

VEJLE KOMMUNE

CYKELSTI LANGS FÅRUPVEJ

PROJEKTBEKRIVELSE

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9C
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning og formål	2
1.1	Afgrænsning af projektområde	2
2	Teknisk beskrivelse	2
2.1	Cykelstiens forløb	2
2.2	Tværsnit	3
2.3	Hulvejsspor	3
2.4	Afvanding	3
2.5	Belysning	4
2.6	Sikring af eksisterende skråning mod skred	4
3	Anlægsfase	4
4	Alternativer	5

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A294411

017

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

1.0

13.04.2026

Projektbeskrivelse

MKTG

SPE

MKTG

1 Indledning og formål

Vejle Kommune ønsker at anlægge en cykelsti langs en delstrækning af Fårupvej syd for Jelling for at skabe mere trygge og mere sikre forhold for cyklister.

Der er allerede anlagt en dobbeltrettet cykelsti langs Fårupvej fra Jelling og ned til Fårupgårdvej. Det er Vejle Kommunes ønske, at denne cykelsti skal forlænges ned til Skovdallundvej, hvor man kan følge stierute 34 (Engelsholmruten) videre til Vejle.

1.1 Afgrænsning af projektområde

Kortlægning og vurdering vil blive gennemført inden for et fastlagt projektområde iht. Figur 1-1.



Figur 1-1 Forløb af cykelstien langs Fårupvej.

2 Teknisk beskrivelse

I dette afsnit beskrives de tekniske forhold omkring cykelstien. Dette er cykelstiens forløb, tværsnit, hulvejsspor, afvanding, belysning, sikring af eksisterende skråninger samt arealbehov.

Der henvises derudover til de udarbejdede projekttegninger, som består af oversigtsplaner, situationsplaner og længdeprofiler.

2.1 Cykelstiens forløb

Cykelstien er projekteret som en dobbeltrettet cykelsti fra Fårupgårdvej til parkeringspladsen ved Fårup Sø (lige syd for Skovdallundvej). Strækningen er ca. 550 m lang, og cykelstien etableres på vestsiden af Fårupvej. Ved Skovdallundvej

etableres en hævet flade og hastigheden for bilisterne sænkes fra 60 km/t til 50 km/t, således at cyklisterne har bedre mulighed for at krydse vejen.

Der opsættes autoværn mellem cykelstien og skråningen langs dele af skråningen. Der henvises til tegning A294411-S201 for udstrækningen.

Terrænet er kuperet, og hældningen på cykelstien falder fra Fårupgårdvej og ned mod Fårup Sø. Cykelstien har på lange dele af strækningen en hældning på 70 ‰. Dette er ikke anbefalet ved nyanlæg af cykelstier, men er en forudsætning, da Fårupvej hælder med 70-75 ‰. I dag kører cyklister på vejen sammen med den øvrige trafik, så selvom cykelstien bliver stejl, så vil etablering af en cykelsti stadig være en klar forbedring af trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklister.

For længdeprofil henvises til tegning A294411-S401. I MKV udarbejdes og indsættes et forsimplet længdeprofil.

2.2 Tværsnit

Cykelstien etableres med en bredde på 2,5 m. Mod kørebanen etableres en skille-rabat med sten i en bredde på 1,0-1,5 m, mens der mod ydersiden etableres en græs-rabat på 1,0 m mod skråningen. Der etableres skråninger mod terræn med anlæg 2.

For tværsnit henvises til tegning A294411-S501. I MKV udarbejdes og indsættes et forsimplet tværsnit.

Hvor der etableres en støttevæg, etableres ikke skillerabat mellem kørebane og cykelsti, men i stedet en granitkantsten. Mod terrænet opsættes en støttemur.

2.3 Hulvejsspor

I området omkring den eksisterende vej er der flere hulvejsspor, som er veje der blev anvendt i fortiden. Fra Fårup Sø går en stejl vej op gennem skoven mod kongesædet Jelling. Den har ligget her i mere end 1000 år. Hulvejene er opstået ved mange generationers færdsel. I dag fremstår hulvejssporene som langsgående fordybninger i skovbunden.

Det er Slots- og Kulturstyrelsen som er myndighed for hulvejssporene, og de har tidligere tilkendegivet, at hulvejssporene er fredede og som udgangspunkt ikke må berøres af projektet. Projektet er i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen tilpasset, således at hulvejssporene påvirkes mindst muligt. Dette er sket ved tilpasning af cykelstier og skråninger. På en enkelt strækning (st. 110-140) etableres en støttemur mellem cykelsti og terræn. På denne måde reduceres cykelstiens berøring med hulvejssporene i størst muligt omfang.

2.4 Afvanding

I dag afvandes Fårupvej direkte ud over skrænterne mod vest, hvor vejvandet løber via en mindre bæk til Fårup Sø, og derfra udledes til Grejs Å. Ved toppen af bakken er der enkelte eksisterende vejriste der udleder direkte i grøft langs vejen.

Ved etablering af cykelstien, vil afvandingen ske med tre principper.

- › Station 50-70 og 180-370 vil vej- og stivand blive opsamlet via et stenfyldt trug mellem sti og vej med topslidset dræn og brønde forsynet med kuppelriste.
- › Station 0-50 og 70-180 vil der være etableret kantsten mellem vej og sti, og vand vil blive opsamlet med traditionelle vejriste.
- › Fra station 370 til 530 vil vandet ledes til nyanlagt grøft/trug hvor det nedsives

Der etableres et regnvandsbassin på arealet vest for Skovdal Kro, som modtager alt vand fra station 0 til 370. Til regnvandsbassinet etableres en driftsvej i grus. Driftsvejen tilsluttes det stykke af Fårupvej, der er anlagt i grus, således at udkørsel sker fra denne sidevej og ikke direkte ud på vejen.

Regnvandsbassinet etableres som et vådt bassin, hvor der sker rensning ved sedimentering. Overfladevandet tilbageholdes, og udledes til eksisterende vej afvanding i Skovgade, hvorfra vandet ledes til Skovdallund Møllebæk og efterfølgende tilledes til Grejs Å.

Se foreløbig tegning A294411-S301 Afvandings og niveaukurveplan

2.5 Belysning

Der er ikke belysning langs Fårupvej, og der etableres ikke belysning langs cykelstien.

2.6 Sikring af eksisterende skråning mod skred

Skråningen på sydsiden af Fårupvej viser tegn på, at den skrider. Der er over en lang strækning på Fårupvej, tilbagevendende problemer med at asfalten revner, og det ses tydeligt på stedet, at det skyldes sætninger under kørebanen.

Når der anlægges en ny dobbeltrettet cykelsti på Fårupvej, skal denne samtidig fungere som en sikring af den eksisterende skråning.

3 Anlægsfase

Projektets anlægsperiode forventes at strække sig over 7-8 måneder fra forår til efterår. En del af anlægsarbejdet vil kræve adgang fra den eksisterende vej, så i flere perioder forventes, det vestlige kørespor at være inddraget til arbejdsplads, mens trafikken skal afvikles i det østlige kørespor. Dette reguleres med signal, således at der gennem hele anlægsfasen vil være adgang for trafik i begge retninger.

Anlægsarbejdet tilrettelægges, således at natura 2000 området berøres mindst muligt. Ligeledes kan der stilles skærpede krav til støvgener, der kan påvirke området.

Da der skal etableres en helt ny skråning "uden på" cykelstien, er der behov for tilkørsel af jord i projektet. Dette tilkøres via det eksisterende vejnet i starten af anlægsfasen.

4 Alternativer

Der har været udarbejdet projekt for alternative forløb af cykelstien, men disse er fravalgt, da enten cykelsti eller skråninger havde stor påvirkning af de fredede hulvejsspor.

APRIL 2026
VEJLE KOMMUNE

CYKELSTI LANGS FÅRUPVEJ

AFGRÆNSNINGSNOTAT

APRIL 2026
VEJLE KOMMUNE

CYKELSTI LANGS FÅRUPVEJ

AFGRÆNSNINGSNOTAT

PROJEKTNR.

A294411

DOKUMENTNR.

018

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

12.04.2026

BESKRIVELSE

Udkast til afgrænsningsudtalelse

UDARBEJDET

MKTG, NNKD

KONTROLLERET

LOJO

GODKENDT

MKTG

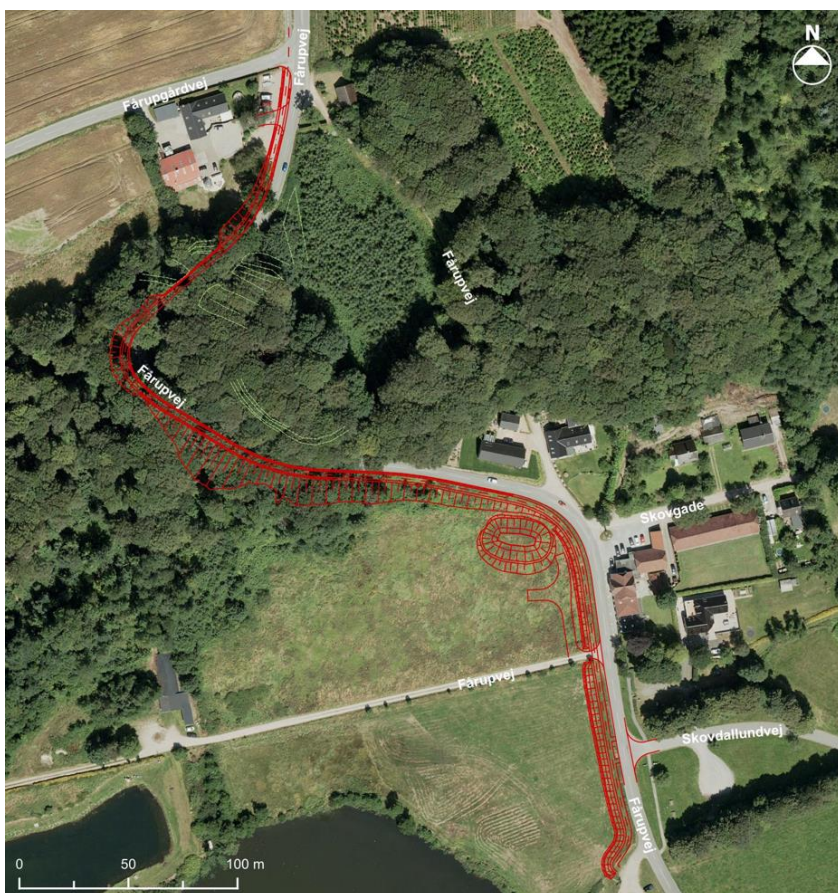
INDHOLD

1	Indledning	6
1.1	Formålet med afgrænsningsnotatet	7
2	Proces for miljøkonsekvensvurdering	8
3	Projektbeskrivelse	9
3.1	Alternativer	9
3.2	Referencescenariet	9
3.3	Geografisk afgrænsning	10
3.4	Planforhold	10
4	Afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering	11
4.1	Befolkning og menneskers sundhed	11
4.2	Flora fauna og biodiversitet	12
4.3	Vand	14
4.4	Luft og klima	15
4.5	Kulturarv og arkæologi	15
4.6	Ressourcer og jord	16
4.7	Landskab og visuelle forhold	17
5	Oversigt over miljøpåvirkninger	18
6	Miljøvurderingens struktur	20
7	Høring	21

1 Indledning

Vejle Kommune ønsker at forlænge den eksisterende cykelsti på Fårupvej syd for Jelling. Cykelstien skal forlænges for at skabe et sammenhængende cykelstinet fra Jelling til Vejle.

Der er en eksisterende dobbeltrettet cykelsti langs Fårupvej, fra Jelling til Fårupgårdvej. Fra Fårupgårdvej er der et hul i cykelnettet, hvor cyklisterne skal cykle på vejen sammen med de øvrige trafikanter indtil stierute 34 (Engelsholmruten), hvor de kan cykle videre til Vejle. Derfor ønsker Vejle Kommune at lukke dette hul, ved at etablere dobbeltrettet cykelsti på Fårupvej fra Fårupgårdvej til Skovdallundvej. Cykelstiens udstrækning ses af figur 1.



Figur 1 Cykelstiens trace langs den eksisterende vej.

Det vurderes at projektet er omfattet af følgende punkter i miljøvurderingsloven, bilag 2:

- › 10e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne
- › 10g) Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand

1.1 Formålet med afgrænsningsnotatet

Formålet med afgrænsningsnotatet er i henhold til § 23 (MKV), stk. 1 i miljøvurderingsloven at fastlægge miljøvurderingens indhold og omfang. Formålet er desuden at beskrive, hvorledes de bemærkninger, der er indkommet i den forudgående høring fra berørte myndigheder og offentligheden, skal indgå i det videre arbejde med miljøvurderingen.

En afgrænsning er en tidlig fastlæggelse af, hvad miljøkonsekvensvurderingen forventes at indeholde, og hvilket fokus den skal have. Afgrænsningen er derfor en vigtig forudsætning for at kunne igangsætte en god miljøvurderingsproces.

Afgrænsningsnotatet sendes i høring hos offentligheden og berørte myndigheder, jf. § 35, forud for myndighedens afgivelse af udtalelse for omfang og detaljering af miljøkonsekvensrapporten. Afgrænsningsnotatet kan justeres hen ad vejen, hvis der f.eks. i processen fremkommer nye oplysninger, som giver anledning til behov for tilretning.

2 Proces for miljøkonsekvensvurdering

Der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projekt for etablering af cykelsti langs Fårupvej efter § 15, stk. 1 i bekendtgørelse af lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (herefter miljøvurderingsloven)¹. Bygherre har anmodet om frivillig MKV iht. § 19 stk.4.

Bygherre udarbejder miljøvurderingen. Den efterfølgende tilladelse iht. miljøvurderingslovens § 25 udarbejdes af Vejle Kommune (myndighedsafdeling).

Forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen afgiver Vejle Kommune (myndighedsafdeling) en udtalelse om afgrænsning af miljøvurderingens indhold og omfang (dette dokument). Derudover beskrives forventede metoder til at undersøge og vurdere projektets miljømæssige konsekvenser.

En afgrænsning er en tidlig fastlæggelse af, hvad miljøkonsekvensvurderingen forventes at indeholde, og hvilket fokus den skal have. Afgrænsningen er derfor en vigtig forudsætning for at kunne igangsætte en god miljøvurderingsproces.

Det er hensigten med afgrænsningsnotatet, at det på forhånd vurderes, hvorvidt projektet formodes at medføre påvirkninger på en eller flere miljøfaktorer, for at kunne fokusere miljøvurderingen på disse miljøfaktorer.

¹ LBK nr. 4 af 03/01/2023 med senere ændringer.

3 Projektbeskrivelse

Vejle Kommune ønsker at anlægge en cykelsti langs en delstrækning af Fårupvej syd for Jelling for at skabe mere trykke og mere sikre forhold for cyklister.

Der er allerede anlagt en dobbeltrettet cykelsti langs Fårupvej fra Jelling og ned til Fårupgårdvej. Det er Vejle Kommunes ønske, at denne cykelsti skal forlænges ned til Skovdallundvej, hvor man kan følge stierute 34 (Engelsholmruten) videre til Vejle.

Cykelstien er projekteret som en dobbeltrettet cykelsti fra Fårupgårdvej til parkeringspladsen ved Fårup Sø (lige syd for Skovdallundvej). Strækningen er ca. 550 m lang, og cykelstien etableres på vestsiden af Fårupvej. Ved Skovdallundvej etableres en hævet flade og hastigheden for bilisterne sænkes fra 60 km/t til 50 km/t, således at cyklisterne har bedre mulighed for at krydse vejen.

Terrænet er kuperet, og hældningen på cykelstien falder fra Fårupgårdvej og ned mod Fårup Sø. Cykelstien har på lange dele af strækningen en hældning på 70 %. Dette er ikke anbefalet ved nyanlæg af cykelstier, men er en forudsætning, da Fårupvej hælder med 70-75 %. I dag kører cyklister på vejen sammen med den øvrige trafik, så selvom cykelstien bliver stejl, så vil etablering af en cykelsti stadig være en klar forbedring af trafikikkerheden og fremkommeligheden for cyklister på strækningen.

Cykelstien etableres med en bredde på 2,5 m. Mod kørebanen etableres en skillerabat med skærver i en bredde på 1,0-1,5 m, mens der mod ydersiden etableres en græsabat på 1,0 m mod skråningen. Der etableres skråninger mod terræn.

Ved cykelstiprojektet etableres kantopsamling mellem vejen og stien fra st. 00 til 370, hvor overfladevandet opsamles og føres til et nyetableret regnvandsbassin. Regnvandsbassinet etableres som et vådt bassin, hvor der sker rensning ved sedimentering. Overfladevandet tilbageholdes, og udledes til eksisterende afvanding i Skovgade, hvorfra vandet ledes til Skovdallund Møllebæk og efterfølgende tilledes til Grejs Å. Fra st. 370-530 vil vandet blive ledt til nyanlagt grøft, hvor det nedsives.

For yderligere beskrivelse af projektet henvises til A294411-017_Projektbeskrivelse.

3.1 Alternativer

Der har været udarbejdet skitseprojekt for alternative forløb af cykelstien, men disse er fravalgt tidligt i processen, da enten cykelsti eller skråninger havde stor påvirkning af de fredede hullevejsspor.

3.2 Referencescenariet

Miljøkonsekvensrapporten skal ifølge miljøvurderingsloven indeholde en beskrivelse af referencescenariet (0-alternativet). Referencescenariet er den situation, der benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger en realisering af projektet medfører i forhold til ikke at gennemføre projektet.

Referencescenariet er hvor forholdene er som dagens situation, hvor cyklisterne færdes på vejen sammen med den øvrige trafikant. Under hvert emne i miljøkonsekvensrapporten gives en beskrivelse af den nuværende miljøstatus i projektområdet. Denne miljøstatus udgør en beskrivelse af miljøtilstanden ved 0-alternativet, og udgør dermed en referenceramme for beskrivelsen af de potentielle konsekvenser ved vedtagelse af plangrundlaget og gennemførelse af projektet.

3.3 Geografisk afgrænsning

Den geografiske afgrænsning er som udgangspunkt begrænset til projektområdet. Herudover vil Fårupvej og det omkringliggende cykelstinet indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Det kan for visse af miljøemnerne være nødvendigt at se på miljøpåvirkninger uden for selve projektområdet. Dette gælder blandt andet for natur og arter, støj og visuelle forhold.

3.4 Planforhold

I miljøkonsekvensvurderingen vil undersøgelseskorrideren blive gennemgået med henblik på at undersøge, om kommuneplanretningslinjerne udlægger arealerne til en anvendelse, som er i konflikt med projektet. Dette er retningslinjerne omkring bevaringsværdigt landskab, geologisk bevaringsværdi, lavbundarealer der kan genoprettes, naturområde, skovrejsning uønsket, større sammenhængende landskaber, særligt værdifuldt naturområde, værdifuldt kulturmiljø og økologisk forbindelse. Desuden vil øvrige relevante regionale og nationale planforhold blive inddraget i nødvendigt omfang.

Kommuneplan 2025-2037 fastsætter de overordnede mål for udviklingen i kommunen, og er således grundlaget for al fysisk planlægning og overordnet koordinering. I kommuneplanen findes kommuneplanrammer for lokalplanlægningen og retningslinjer for de temaer, som findes i planlovens § 11 a.

Hele projektområdet er beliggende i det åbne land, og dermed udenfor byzonen. Området er hverken omfattet af kommuneplanrammer eller lokalplan. Dele af projektområdet er omfattet af forskellige arealudpegninger i kommuneplanens retningslinjer.

I miljøkonsekvensvurderingen vil gældende retningslinjer og øvrige relevante regionale og nationale planforhold blive inddraget i nødvendigt omfang.

4 Afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering

Herunder gennemgås de enkelte miljømner og deres forventede påvirkning i både anlægs- og driftsfasen, og det vurderes, om det er relevant at medtage dem i miljøkonsekvensvurderingen, så denne målrettes mest muligt.

Den endelige vurdering for hvert enkelt emne er opsummeret i tabel 1 i kapitel 5.

I det omfang det vurderes, at en eller flere af de nævnte miljømner påvirkes væsentligt, eller hvis det ikke på det foreliggende grundlag kan udelukkes, at en eller flere miljømner vil blive påvirket væsentligt, vil dette blive nærmere belyst i miljøkonsekvensrapporten. For de emner, hvor der ikke forventes nogen betydende miljøpåvirkning, argumenteres for, hvorfor emnet er afgrænset fra og dermed ikke behandles yderligere.

4.1 Befolkning og menneskers sundhed

4.1.1 Rekreative forhold

I anlægsfasen vil vejen blive delvist lukket i en periode, men med et spor farbart, som signalereguleres, så trafikken kan komme i begge retninger. Det vil fortsat være muligt for cyklister at køre ad Fårupvej. Dette vurderes ikke at have en påvirkning. Anlæg af cykelstien er i det åbne land, og anlægsarbejderne forventes ikke at have påvirkning af rekreative interesser iht. støv, lys og støj. Der vurderes derfor ikke at være påvirkning af rekreative interesser i anlægsfasen, og emnet medtages derfor ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

Cykelstien vil i driftsfasen forbedre de cykelruter der forløber ved vejen, da cykelstien giver bedre fysiske forhold for brugerne af cykelruten og dermed bedre forbindelser mellem de ruter der støder til den nye cykelsti. Derudover vil cykelstien også skabe en bedre cykelforbindelse mellem Jelling og Fårup Sø og dermed forbedre de rekreative adgangsforhold til søen.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.1.2 Trafik og trafiksikkerhed

Med projektet vil cyklisterne gå fra at færdes på vejen sammen med de øvrige trafikanter, til at færdes på en cykelsti.

Fårupvej havde i 2024 en årsdøgnstrafik (ÅDT) på 2.311 køretøjer pr. døgn. I anlægsfasen vil vejen blive delvist lukket i en periode, men med et spor farbart, som signalereguleres, så trafikken kan komme i begge retninger. Dette vil forventeligt give lidt ventetid for nogle bilister, men dette vurderes begrænset. Trafik i anlægsfasen medtages ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

I driftsfasen får bilister og cyklister hver deres areal af færdes på, og dermed forbedres forholdene både for bilisterne, da de ikke længere skal dele vejen med cyklisterne, og for cyklisterne, da de får deres eget færdselsareal. Dermed forbedres fremkommeligheden for de to trafikanttyper. At der med etableringen af cykelstien skabes en sammenhængende cykelsti mellem Vejle

og Jelling kan være med til at genere en øget cykeltrafik, men det vurderes, at denne er af uvæsentlig karakter. Derfor vurderes trafik i driftsfasen ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

Fordi cyklisterne går fra at færdes på vejarealet sammen med de øvrige trafikanter til at få deres eget færdselsareal adskilles trafikanterne og dermed forbedres trafiksikkerheden for cyklisterne. Trafiksikkerhed medtages derfor ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.1.3 Støj og vibrationer

Anlægsarbejdet vil følge Vejle Kommunes regler for støj, støj og vibrationsfrembringende aktiviteter. Dette betyder, at der er anmeldelsespligt. Som udgangspunkt skal arbejdet gennemføres inden for almindelig arbejdstid, dvs. hverdage mellem kl. 7.00 og 18.00 samt lørdage mellem kl. 7.00 og 14.00.

I anlægsfasen vil der være støj fra selve anlægsaktiviteterne, herunder støj fra maskiner til anlæg og tung transport af jord. Støjen vil være en begrænset periode samtidig med, at det kun er enkelte naboer, der bliver berørt af støjen.

I driftsfasen forventes der ikke et ændret antal motorkøretøjer på vejen, kun en mulig stigning af cyklister på strækningen. I den sydlige ende af Fårupvej etableres der en hævet flade, som kan være med til at skabe øget støj og vibrationer, især fra tunge køretøjer. Da årsdøgntrafikken på vejen er forholdsvis lav og lastbil blot er 3,4%, vurderes det at der kun bliver skabt begrænset ekstra støj og vibrationer i driftsfasen, og derfor medtages støj og vibrationer ikke i miljøkonsekvensvurderingen for driftsfasen.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.1.4 Større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker

Cykelstien vurderes ikke at udgøre en øget risiko for større menneske- og naturskabte katastrofer eller ulykker.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.2 Flora fauna og biodiversitet

4.2.1 Natura 2000-områder

Cykelstien krydser igennem Natura-2000 område N81. Skovstykkerne ved Fårupvej er en del af Habitatområde nr. H70 Øvre Grejs Ådal, og de er kortlagt som skovnaturtypen "Bøg på muld". Udpegningsgrundlaget for habitatområdet omfatter en række habitatnaturtyper samt arterne skæv vindelsnegl, bæklampret, stor vandsalamander og odder. Disse arter er også bilag IV-arter.

Cykelstien og de tilhørende arbejdsarealer placeres i direkte forbindelse med den eksisterende vej, som også strækker sig igennem natura-2000 området, for at mindske påvirkningerne som følge af projektet mest muligt. Der skal gennemføres en Natura 2000 væsentlighedsvurdering, der danner baggrund for vurdering af, om skal gennemføres en Natura 2000 konsekvensvurdering.

Miljøemnet vurderes nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.2.2 Bilag IV-arter

Bilag IV-arter, er arter opført på Habitatdirektivets bilag IV, som er særligt beskyttede. Der er derfor udført en screening for kendte fund af disse arter i området. Indenfor en afstand af ca. 3 km af undersøgelsesområdet er der inden for de sidste 10 år (2015-2025) fundet registreringer af følgende bilag IV-arter på arter.dk og naturbasen:

- › Odder (Arter.dk, fundet i 2022)
- › Birkemus (Naturbasen, fundet i 2020)
- › Flagermus sp., (Naturbasen, fundet i 2023)
- › Brunflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Pipistrelflagermus (Arter, fundet i 2024)
- › Langøret flagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Frynseflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Dværgflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Sydflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Skimmelflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Damflagermus (Naturbasen, fundet i 2024)
- › Vandflagermus (Arter.dk, fundet i 2024)
- › Trolldflagermus (Arter.dk, 2024)
- › Stor vandsalamander (Arter.dk, fundet i 2025)
- › Spidssnudet frø (Naturbasen, fundet i 2022)

Der vil blive inddraget areal til cykelstien samt skråningsanlæg, ligesom der vil være behov for at fælde flere træer, hvilket kan påvirke individer og arternes levesteder.

Emnet medtages i miljøkonsekvensvurderingen, hvor påvirkning og mulige afværgemuligheder vil blive behandlet ud fra data fra gennemførte feltundersøgelser i området.

4.2.3 Beskyttede naturtyper

I nærheden af projektområdet findes flere arealer med beskyttet natur jf. naturbeskyttelseslovens § 3. Naturbeskyttelsesloven har til formål at beskytte de danske naturområder mod tilstandsændringer. Indenfor det planlagte cykelstiprojekt findes der kun ét område som er registreret som § 3-beskyttet eng, hvor et mindre areal vil blive berørt af projektet. Derudover vil Skovdallund Møllebæk fungere som recipient for overfladevand, ligesom søbeskyttelseslinjen berøres.

Emnet medtages i miljøkonsekvensvurderingen, hvor påvirkning og mulige afværgemuligheder vil blive behandlet ud fra data fra gennemførte feltundersøgelser i området.

4.2.4 Fredskov

Cykelstien forløber igennem et stykke fredskov. Fredskovsarealerne er beskyttet af Skovloven. Fældning af skoven i dette område forudsætter at Miljøstyrelsen kan meddele dispensation fra lovens § 11. Desuden skal der i forbindelse med den forestående miljøvurdering og miljøkonsekvensvurdering laves en plan for etablering af erstatningsskov i forholdet 1:2.

4.3 Vand

4.3.1 Overfladevand

I dag afvandes Fårupvej direkte ud over skrænterne, hvor vejvandet løber via Skovdallund Møllebæk til Grejs Å. Ved toppen af bakken er der enkelte eksisterende vejriste der udleder direkte i grøft langs vejen.

Ved cykelstiprojektet etableres kantopsamling mellem vejen og stien fra st. 00 til 370, hvor overfladevandet opsamles og føres til et nyetableret regnvandsbassin. Regnvandsbassinet etableres som et vådt bassin, hvor der sker rensning ved sedimentering. Overfladevandet tilbageholdes, og udledes til eksisterende afvanding i Skovgade, hvorfra vandet ledes til Skovdallund Møllebæk og efterfølgende tilledes til Grejs Å. Fra st. 370-530 vil vandet blive ledt til nyanlagt grøft, hvor det nedsives.

Mængden af overfladevand der skal afledes vil øges ved projektet, idet det befæstede areal øges. Der er dog tale om en begrænset forøgelse. Den fremtidige håndtering af overfladevandet vil sikre en rensning, og dermed en reduceret påvirkning af recipienterne ift. den nuværende løsning.

Der skal vurderes på målsatte recipienter, da deres tilstand ikke må forringes som følge af projektet. Det vurderes derfor, om projektet kan medføre påvirkninger af de enkelte kvalitetselementer for vandløbene i et sådant omfang, at vandområderne ikke længere vil kunne opfylde målsætningen.

4.3.2 Grundvand

Projektet ligger uden for særlige drikkevandsområder (OSD). Der forventes ikke behov for grundvandssænkning som en del af projektet.

I anlægsfasen forventes lednings- og bassinarbejder udført med tørholdelse af byggegruber med almindelig lænepumpe. Lænset vand føres gennem sandfangscontainer før tilledning til vejbrønd eller afledning på terræn.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.3.3 Klimatilpasning og oversvømmelsesrisiko

Projektet vil medføre en begrænset øget grad af befæstelse i sammenhæng med areal der allerede er befæstet. Det vurderes ikke, at den øgede befæstelse, som følge af projektets realisering vil udgøre en øget risiko for oversvømmelse ved ekstremregn/stormflod.

Det er ikke vurderet på baggrund af den tilgængelige information om risikoområder for oversvømmelse (oversvømmelsesdirektivet), Vejle Kommunes udpegninger af oversvømmelsesområder og klimatilpasningsplaner at projektet i sig selv er sårbart overfor klimaforandringer, herunder oversvømmelse.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøvurderingen.

4.4 Luft og klima

I anlægsfasen vil projektet medføre anlægsarbejde bl.a. med brug af entreprenørmateriel. Anlægsarbejdet er i det åbne land og i en begrænset periode. Anlægsarbejdet kan være med til at påvirke luftkvaliteten i anlægsfasen både i forhold til udledning af CO₂ og den støv arbejdet medfører. Udledningen af CO₂ fra entreprenørmaskinerne giver en aftryk på klimaet i anlægsfasen. Erfaringsmæssigt giver udledningen af CO₂ fra anlægsarbejder et meget begrænset ekstra bidrag til udledningen sammenlignet med det nationale niveau. Derfor vurderes det, at projektet ikke medfører væsentlig påvirkning af udledningen af CO₂ i anlægsfasen.

I driftsfasen giver den nye cykelsti bedre forhold for cyklister, hvilket kan resultere i en stigning af cyklister. Dette giver ikke en øget påvirkning af luft eller klima. Derfor vurderes emnet ikke yderligere for driftsfasen.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.5 Kulturarv og arkæologi

Projektet vil kunne berøre kulturarvsinteresser, herunder arkæologiske interesser, beskyttede fortidsminder og beskyttelseslinjer omkring disse samt et udpeget værdifuldt kulturmiljø. Det vil derfor blive inddraget i miljøkonsekvensvurderingen, hvordan projektet påvirker disse interesser. Der vil ske en kvalitativ vurdering baseret på om projektets realisering er i overensstemmelse med gældende lovgivning og planlægning indenfor:

- › Arkæologiske interesser
- › Beskyttede fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer
- › Udpegede værdifulde kulturmiljøer

4.5.1 Arkæologiske interesser

Jordarbejder kan i anlægsfasen berøre og medføre tilstandsændringer af ikke-kendte fortidsminder, herunder beskadigelse af disse.

Der er igangsat dialog med Vejle Museerne i forhold til eksisterende viden om arkæologiske forhold i området.

Miljøemnet vurderes nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.5.2 Beskyttede fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer

I området omkring den eksisterende vej er der flere hulvejsspor, som er veje der blev anvendt i fortiden. Fra Fårup Sø går en stejl vej op gennem skoven mod kongesædet Jelling. Den har ligget her i mere end 1000 år. Hulvejene er opstået ved mange generationers færdsel. I dag fremstår hulvejssporene som langsgående fordybninger i skovbunden.

Det er Slots- og Kulturstyrelsen som er myndighed for hulvejssporene, og de har tidligere tilkendegivet, at hulvejssporene er beskyttede i henhold til museumslovens § 19e og som udgangspunkt ikke må berøres af projektet. Projektet er i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen tilpasset, så hulvejssporene påvirkes mindst muligt. Dette er sket ved tilpasning af cykelstier og skråninger. På en enkelt strækning (st. 110-140) etableres en støttemur mellem cykelsti og terræn. På denne måde berører skråningerne hulvejssporene mindst muligt. Fordi hulvejssporene og de omkringliggende beskyttelseslinjer ligger tæt på den nye cykelsti vurderes de i miljøvurderingen.

Miljøemnet vurderes nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.5.3 Værdifulde kulturmiljøer

En del af den nye cykelsti, herunder en del af regnvandsbassinet, anlægges inden for et område, der er omfattet af Vejle Kommunes udpegning af værdifulde kulturmiljøer (Udpegning omkring Skovdallund). Etablering af cykelstien og bassinet kan potentielt medføre ændringer af og påvirke oplevelsen af kulturmiljøet.

Miljøemnet vurderes nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.6 Ressourcer og jord

Projektet skal tilføres råstoffer og ressourcer i forbindelse med anlægsarbejdet. Her vil hovedsageligt være tale om jord, grus, asfalt og materiale til en støttevæg. Materialeforbruget til 500 m cykelsti er relativt begrænset, og den væsentligste tilkørsel af materialer vil være jord til etablering af en ny skrænt "udenpå" cykelstien.

Anlægsarbejderne vil generere en mindre mængde affald i form af bygge- og anlægsaffald fra selve anlægsarbejdet samt affald fra arbejdspladser etableret i forbindelse med anlægsarbejderne. Forbruget af råstoffer og produktionen af affald, samt håndtering af dette vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen.

Grundet de begrænsede mængder vil miljøemnet ikke vurderes nærmere i miljøvurderingen. Mængder for til- og frakørt materiale vil fremgå af projektbeskrivelsen.

4.6.1 Forurenede jord

Vest for cykelstiens trace i cykelstiens nordlige ende er der matrikel kortlagt som jordforurening V1, så der kan være muligt forurenede jord. Jorden på matriklen er muligt forurenede, da der er et autoværksted. Derfor kan det ikke udelukkes, at der skal graves i muligt forurenede jord ifm.

anlæg af cykelstien. Der skal indhentes kortlægningsrapporter for den berørte matrikel. Den forurenede jord skal håndteres efter gældende forskrifter.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.7 Landskab og visuelle forhold

Cykelstien forløber sammen med den eksisterende vej igennem et område med bevaringsværdigt landskab. Fordi cykelstien forløber sammen med vejen, giver den ikke en væsentlig ændring af landskabsoplevelsen eller af visuelle forhold i landskabet, da den eksisterende vej allerede udgør et spor igennem det bevaringsværdige landskab. Der vil dog blive fjernet en del beplantning både hvor cykelstien skal anlægges, men også hvor der etableres en ny skråning. Dette giver et større "rum" omkring vejen, hvor der ikke er beplantning, men ude fra vil landskabet ikke synes markant anderledes, og derfor vil miljøemnet ikke blive vurderet nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøemnet vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

5 Oversigt over miljøpåvirkninger

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Miljøemne
BEFOLKNING OG MENSKERS SUNDHED				
Rekreative forhold	x			
Trafik og trafiksikkerhed	x			
Støj og vibrationer	x			
Større menneske- og naturskabte katastrofer	x			
FLORA, FAUNA OG BIODIVERSITET				
Natura 2000		x	Arealinddragelse (midlertidig og permanent), støj, støv og barriereeffekt.	Vurdering indenfor en undersøgelseskorridor der dækker projektområdet og dets omgivelser. <u>Data:</u> > Viden om berørte områder > Indledende kortlægning af arter via databaserne arter.dk, naturbasen, og NOVANA-data > Feltundersøgelser for arter og overordnet naturtilstand > Udarbejdelse af Natura 2000-væsentlighedsvurdering
Bilag VI-arter		x		
Beskyttede naturtyper og arter		x		
Fredskov		x		
VAND				
Overfladevand		x		Vurdering af udledningsmængder og indholdet af miljøfremmede stoffer samt kapacitet- og erosionsvurdering i målsatte recipienter. <u>Data:</u> > Vandområdeplaner > Prøvetagning i vandløb
Grundvand	x			
Klimatilpasning og oversvømmelsesrisiko	x			
LUFT OG KLIMA				

	x			
KULTURARV OG ARKÆOLOGI				
Arkæologiske interesser		x	Forstyrrelse eller ødelægelse af arkæologiske værdier ved anlægsarbejde.	Vurdering af påvirkning af arkæologiske interesser. <u>Data:</u> > Arkivalsk kontrol
Beskyttede fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer		x	Forstyrrelse eller ødelægelse af hulveje ved anlægsarbejde samt ved tilstedeværelse af ny cykelsti.	Vurdering af påvirkning af hensyn jf. museumslovens § 29e og naturbeskyttelseslovens § 18. <u>Data:</u> > Viden om hulvejene i området
Værdifulde kulturmiljøer		x	Forstyrrelse af udpeget kulturmiljø ved anlægsarbejde samt ved tilstedeværelse af ny cykelsti og regnvandsbassin.	Vurdering af påvirkning af hensyn jf. Vejle Kommunes kommuneplan. <u>Data:</u> > Viden om kulturmiljøet Skovdallund
RESSOURCER OG JORD				
Forurennet jord	x			
LANDSKAB OG VISUELLE FORHOLD				
Bevaringsværdigt landskab	x			
Visuelle forhold	x			

Tabel 1 *Oversigt over miljøfaktorer, der anbefales at indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Tabellen angiver desuden, hvordan miljøpåvirkningerne foreslås belyst.*

6 Miljøvurderingens struktur

Miljøkonsekvensrapporten opbygges med de generelle beskrivelser af projektet og miljøvurderingsmetoden og herefter beskrives selve vurderingen af projektets påvirkninger på omgivelserne.

Miljøkonsekvensrapporten indledes således med en generel introduktion og baggrund for projektet. Herefter følger et ikke-teknisk resumé, som opsummerer de vigtigste pointer fra rapporten og formidler dem på en måde, der gør det let at få overblik over projektet og rapporten – også for læsere uden forhåndskendskab til de fagområder, der behandles.

Herefter følger projektbeskrivelsen, som beskriver projektet og de detaljer, som er nødvendige for vurderingen i de enkelte fagkapitler samt afgrænsning af projektområdet og de alternativer, der er vurderet. De eksisterende og fremtidige planforhold for projektområdet gennemgås og de principper og metoder, der anvendes i vurderingen, beskrives.

I fagkapitlerne behandles de miljømærker, som er udpeget i afgrænsningen. Myndighedens afgrænsningsudtalelse sætter rammerne for den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering af projektets konsekvenser.

De enkelte fagkapitler er bygget ens op. Således indeholder hvert kapitel:

- › Lovgrundlag
- › Metode, herunder afgrænsning og dokumentationsgrundlag
- › Eksisterende forhold (miljøtilstand)
- › Konsekvenser i anlægsfasen (hvis relevant)
- › Konsekvenser i driftsfasen (hvis relevant)
- › Konklusion
- › Kumulative effekter

Efter fagkapitlerne gennemgås de kumulative virkninger og indarbejdede afværgeforanstaltninger og rapporten afsluttes med en referenceliste over de anvendte kilder.

7 Høring

Ifølge miljøvurderingslovens § 35 skal der som led i gennemførelsen af miljøvurderingen og afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og detaljering foretages høring af berørte myndigheder og offentligheden.

Der er identificeret følgende potentielt berørte myndigheder af projektet, der høres i forbindelse med afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen:

- › Styrelse for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) (Ansvarlig myndighed for Natura 2000 og Overfladevand)
- › Slots- og Kulturstyrelsen (Ansvarlig myndighed for fredede fortidsminder)