

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS21302-00011
Dato: 11-10-2019
Sagsbehandler: NAVE

Tilladelse til ændret anlægsmetode til opbygning af ramper til Ny Storstrømsbro – ændringen er ikke VVM-pligtig

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 12. april 2019 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om tilladelse til ændret anlægsmetode til opbygning af ramper til Ny Storstrømsbro.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af projektet afgjort, at projektet ikke kræver en supplerende miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere afgjort, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt. Styrelsen vurderer således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

Styrelsen meddeler hermed tilladelse til ændret anlægsmetode til opbygning af ramper til Ny Storstrømsbro, jf. § 3 i lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre fornødne tilladelser efter anden lovgivning.

Tilladelse gives på følgende vilkår

1. Etablering af en samlet dæklagstykkelse på minimum en meter.
2. Dæklaget skal tilsås med græs, som jævnlige slås, alternativt skal der etableres en rodspærre.
3. Etablering af skrå pejlebrønde eller tilsvarende, der når ind til bunden af slaggelaget, til brug for monitoring af vandgennemstrømningen igennem dæmningen.

Øvrige vilkår fra VVM-redegørelsen fra 2014 er fortsat gældende.

Endvidere lægges nedenstående bemærkninger fra Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune og Miljøstyrelsen til grund for det videre arbejde.

Retsgrundlag

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for sagsbehandling af projekter vedrørende ændringer og udvidelser af anlæg af den nye Storstrømsbro, som kan være til skade for miljøet, jf. § 3 i lov om anlæg af en ny Storstrømsbro¹.

Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt projektansøgeren skal udarbejde en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder i forbindelse med det ansøgte projekt forinden projektet kan tillades efter lov om anlæg af en ny Storstrømsbro § 4, jf. § 8, i VVM-bekendtgørelse for anlæg af en ny Storstrømsbro.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at en ændret anlægsmetode til opbygning af ramper til Ny Storstrømsbro ikke vil påvirke miljøet væsentligt og således ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering.

Styrelsen har i afgørelsen om, at projektændringen ikke er VVM-pligtig lagt vægt på, at den ændrede anlægsmetode ikke udgør en risiko for grundvandskvaliteten eller det marine miljø jf. den vedlagte risikovurdering samt tillæg.

Vedrørende det nærmeste Natura 2000-område er det oplyst, at området kun kan blive udsat for en uacceptabel påvirkning såfremt der er en udsivning af eluat på mere end 3,5 l/s. På grundlag af de oplyste beregninger, som viser, at der maksimalt vil være en udsivning på 2,4 l/s, hvilket ydermere kun kan finde sted i de første 3 måneder af driftsperioden, hvorefter en konservativt beregnet udsivning vil være 0,096 l/s, finder styrelsen ikke, at projektet vil have en påvirkning på Natura 2000-områder. Styrelsen vurderer på dette grundlag, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet i forhold til Natura 2000.

Sagsfremstilling

Projektændringerne omfatter opbygningen af landanlæggene i form af vejdæmningerne op til den nye bro over Storstrøm. Vejdirektoratet vil

¹ Lov nr. 737 af 1. juni 2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

anvende restprodukter i form af slagger fra affaldsforbrænding til opbygningen af vejdæmningerne.

I VVM-redegørelsen fra 2014 - miljøvurderingens del 1 på s. 204 står: *"Fyld til dæmningsanlæg behøver ikke være nye materialer. Der kan anvendes overskudsmaterialer fra andre projekter i området, og der kan anvendes restprodukter fx i form af slagger/flyveaske."*

Ovenstående citat fortsætter med teksten *"anvendelse af overskudsmaterialer og restprodukter skal ske i overensstemmelse med genanvendelsesbekendtgørelsen"*.

I miljøvurderingens del 1 er det endvidere på side 22 forudsat at *"der er flere muligheder for at skaffe råstoffer til brug for anlægsarbejdet. (...) Endeligt kan der i henhold til genanvendelsesbekendtgørelsen anvendes overskudsmaterialer eller restprodukter, som primært forventes sejlet til anlægsstedet"*.

Genanvendelsesbekendtgørelsen, som nu kaldes restproduktbekendtgørelsen, muliggør nyttiggørelse af restprodukter i kategori 3 i en højde på op til 1 m under veje jf. bilag 3. Der kan dog ikke benyttes kategori 3 restprodukter i dæmninger eller ramper. Kommunen kan som myndighed dispensere til at benytte mere end 1 m restprodukter jf. § 7, men anvendelsen skal ske i forbindelse med selve vejens opbygning, og der kan ikke dispenseres for typen af anvendelse.

Vejdirektoratet vil i stedet for rene materialer, anvende restprodukter til at opbygge selve vejdæmningerne, som altså ikke er omfattet af restproduktbekendtgørelsen, og der er dermed tale om en ændring der går ud over hvad der er forudsat i VVM-redegørelsen fra 2014.

Formålet med at benytte restprodukter til opbygning af vejdæmningerne er dels, at slagger kan erstatte jomfruelige materialer, som ikke er fornybare dels, at slagger er et restprodukt fra affaldsforbrænding som ikke har nogen umiddelbar genanvendelse.

Ved at anvende slagger til opbygningen af vejdæmningerne kan affaldet, i form af slaggerne, nyttiggøres i samfundets interesse.

På Orehoved på Falster i Guldborgsund Kommune indbygges op til ca. 100.000 m³ i en tykkelse på op til ca. 11 m, til undersiden af vejkasen. På Masnedø i Vordingborg Kommune indbygges op til ca. 150.000 m³ i en tykkelse på ca. 11,5 m, op til undersiden af vejkasen. De eksakte mængder er ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Vejdirektoratet vil benytte slagger fra affaldsforbrænding, som er i kategori 3 i henhold til restproduktbekendtgørelsen.

Den nye broforbindelse kombinerer både jernbane- og vejtrafik, og får et forløb parallelt med den eksisterende Storstrømsbro.

Da broen skal føre både vej- og banetrafik, etableres der i princippet to dæmninger, en til vejen og en til banen. På baggrund af banetekniske forhold ønsker Banedanmark ikke at der indbygges restprodukter under den kommende bane.

Slaggerne indbygges efter nedenstående retningslinjer:

- Slaggerne indbygges over kote +3,0 m, som er omkring det eksisterende terræn. Derved indbygges slaggerne over grundvandsspejlet, og havniveauet som ligger omkring kote 0.
- Slaggerne indbygges til maksimalt 0,5 meter under fremtidig vej, svarende til ca. kote +13,5 umiddelbart før brofaget.

Den samlede strækning i Guldborgsund Kommune, hvorover der anvendes slagge, er ca. 800 m, mens den er ca. 900 m i Vordingborg kommune. Slaggerne indbygges kun i vejdæmningen.

Vejens afvandingssystem etableres så alt nedbør, der lander på vejen, løber til et lukket afløbssystem. Nedbør, der lander på vejdæmningens skråninger, og strømmer af som overfladevand, opsamles ligeledes i et separat afvandingssystem, hvorefter det, som den øvrige nedbør, ledes til recipient.

Slaggerne bliver indkapslet i mindst 0,6 m jord på vejdæmningens skråningssider, så det ikke vil være muligt at komme i fysisk kontakt med slaggerne. Ved projektafslutning leverer entreprenøren en plan med markering og opmåling af de rent faktisk indbyggede mængder af slagge. Det forventes, at slaggerne tilkøres til anlægget af lastbiler, modsat hvad der er beskrevet i miljøredegørelsen.

Hovedaktiviteterne, der kan forekomme på arealer, hvor indbygning finder sted, vil være:

- Muldafrømning
- Indkørsel og oplægning af slagge i miler i et modtagelsesområde eller
- indkørsel og udlægning direkte på indbygningsområdet
- Læsning/aflæsning af slagge på/af lastbiler/dumpere
- Udkørsel af slagge
- Komprimering med vanding

På modtagepladserne, hvor restprodukterne håndteres, vil der først ske en afrømning af eventuel muldjord, som lægges til side for senere anvendelse. På råjordsplanum udlægges en 10 cm tyk sand eller gruspudd for adskillelse mod intakt jordbund, der yderligere tjener det formål at hindre spredning af restprodukter på ren jord.

På modtagepladserne, forventeligt en på hver side af Storstrøm, etableres der desuden volde el.lign. til at hindre direkte udskylning af restprodukter eller forurenede overfladevand. Den oplagte slagge holdes under presninger for at forhindre spredning af støv, og forhindre

nedsivning fra det midlertidige oplag. Modtagepladserne vil desuden være afspærrede for at forhindre adgang til de forurenede materialer for borgere.

Når arbejdet med restprodukter er tilendebragt, afgraves de udlagte sand- og grusmaterialer ned til råjordsplanum og genanvendes herefter i vejprojektet inden for det fremtidige vejareal.

Under arbejdet med selve indbygningen holdes slaggen befugtet, således at spredning af materiale og støvgener undgås. Arbejdsmiljøvejviser nr. 7 følges i øvrigt.

Vejdirektoratet har opnået miljøgodkendelser til at nyttiggøre slagger i både Vordingborg kommune og i Guldborgsund kommune. I forbindelse med tilladelserne har de to kommuner stillet en række vilkår, som bestemmer principper for det midlertidige oplag, selve indbygningen, efter indbygningen og i driften af anlægget.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 173 Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000 områder, lagt vægt på, at afstanden til nærmeste Natura 2000-område er ca. 1,1 km, og at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelse, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet GAS Transmission, Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune og Museum Sydøstdanmark.

Følgende myndigheder har afgivet høringsvar:

Museum Sydøstdanmark har ingen bemærkninger til projektændringen.

Vordingborg Kommune har ingen bemærkninger til projektændringen, så længe det er gældende for vejmatriler, hvor vejdirektoratet er vejmyndighed i fremtiden. Under de veje hvor kommunen skal være vejmyndighed i fremtiden, kan de ikke tillade brugen af slagger som opbygningsmateriale.

Guldborgsund Kommune bemærker, at slaggeindbygningen forudsættes udført i henhold til de vilkår, der er indeholdt i Guldborgsund Kommunes miljøgodkendelse af 22. august 2017 til nyttiggørelse af affaldsforbrændingsslagger i vejrampe til den nye Storstrømsbro.

Ydermere bemærker de, at der på side 6 i anmeldelsen står: *"Den samlede strækning i Guldborgsund Kommune, hvorover der anvendes slagger, er ca. 800 m..."*. Der er ikke ændret på formuleringen af denne sætning i forhold til teksten i den originale ansøgning om miljøgodkendelse til slaggeindbygning, men kommunen bemærker at dette ikke er svarende til det angivne på den indsatte plantegning (fig. 2), og at forskellen udgør en betydelig afvigelse. Kommunen går ud fra, at afstanden er et estimat, som kan rumme mindre måleafvigelser, men vil samtidig gerne understrege, at slaggeudlægget ikke kan udvikles inden for rammerne af miljøgodkendelsen. De forventer derfor stadig, at slaggeoplægget stopper ved underføringen af interimsvejen Ro09, som vist på figur 2 samt på figur i miljøgodkendelsen (bilag 1).

I anmeldelsen fremgår det, at transport af slagger til byggepladsen foregår med lastbiler, hvilket er en ændring i forhold til miljøredegørelsen, hvor det fremgik at materialet sejles til byggepladsen. Kommunen har ikke forholdt sig til transportformen i miljøgodkendelsen, da fragt af slagger, frem for andre materialer, ikke ændrer den totale trafikmængde for projektet. Til ændringen beskrevet i anmeldelsen vil vi dog gerne gøre opmærksom på, at omlægning fra skib til lastbil og den resulterende stigning i trafik, har potentialet til at medføre et øget pres på vejnet, og en forhøjelse af gener for områdets beboere fra støv og støj.

Miljøstyrelsen bemærkede i deres indledende hørings svar, at det var vanskeligt at vurdere det fremsendte materiale, idet der i materialet ikke forelå en vurdering af virkning på miljøet specifikt i forhold til projektændringerne, herunder brugen af den planlagte øgede mængde slagger i dæmningerne til broen. Ydermere bemærkede de, at der som minimum skulle udarbejdes en væsentlighedsvurdering, som skulle tage stilling til projektændringerne, samt belyse evt. påvirkning af vandmiljøet. På denne baggrund vurderede Miljøstyrelsen umiddelbart, at projektændringen ville være VVM-pligtig, samt at der burde redegøres for virkningen på miljøet af den øgede mængde slagger i dæmningerne.

Efterfølgende har Vejdirektoratet fremsendt yderligere oplysninger i form af tre rapporter omhandlende klassificering af affaldsforbrændingsslagger i henhold til HP14, en gennemgang og kommentering af den oprindeligt medsendte risikovurdering, samt et tillæg til den oprindeligt medsendte risikovurdering.

Miljøstyrelsen har herefter fået fremsendt det nye materiale.

Miljøstyrelsen bemærker hertil, at der ikke er enighed på alle punkter mellem de to konsulenter, som har udfærdiget rapporterne, hvorfor det vurderes, at der stadig er nogle udeståender ved risikovurderingen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterer i lighed med Miljøstyrelsen, at der er en uenighed mellem de to konsulenter, men at der er valgt den mest konservative beregningsmetode i de tilfælde, hvor der er uoverensstemmelser. Desuden har styrelsen ud fra samme princip fastsat vilkår om overvågning og dækklag, som imødekommer anbefalingerne fra begge konsulenter. På den baggrund ses der ikke behov for yderligere analyser.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 19 i BEK nr. 1105 af 28/09/2017 om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000-områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro.

Klagevejledning

Afgørelsen, som er truffet i henhold til lov nr. 737 af 01/06/2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. lovens § 3, stk. 4

Såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser efter lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og/eller VVM-bekendtgørelse for anlæg af en ny Storstrømsbro ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til: Ovenstående høringsparter