

Ansøgning om miljøkonsekvensvurdering efter miljøvurderingslovens §18

24.03.2022

Projekt nr.: 1017908

+45 2974 2252

aksv@moe.dk

1 Indledning

På vegne af Rebild Kommune, Center Plan, Byg og Vej fremsendes hermed ansøgning om igangsættelse af frivillig miljøkonsekvensvurdering for etablering af nyt vejanlæg ca. 1 km syd for Støvring i Rebild Kommune efter miljøvurderingslovens¹ §§18 og 19 stk. 4.

Vejanlæggets placering fremgår af nedenstående figur 1.



Figur 1 Forløb af vej med tilslutning ved eksisterende Nibevej, Hobrovej og Buderupholmvej

¹ [LBK nr. 1976 af 27/10/2021]

Projektet er omfattet af miljøvurderingsloven §15 stk. 1 nr. 3 og er anført på lovens bilag 2, punkt 10 "infrastrukturprojekter", e) bygning af veje. Lovkravet til projektet er at der enten a) træffes afgørelse om hvorvidt projektet er VVM-pligtigt på baggrund af en VVM-screening eller b) udarbejdes en fuld miljøkonsekvensvurdering.

Rebild Kommune har i samarbejde med MOE A/S vurderet, at der kan forventes flere mulige miljøpåvirkninger, og at der ikke er behov for at træffe en afgørelse om hvorvidt projektet er VVM-pligtigt, da det vurderes ud fra det eksisterende vidensgrundlag, at projektet er omfattet af VVM-pligt. Hermed anmodes der om, at projektet skal undergå miljøkonsekvensvurdering.

Jf. Miljøvurderingslovens §17 stk. 1 er kommunalbestyrelsen myndighed for behandling af sager vedrørende projekter på land, der er omfattet af bilag 1 eller 2, herunder for vurderingen af, om projekter omfattet af bilag 2 på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet. Dog jf. §19 stk. 4 "Hvis en bygherre ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2 skal undergå en miljøvurdering, fordi det på grund af dets art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. § 15, stk. 1, nr. 3, skal bygherrens ansøgning indeholde oplysning herom."

2 Baggrund

Rebild Kommune ønsker at etablere en ny omfartsvej syd for Støvring by. Vejen har til formål at aflaste den eksisterende Nibevej og Buderupholmvej.

Der har i processen omkring tilblivelse af projektet været flere alternative forslag til linjeføring for en fremtidig sydlig vejforbindelse mellem Nibevej og Buderupholmvej, hvor de trafikale følger og konsekvenser af de forskellige forslag er blevet belyst ved brug af en trafikmodel. Kommunen har besluttet en løsning som vist på figur 1.

3 Projektbeskrivelse

Projektet omfatter etablering af en 2 sporet vej i åbent land med en forventet hastighedsbegrænsning på 80 km/t. I nord tilsluttes vejen i en ny rundkørsel, som etableres i det nuværende vigepligtsregulerede kryds mellem Vestre Primærvej og Nibevej. Som et led i udformningen suppleres der med cykelstier langs Vestre Primærvej samt en dobbeltrettet cykelsti i nordsiden af Nibevej mellem Vestre Primærvej og Juelstrupparken.

Den nye vej etableres som en 2 sporet vej med 3,5 m brede kørespor med tilhørende 0,5 m brede kantbaner. På den nye vej etableres der forbud mod cyklister, hvorfor projektet ikke omfatter etablering af cykelfaciliteter langs med vejen.

Vejen forløber mod syd og skærer på tværs af Mastrup Ådal på en ca. 7 m høj dæmning for efterfølgende at blive tilsluttet i en rundkørsel ved Hobrovej. Udformning af passagen over ådalen forventes at blive tilpasset således, at vejen lægges i et tracé som resulterer i en så lille dæmning som mulig, samtidig med, at der langs vandløbet sikres fuld passage.

På forløbet mellem Nibevej og Hobrovej etableres der ikke vejadgange eller andre kryds, da trafikken til de eksisterende ejendomme afvikles ad lokale veje.

For hovedforslaget forløber vejen fra Hobrovej i en kurve nord om de eksisterende ejendomme langs med Porthusvej. Tilslutning af Porthusvej til Hobrovej nedlægges og i stedet kobles Porthusvej til den nye omfartsvej i et kanaliseret vigepligtsreguleret T-kryds. Den nye vej tilsluttes til Buderupholmvej umiddelbart vest for det nuværende dambrug. I den forbindelse nedlægges krydset mellem Buderupholmvej og Porthusvej, hvormed det ikke bliver muligt at benytte Buderupholmvej ind mod Støvring. I stedet etableres der en stikrydsning i dette kryds, således at cyklister der færdes ad Buderupholmvej kan komme mod nord til Støvring eller syd mod Skørping og Rold skov.

4 Forventet miljøpåvirkninger

Projektrealiseringen vil ske ud fra en helhedsvurdering, der i videst muligt omfang medfører mindst mulig påvirkning af områdets miljø, herunder natur og landskabelige værdier samt naboer og umiddelbare omgivelser.

Miljøpåvirkninger vil foregå i såvel anlægs- som driftsfasen. Det forventes at miljøkonsekvensrapporten, der både indeholder en miljørapport for planen og en miljøkonsekvensrapport for projektet, vil have fokus på følgende forhold:

4.1 Støj

Der må forventes en øget til- og frakørsel af materialer og maskiner under anlægsperioden, men støjen vil være i et begrænset omfang og indenfor en afgrænset anlægsperiode.

Under driftsfasen må det forventes at vejledende støjgrænser overholdes, men det undersøges i miljøkonsekvensrapporten, om vejen i fremtiden vil medføre lokal støj på tilstødende ejendomme.

4.2 Trafik

Projektet er udarbejdet som et trafikprojekt for at aflaste den eksisterende Nibevej og Buderupholmvej. Der må forventes en øget til- og frakørsel af materialer og maskiner under anlægsperioden, men at denne øgning vil være i et begrænset omfang og indenfor en afgrænset anlægsperiode.

Under drift vil vejen ændre områdets trafikafvikling, hvorfor trafikale forhold vurderes i miljøkonsekvensrapporten på baggrund af tidligere opstillet trafikmodel.

4.3 Lys

Der kan i en begrænset periode under anlægsfasen være behov for arbejdsbelysning som forventes at være meget lokalt og uden betydning for omgivelserne. I driftsfasen kan der komme øget lys fra bl.a. rundkørsler, og det skal derfor undersøges i miljøkonsekvensrapporten, om vejen i fremtiden vil medføre lokalt lys på tilstødende ejendomme.

4.4 Rekreative interesser

I dag er langt de fleste arealer hvor vejen skal placeres, beliggende i det åbne land og i omdrift uden offentlig adgang. Det skal derfor vurderes i miljøkonsekvensrapporten, om vejen i fremtiden vil hindre brugen af rekreative stier og adgange. Det skal endvidere vurderes om vejen i drift, påvirker områdets rekreative passager.

4.5 Natur (Biologisk mangfoldighed)

Der er registreret en del beskyttede arter og naturtyper i området. Områdets flora og fauna beskrives på baggrund af eksisterende data. I miljøkonsekvensrapporten vurderes projektets indvirkning på flora og fauna, herunder generelt beskyttede arter. Data indhentes fortrinsvist fra tidligere undersøgelser samt naturdata.

Forløbet af den nye vej slutter umiddelbart i kanten af Natura 2000-området "H18 Rold skov, Lindenberg Ådal og Madum Sø". Natura 2000-området er bestående af habitatområdet "Rold Skov, Lindenberg Ådal og Madum Sø" og fuglebeskyttelsesområdet "Rold Skov". Da det ikke kan afvises at projektet vil påvirke Natura 2000-området eller dets udpegningsgrundlag, vil dette blive inddraget i miljøkonsekvensrapporten.

På en kortere strækning vil der i forbindelse med vejen skulle rørlægges et kortere forløb af Mastrup Bæk, der både er omfattet af naturbeskyttelses- og vandløbsloven. Vandløbet er også længere opstrøms omfattet af statens vandområdeplaner 2021-2027. Projektets indvirkning på den økologiske tilstand i Mastrup Bæk både under anlæg og drift vurderes i miljøkonsekvensrapporten.

Den nye vej gennemløber områder som er udpeget som "økologisk eller potentiel økologisk forbindelse" samt særligt naturområde, og er derfor inkluderet i det grønne Danmarkskort. Det drejer sig om områderne i Mastrup Ådal og Lindenberg Ådal. I miljøkonsekvensrapporten vurderes projektets indvirkning på områdets funktionalitet som spredningskorridor.

4.6 Overfladevand og klima

Området hvor vejen skal etableres afvandes i dag ved naturlig nedsivning, hvilket opretholdes efter vejens etablering. I forbindelse med projektet etableres der grøfter til opsamling af regnvand fra vejen. Vandet ledes videre til områdets ferskvandsrecipienter, hvorfor miljøkonsekvensrapporten indeholder en vurdering af disse.

Projektet har ikke i sig selv et klimaformål, og påvirkes ikke af klimaforandringer. I miljøkonsekvensrapporten vurderes klima med henblik på håndtering af overfladevand i forhold til en 50 års hændelse.

4.7 Materielle goder

Etableringen af den nye vej har betydning for områdets arealanvendelse. Områder vil blive omlagt fra mark til vej, hvilket kun er meget lokalt.

Vejen i sig selv vil have en værdi da den har til formål at lette rejsetiden i området. I miljøkonsekvensrapporten vurderes vejens værdi som materielt gode, herunder rejsetid samt passage.

4.8 Kulturarv og fortidsminder

Den nye vej ligger i kanten af to kulturarvsarealer, men gennemløber ingen fredede fortidsminder. Vejen gennemløber et areal omkring Buderup Ødekirke som er udpeget til kirkebeskyttelsesområde, hvor formålet er at synliggøre og bevare kommunes unikke kulturarv.

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en vurdering af vejens indvirkning på beskyttelsen omkring Buderup Ødekirke.

4.9 Landskab

Det nye vejforløb krydser både et "større sammenhængende landskab" og et "bevaringsværdigt landskab", hvor landskabernes oplevelsesværdi skal bevares. Det skal derfor vurderes om vejen har indvirkning på landskabets sammenhæng.

I miljøkonsekvensrapporten vil der være særligt fokus på krydsningen af Mastrup Ådal, hvor der vil blive udarbejdet visualiseringer.