

Miljøministerens svar på spørgsmål nr. 597 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Spørgsmål 597

Vil ministeren redegøre for, hvordan motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg lever op til kravet om ikke at forårsage negative påvirkninger af beskyttede naturområder, når vejen medfører en øget kvælstofbelastning af de beskyttede områder?

Svar

Europa-Kommissionen har i en åbningsskrivelse kritiseret, at vurderingen af evt. øget kvælstofbelastning af beskyttede områder angiveligt er utilstrækkelig. Regeringen har i sit svar på åbningsskrivelsen forholdt sig hertil, bl.a. på baggrund af oplysninger fra Danmarks Miljøundersøgelser. Oplysningerne bekræfter, at vejprojektet ikke vil medføre målbare effekter i de beskyttede områder.

Det fremgår af regeringens svar, at vejprojektet er vurderet i forhold til såvel kvælstof fra vejvand og luftformigt kvælstof.

Vejvandet tilledes vandløb via forsinkelsesbassiner med 3 døgn's opholdstid, hvorved forurenende stoffer opsamles, og en mindre del af kvælstoffet fjernes gennem denitrifikation på tilsvarende vis, som det sker i lavvandede søer.

Det rensede vejvand i den vestlige del af projektområdet ledes til Bjerndrup Mølleå udenfor Natura 2000-området. Hverken Hostrup Sø eller andre kvælstoffølsomme naturtyper i område 58 modtager vejvand. Ingen af de vandløb, der modtager vejvand på den øvrige del af motorvejsstrækningen, er udpeget som vandløbsnaturtype i udpegningsgrundlaget i Natura 2000.

Visse af vandløbene, der modtager rensede vejvand, leder ud til Natura 2000-områder på havet. Vejevandet indeholder imidlertid ikke kvælstofforbindelser i et omfang, så det vil have en målbar effekt i disse slutrecipienter.

På baggrund af ovenstående afvises det i regeringens svar, at Natura 2000-områder skades som følge af tilførsel af kvælstof fra vejvand.

Hvad angår luftformige kvælstofforbindelser (NO_x) fra kommende trafik på den planlagte motorvejsstrækning, er der i forbindelse med VVM'en gennemført en række beregninger for at vurdere, om den øgede trafik, som vejen måtte generere, kan medføre øget kvælstofdeposition.

I VVM'en indgår en beregning, der angiver en beregnet brutto merdeposition af NO₂ på 0,014 kg N/ha/år i op til 3 km fra vejføringen ved Hostrup Sø. Beregningerne er foretaget på baggrund af kendte modeller (OML-modellen). De samme beregninger angiver merdepositionen i en afstand på 500 m til 0,07 kg N/ha/år og i en afstand af 1000 m til 0,038 kg N/ha/år. Det skal ses i forhold til, at afstanden til de nærmeste, kortlagte næringsfattige naturtyper er min. 800 m (og ikke 450 m som anført i VVM'en).

VVM'en konkluderer på den baggrund, at vejanlægget ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for habitatområdet ved Hostrup Sø.

Kommissionen anfører, at VVM-vurderingen er for summarisk og ikke er udtryk for en tilstrækkelig konsekvensvurdering i overensstemmelse med kravene i artikel 6, stk. 3, da der ikke er foretaget en vurdering af konsekvenserne af belastningen for områder med kvælstoffølsomme naturtyper.

De foretagne beregninger er ifølge VVM'en konservative skøn, hvor tidsvariation (over året) ikke er medregnet. Hvis tidsvariationerne indregnes, fremgår det af VVM'ens tabel 6.15, at merdepositionen er væsentligt lavere (i en afstand af 500 m 0,022 kg N/ha/år og i en afstand af 1000 m 0,011 kg N/ha/år).

Danmarks Miljøundersøgelser har i forbindelse med regeringens svar oplyst, at først når merdepositionen overskrider 1 kg N/ha/år, vil der med videnskabelige biologiske eller kemiske undersøgelsesmetoder kunne påvises effekter i felten. Det bedste statistiske skøn på en tærskelværdi for en enkelt punktkilde ligger omkring de 0,6 kg N/ha/år, som i 95 % af de beregnede tilfælde vil ligge under 1 kg N/ha/år.

Statistisk set vil beregnede værdier for merbelastninger på under 0,6 kg N/ha/år således være lig nul, og der vil ikke kunne forventes påviselige effekter heraf. Det gælder også i det konkrete tilfælde, hvor værdierne ifølge VVM'en vil ligge under 1/10 af denne tærskelværdi.

VVM'ens konklusioner om, at der ikke sker påvirkning af Natura 2000-området med luftformigt kvælstof fra vejprojektet, er således gentaget i regeringens svar på åbningsskrivelsen. Regeringen erkender dog også i svaret, at forudsætningerne for konklusionerne burde have fremgået klarere af VVM'en.