet samt projektplan, fremsendt 1. december 2022 (ansøgningsskema, dateret 30. november 2022 samt projektplan tegn.nr. 15, dateret 16. september).
- Supplerende ansøgning vedr. krydsning af det private vandløb, fremsendt 24. april 2024 (ansøgningsskema, dateret 16. februar 2024)