

NMK2013.NMK 34-00131, NMK2013.NMK-501-00065,
NMK2013.NMK-31-00275 og NMK2013.NMK-600-00026

MAD 2013.1115

Ophævet VVM-tilladelse fra 2011 til omfartsvej gennem Natura 2000 område meddelt på grundlag af en VVM-redegørelse, som Naturklagenævnet i 2006 fandt tilstrækkelig, da det ikke kunne udelukkes, at omfartsvejen vil skade rigkærsarter, som er en del af udpegningsgrundlaget.

1.1.8 Trafikanlæg og anden infrastruktur - 1.2.1 Natura 2000 områder - 1.2.5 Beskyttede naturtyper - 1.2.11 Fortidsminder, diger

o.a. kulturhistoriske interesser - 1.4.2 VVM - 2.1.6 Officialmaksimen - 2.1.8 Hjemvisning - 2.3.5 Klageret

I 1998/99 vedtog det daværende Roskilde Amt forslag til regionplantillæg for en omfartsvej mellem Køgevej og Stevnsvej, der bl.a. vil gå gennem et Natura 2000 område. Beslutningen blev af lokal miljøgruppe (TSAB) påklaget til Naturklagenævnet, der i november 2000 afviste, at beslutningen var i modstrid med den daværende habitatbekendtgørelse (fra 1998). TSAB anlagde herefter sag mod Naturklagenævnet, men denne sag blev hævet, efter at Naturklagenævnet i 2004 ophævede det af Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) i 2002 vedtagne regionplantillæg, fordi der ikke i VVM-redegørelsen var taget højde for det udvidede udpegningsgrundlag. Der blev herefter udarbejdet en ny VVM-redegørelse og vedtaget nyt regionplantillæg for omfartsvejen, hvilket igen blev påklaget til Naturklagenævnet, som i afgørelse af 16. maj 2006 afviste, at VVM-redegørelsen var mangelfuld. Som følge af kommunalreformen overgik kompetencen til Stevns Kommune, der efter at COWI i 2010 havde gennemført en opdatering af Natura 2000 kortlægningen i september 2011 meddelte VVM-tilladelse til omfartsvejen på grundlag af den tidligere VVM-procedure og den opdaterede Natura 2000 kortlægning. Afgørelsen blev påklaget af Danmarks Naturfredningsforening og en lokal miljøgruppe, som bl.a. gjorde gældende, at VVM-redegørelsen fra 2005 var forældet, og at tilladelsen var i modstrid med habitatbekendtgørelsen § 7, da omfartsvejen vil ødelægge et vigtigt område med rigkær, som er en del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området. Stevns Kommune bemærkede hertil, at der ved COWI's undersøgelse ikke var konstateret rigkærsarter det sted, hvor omfartsvejen planlægges placeret, og at de to lokaliteter ville blive afregistreret som rigkærområder af Naturstyrelsen. I forbindelse med klagesagen indhentede Natur- og Miljøklagenævnet udtalelser fra Naturstyrelsen, der bl.a. oplyste, at de kommende registreringer først vil blive oplyst i efteråret 2012, og at såfremt det var nødvendigt med kompenserende foranstaltninger, er det ikke kommunen, men Naturstyrelsen der har kompetencen, mens kommunen har kompetence til at acceptere afværgende foranstaltninger. Natur- og Miljøklagenævnet lagde til grund, at selv om kommunen havde lagt til grund, at der ikke var forekomst af rigkærsarter, hvor omfartsvejen skulle placeres, var rigkærsarterne fortsat anført på de to lokaliteter på Miljøministeriets Natura 2000-Miljøgis, hvorfor klagenævnet ikke kunne udelukke, at de to lokaliteter aktuelt har karakter af rigkær. Klagenævnet fandt derfor ikke, at det kunne lægges til grund, at den faktiske naturtilstand nu er den samme som ved Naturklagenævnets afgørelse i maj 2006, hvor VVM-redegørelsen blev fundet tilstrækkelig. Uanset der ikke i planloven eller VVM-bekendtgørelsen er en gyldighedsperiode for en VVM-redegørelse, fandt klagenævnet, at dens gyldighed må forudsætte, at VVM-redegørelsen fortsat er dækkende, og da det ikke var tilfældet, blev VVM-tilladelsen og de meddelte dispensationer fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 samt fra museumslovens § 28a ophævet.

Natur- og Miljøklagenævnet. Afgørelse af 10. april 2013, j.nr. NMK 34-00131, NMK-501-00065, NMK-501-00275 og NMK-600-00026

Afgørelse i sag om anlæg af omfartsvej over Tryggevælde Ådal i Stevns Kommune

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter planlovens § 11 g, stk. 4 (VVM-tilladelse), naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2, jf. § 16, stk. 1, (åbeskyttelseslinje), § 65, stk. 3, jf. § 3 (beskyttede naturtyper), og museumslovens § 29 j, stk. 2, jf. § 29 a (jord- og stendiger).

Sagen handler om anlæg af en omfartsvej mellem Køgevej og Stevnsvej syd for Strøby Egede.

Natur- og Miljøklagenævnet ophæver Stevns Kommunes VVM-tilladelse af 30. september 2011 til omfartsvejen og ophæver Stevns Kommunes afgørelse af 9. november 2011 om dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 samt fra museumslovens § 29 a til omfartsvejen. Sagerne hjemvises til fornyet behandling i kommunen.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet. Eventuel retssag til prøvelse af afgø-

relsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, naturbeskyttelseslovens § 88, stk. 1, og museumslovens § 29 x.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 9 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

1. Klagerne til Natur- og Miljøklagenævnet

1.1 Klagerne over Stevns Kommunes afgørelse af 30. september 2011 (VVM-tilladelse)

Foreningen "Tryggevælde- og Stevns Ådals Bevarelse" (TSÅB) og Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling i Stevns (DN) har henholdsvis den 27. oktober 2011 og den 28. oktober 2011 påklaget Stevns Kommunes afgørelse af 30. september 2011 om VVM-tilladelse til anlæg af omfartsvej over Tryggevælde Å.

I klagerne - der i vidt omfang angår samme forhold - gøres det navnlig gældende, at der siden VVM-redegørelsen fra 2005 er erhvervet ny viden om hydrologi og natur. Desuden gøres det gældende, at omfartsvejen er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2, og at betingelserne for at kunne fravige beskyttelsen i medfør af bekendtgørelsens § 10 ikke er opfyldt. Der mangler bl.a. en redegørelse for bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundssinteresser.

1.2 Klagerne over Stevns Kommunes afgørelse af 9. november 2011 (naturbeskyttelseslov mv.)

TSÅB og DN har henholdsvis den 11. december 2011 og den 12. december 2011 påklaget Stevns Kommunes afgørelse om tilladelse efter vandløbsloven (§ 47), dispensation fra naturbeskyttelsesloven (§§ 3 og 16) og museumsloven (§ 29 a) til omfartsvej over Tryggevælde Å. Natur- og Miljøklagenævnet har den 30. marts 2012 afvist klagerne for så vidt angår tilladelsen efter vandløbslovens

§ 47. En klage fra ejerne af en ejendom i området er afvist ved nævnets afgørelse af den 6. februar 2012.

Klagerne fra DN og TSÅB angår navnlig forholdet til habitatreglerne og grundlaget for at meddele dispensation, vilkår om erstatningsnatur og naturpleje samt vilkår om anlægsfasen. Bl.a. gøres det gældende, at omfartsvejen vil gennemskære og herved direkte ødelægge to lokaliteter med habitatnaturtypen rigkær (7230), samt at det for en række forhold ikke med fornøden sikkerhed er godtgjort, at omfartsvejen ikke indirekte vil medføre skade på Natura 2000-området.

2. Det ansøgte område og projekt mv.

2.1. Beskrivelse af området

Tryggevælde Ådal fremstår som et af Stevns Kommunes mest markante landskabstræk, og dalen deler groft sagt Stevns Kommune op i en nordvestlig og en sydøstlig del. Længst mod nordvest er terrænet blødt kruset med et antal mindre bakker og lavninger, mens den største og sydøstligste del er et typisk morænelandskab, overvejende fladt, med få markante landskabslementer. Denne store moræneflade skyder sig ud i Østersøen, hvor den, 41 meter over havet på det højeste sted, bliver til Stevns Klint. Stevns Klint og Tryggevælde Ådal har begge international betydning i kraft af både deres natur, geologi og kulturhistorie (Stevns Kommuneplan 2009).

Tryggevælde Ådal ligger i en gammel fjordarm og fremstår som et stort vådområde domineret af enge, der oversvømmes i perioder af vinterhalvåret. Stedvis er der store arealer med rigkær mellem ånære enge og de landbrugsarealer, der afgrænser ådalen. På begge sider af ådalen ligger parallelt med åen to mere eller mindre sammenhængende bræmmer af rigkær. Riggærene er flere steder meget artsrige og med mange sjældne og ualmindelige arter, bl.a. pukkel-læbe, eng-ensian, engblomme, eng-troldurt, leverurt og forskellige arter af orkideer. Ådalen er også en usædvanlig rig lokalitet for engfugle. Ådalen krydses i dag kun relativt få steder af infrastrukturanlæg.

Området ligger inden for kystnærhedszonen og er i Kommuneplan 2009 for Stevns Kommune udlagt som særligt værdifuldt naturområde, landskabeligt interesseområde, geologisk interesseområde, lavbundsareal, område med kulturmiljø, område med kulturhistorisk værdi og som kirkeomgivelse.

Tryggevælde Å er beskyttet som § 3-vandløb. Størstedelen af arealerne langs åen er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. Den mest udbredte naturtype i ådalen er rigkær (ca. 78 ha).

Tryggevælde Å afkaster 150 m åbeskyttelseslinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 16.

I området ved Strøby Egede ligger en række diger, som er beskyttet efter museumslovens § 29 a.

Området er udpeget som Natura 2000-område (N149) bestående af habitatområde H132 (Tryggevælde Ådal). Udpegningsgrundlaget omfatter udover rigkær (7230) naturtyperne strandvold med enårige planter (1210), strandvold med flerårige planter (1220), grå/grøn klit (2130), næringsrig sø (3150), vandløb (3260), å-mudderbanke (3270), surt overdrev (6230), tidvis våd eng (6410), Urtebræmme (6430), og elle- og askeskov (91E0) og arten mygblomst (1903).

Fugle og andre dyrearter udgør således ikke en del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

2.2 Det ansøgte projekt

Stevns Kommune, Teknik og Miljø, har den 8. februar 2011 søgt om tilladelse til vejanlægget. Der henvises til, at der er udført en VVM-redegørelse, som ifølge Naturklagenævnets afgørelse af 16. maj 2006 opfylder de krav, der stilles efter VVM-reglerne.

Omfartsvejen planlægges anlagt i den nordlige del af Tryggevælde Ådal, nær Strøby Egede. Omfartsvejen skal forløbe fra Køgevej i vest over Tryggevælde Å til Stevnsvej i Strøby Egede i øst. Samlet længde er 1,4 km. Hertil kommer 0,3 km ekstra forbindelsesvej imod Stevnsvej i øst. Vejen krydser Tryggevælde Å over en bro. Broen bygges med åbne sidefag, således at der anlægges en 20 m bred fauna- og kreaturpassage på østsiden af åen. Vejen føres gennem ådalen på en lav dæmning med skråningsanlæg på 1:4. Skråningerne tilsås med græs. Der etableres yderligere en fauna- og kreaturpassage gennem vejdamningen midtvejs mellem åen og Stevnsvej. Vejen opbygges med 8 m bred kørebane og 2 m brede yderrabatter. Vejvandet afledes til åbne grøfter og/eller lukkede systemer med afløbsregulerende og olieudskillende foranstaltninger.

Vejanlægget vil dække 8.000 m² § 3-enge, der ligger i tilknytning til Tryggevælde Å, herunder to arealer på i alt 1.430 m², som har været og fortsat er kortlagt som habitatnaturtypen rigkær (7230).

Vejanlægget, herunder tilslutningen til Køgevej, vil delvist ligge inden for åbeskyttelseslinjen.

Vejanlægget forudsætter gennembrud i et beskyttet jorddige, der forløber mellem Stevnsvej og Tryggevælde Å. Såvel omfartsvejen som forbindelsesvejen planlægges ført gennem diget. Det er oplyst, at 150 m af diget vil blive berørt af vejanlægget.

2.3 Natura 2000-plan

Miljøministeriet har 8. december 2011 - dvs. efter kommunen har truffet afgørelse - offentliggjort "Natura 2000-plan 2010-2015 for Tryggevælde Ådal" (Naturplanen), som bl.a. indeholder bindende målsætninger for området. Forslag til Natura 2000-planen var i offentlig høring fra 4. oktober 2010 til 6. april 2011.

Det overordnede mål for Tryggevælde Ådal er:

- at sikre de ekstremt artsrige rigkærsamfund og de sure overdrev - særligt de såkaldte "knoldkær", hvor urtedækket trædes op i tuer af det græssende kvæg
- områdets økologiske integritet sikres i form af en for naturtyperne hensigtsmæssig drift/pleje og hydrologi, en lav næringsstofbelastning og gode sprednings- og etableringsmuligheder for arterne.

Der er angivet følgende trusler mod områdets naturværdier:

"Arealreduktion/fragmentering

Der er en risiko for fragmentering af rigkærspartier visse steder i ådalen, som er vanskelige at afgræsse, hvis der ikke inddrages højereliggende, tørre områder uden for Natura 2000-området i græsningsfoldene.

Næringsstofbelastning

...

Oversvømmelse af engene med næringsrigt vand er en trussel mod områdets rigkær (7230) og levestederne for mygblomst.

Tryggevælde Å er belastet med organisk stof.

Tilgroning

En anden trussel mod de kortlagte lysåbne naturtyper vurderes at være tilgroning. Især stigende problemer med for høj vandstand vanskeliggør muligheden for afgræsning. Problemet med høj

vandstand betyder også, at græsningsperioden på nogle arealer er så kort, at der ikke sker optimal afgræsning.

Uhensigtsmæssig hydrologi

Høj vandstand i sommerhalvåret er et problem, der vurderes at være blevet større de senere år. En del af problemet skyldes sandsynligvis, at opgravet materiale fra holmrender og selve åen hindrer vandets afløb, når overløb fra åen har fundet sted. Den høje vandstand vanskeliggør den afgræsning, der er nødvendig for at sikre optimal pleje af rigkærene.

Uhensigtsmæssig drift

...

Invasive arter

...

I forslaget til naturplan for området var som trussel også angivet, at en planlagt omfartsvej ved Strøby Egede ville krydse Natura 2000-området. Det var anført, at nogle mindre ikke særligt artsrige rigkær på en kulturreng ville forsvinde, men at der som kompensation på kulturrengen langs med den nye vej ville blive skabt våde arealer, der med stor sandsynlighed ville udvikle sig til rigkær.

Det fremgår, at de oplyste trusler forstås som påvirkninger af naturtyper og arter, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området, og at trusler i den forbindelse er aktuelt forekommende og konkrete påvirkningsfaktorer, der enkeltvis eller i samvirke vil kunne forhindre, at naturtyperne eller arterne opnår gunstig bevaringsstatus.

Prognosen for rigkær er i naturplanen angivet som ugunstig.

Af planens konkrete målsætninger fremgår bl.a., at udviklingen i naturtilstanden af naturtyper med ugunstig prognose skal være i fremgang, således at der opnås gunstig bevaringsstatus, såfremt de naturgivne forhold giver mulighed derfor. Det samlede areal af naturtypen skal være stabilt eller i fremgang, hvis naturforholdene tillader det.

Af planens indsatsprogram, der skal indarbejdes i kommunens efterfølgende handleplan, fremgår bl.a. "Det samlede areal med rigkær opretholdes og øges om muligt" (retningslinje 4.1.).

Det fremgår herudover bl.a. af de generelle retningslinjer i indsatsprogrammet, "At reduktion af kvælstof-deposition fra luften på områdets habitatnaturtyper sker ved administration af husdyrgodkendelsesloven, der med ændringen af 10. februar 2011 har fastlagt et særligt beskyttelsesniveau af hensyn til bevaringsmålsætningen i Natura 2000-planlægningen. Den øvrige tilførsel af næringsstoffer til naturtyperne reduceres, herunder fra dræntilløb og fodring..." (retningslinje 1.1) og "At der sikres den for naturtyperne mest hensigtsmæssige hydrologi i området under ét" (retningslinje 1.2). Der er bl.a. en konkret retningslinje om, "At rigkær sikres pleje samt om muligt inddragelse af højere liggende tørre arealer i græsningsfoldene" (retningslinje 2.1).

2.4 Natura 2000-handleplan

Kommunen har i december 2012 vedtaget Natura 2000-handleplan for Tryggevejle Ådal, som er en udmøntning af Natura 2000-planen.

Det fremgår bl.a., at forventede metoder og forvaltningstiltag for så vidt angår lysåbne naturtyper er: rydning af uønsket opvækst (ny indsats 4 ha), forbedring af hydrologi (ny indsats 35 ha), græsning eller høslet (ny indsats 50 ha), afskrælning eller afbrænding (ny indsats 1/2 ha). Det fremgår bl.a. af kommentarerne hertil, at på flere strækninger, hvor rigkær er kortlagt som fragmenter, men hvor potentialer er til stede, er dræningen gennemgående for intensiv, at forbedring af hydrologien indebærer både bedre sikring mod sommeroversvømmelse og reduceret afvanding på stærkt drænedede enge, at der i forhold til den nuværende tilstand, hvor maksimalt 25 ha habitatnatur er i drift, mangler drift på ca. 50 ha

habitatnatur for blot tilnærmelsesvis at opfylde Natura 2000-planens målsætninger - generelle såvel som konkrete -, og at det vurderes muligt at sammenkæde nogle af de små kortlagte habitatnaturtypeforekomster ved at sikre drift mellem kortlagte forekomster, og at behovet for udvidelse af området med habitatnatur vurderes at ligge mellem 10-30 ha for at sikre, at små forekomster ikke går tabt i løbet af en kort årrække.

3. Baggrund for sagen

3.1 VVM-redegørelse og VVM-tilladelse (2005)

Anlæg af omfartsvejen mellem Køgevej og Stevnvej syd for Strøby Egede har været en del af vejplanlægningen i Roskilde Amt siden 1987. Formålet er at aflaste Strøby Egede for den gennemkørende trafik og herved opnå en forbedring af de miljø- og sikkerhedsmæssige forhold i byen samt en forbedring af fremkommeligheden for den gennemkørende trafik. Den egentlige planlægning blev påbegyndt i 1998.

Naturklagenævnet opretholdt den 23. november 2000 Roskilde Amts vedtagelse af regionplanforslag med VVM-redegørelse for en omfartsvej. Nævnet fandt bl.a., at projektet ikke var i strid med daværende habitatbekendtgørelse (Bekendtgørelse nr. 782 af 1. november 1998 om afgræsning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder). TSÅB indbragte Naturklagenævnets afgørelse for Østre Landsret.

Regionplankompetencen overgik 1. juli 2001 til Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), som den 20. juni 2002 vedtog regionplantillægget endeligt. Vedtagelsen blev påklaget til Naturklagenævnet med påstand om, at habitatbekendtgørelsen ikke var overholdt. Naturklagenævnet ophævede ved afgørelse af 23. februar 2004 regionplantillægget og hjemviste sagen til fornyet behandling i HUR, fordi HUR på baggrund af en væsentlig udvidelse af udpegningsgrundlaget gennemført efter Roskilde Amts vedtagelse af forslaget til regionplantillæg burde have foretaget yderligere undersøgelser og vurderinger. I Naturklagenævnets afgørelse er udtrykkeligt anført, at nævnet herved alene tog stilling til, om HUR i forbindelse med den endelige vedtagelse af regionplantillægget burde have foretaget yderligere undersøgelser og vurderinger i anledning af det udvidede udpegningsgrundlag. Bl.a. med henvisning til, at der verserede en retssag herom, ville nævnet ikke på ny behandle forhold om VVM-redegørelsen og om regionplanforslagets forhold til bestemmelserne om habitatbeskyttelse. Retssagen om Naturklagenævnets afgørelse af 23. november 2000 blev hævet efter nævnets afgørelse om hjemvisning af sagen til HUR.

HUR traf den 25. oktober 2005 afgørelse om endelig vedtagelse af Tillæg til Regionplan 2001 med retningslinjer og VVM-redegørelse for Omfartsvej ved Strøby Egede i Vallø Kommune. Det fremgår bl.a. af regionplantillæggets planlægningsredegørelse, under "Vurdering af projektets påvirkning af habitatområdet", at "De vigtigste trusler mod naturtypen [rigkær] i dag er tilgroning, eutrofiering og ændrede hydrologiske forhold som følge af dræning og vandindvinding. På forekomsterne vil disse faktorer derfor indgå i vurderingen af gunstig bevaringsstatus. De fleste forekomster er formentlig små arealer, hvorfor påvirkninger fra naboarealer generelt vil have stor betydning."

Det fremgår af planlægningsredegørelsen i regionplantillægget fra 2005, at der ikke er konstateret forekomst af prioriterede arter fra habitatdirektivets bilag II eller strengt beskyttede arter på direktivets bilag IV. Det fremgår under "Naturtyper og arter i undersøgelsesområdet" (under "sammenfatning"): "Ud fra en samlet vurdering af plante- og dyreliv i ådalen er de botaniske og ornitologiske værdier i undersøgelsesområdet således små sammenlignet med

en række andre områder i Tryggevælde Ådal. De nordlige linjeføringer vurderes at ville påvirke ådalens naturværdier mindst”.

VVM-redegørelsen indeholder bl.a. et afsnit “Trafikudviklingen”, hvor biltrafikken i 2004 sammenlignes med den beregnede trafik i 2010, hvis omfartsvejen ikke bygges, vises (angivet i årsdøgnstrafik). Ligeledes vises den beregnede trafikfordeling i 2010 med en omfartsvej.

VVM-redegørelsen indeholder et afsnit om luftforurening (side 44-45), hvoraf bl.a. fremgår:

“ Ved vurderingen, af de luftforureningsmæssige konsekvenser af det omhandlede vejprojekt tages der udgangspunkt i en række antagelser om trafikken størrelse og sammensætning på det eksisterende vejnet set i forhold til det nye vejnet med omfartsvejen åben. Som det fremgår af afsnittet om trafikbelastning, er der i dette afsnit anvendt nye trafiktal fra 2003 og foretaget en ny beregning af den forventede trafik i år 2010. Det er gjort for at give et så realistisk billede af den forventede trafik som muligt. De nu forventede trafiktal for år 2010 med det nye vejanlæg er noget lavere end de trafiktal, der lå til grund for de luftforureningsberegninger, der blev anvendt i den VVM-redegørelse, som Roskilde Amt offentliggjorde i 1999. Det vurderes dog, at de nye tal ikke vil ændre så meget på beregningen af emissionen af luftforurening, at der er behov for at gennemføre nye beregninger. ...

Der tages i beregningen af emissionen udgangspunkt i trafikken i 1998. Støjforholdene sammenlignes med vejnettet i år 2010 - uden og med en omfartsvej syd for Strøby Egede.

...

Emission - Driftsfasen

I driftsfasen vil trafikken på den nye omfartsvej medføre luftforurening. Etablering af omfartsvejen vil påvirke vejnettet i området i form af aflastning gennem Strøby Egede by og forøget trafik på omfartsvejen med heraf følgende reduktion henholdsvis stigning i emissionen fra trafikken.

Trafik- og emissionsberegningerne er udført for 0-alternativet... i år 1998 og 2010 samt for hovedforslaget og alternativ 1, 2 og 3 i år 2010. For hver linjeføring er emissionen beregnet for hele undersøgelsesområdet, dvs. emission fra trafik gennem Strøby Egede by samt henholdsvis den eksisterende landevej og den kommende omfartsvej. Beregningsforudsætningerne er vist i bilag 6. Ændringerne i emissionen til luften fra trafikken som følge af etableringen af omfartsvejen fremgår af tabel 6. Indekstal 100 er valgt for 0-alternativet i år 2010.

Stigningen i emissionen til luften fra trafikken for 0-alternativet fra år 1998 til år 2010 skyldes stigningen i det samlede antal kørt kilometer. I modellen antages det, at stort set alle personbiler (95 %) både i år 1998 og år 2010 er forsynet med katalysator, mens andelen af lastbiler med katalysator korrigeres i år 2010 med en faktor 0,75 i forhold til år 1998.

Tabellen viser desuden, at emissionen vil falde væsentligt i forhold til 0-alternativet i år 2010 ved etablering af en omfartsvej. Dette skyldes primært, at emissionen af de enkelte forurenende stoffer er hastighedsafhængige, dvs. at emissionen af de forskellige stoffer reduceres betydeligt ved at flytte bykørsel (gennemsnitshastighed på ca. 50 km/t) til omfartsvej (gennemsnits hastighed på 80 km/t). Forskellen mellem de fire vurderede linjeføringer skyldes udelukkende en stigning i det samlede antal kørt kilometer, idet hastighedsfordelingen antages at være identisk for de fire linjeføringer.

Immission - Luftkvalitet

Immission er overførsel af luftforurenende stoffer fra luften til en modtager, f.eks. et menneskes lunger. Omfartsvejen vil generelt forbedre luftkvaliteten i Strøby Egede by, men vil give anledning til øget immission langs Tryggevælde Å. Denne forøgelse er dog

ikke kritisk, da trafikbelastningen ad omfartsvejen er relativ lav, og vejen desuden er beliggende i åbent terræn. Luftkvalitetsgrænseværdierne vil derfor ikke blive overskredet i forhold til de anbefalede, og der forventes ikke gener fra udledningen af luftforurening fra den nye omfartsvej.”

HUR meddelte den 31. oktober 2005 VVM-tilladelse til anlæg af omfartsvejen. Tilladelsen var betinget af, at “... der i overensstemmelse med VVM-redegørelsen blev gennemført kompenserende foranstaltninger med henblik på at etablere et lavtliggende område syd for vejanlægget med optimale forhold for de rigkærarter, som er registreret i det område, der berøres direkte af vejanlægget. Etableringen af vejen forudsættes herudover i al væsentlighed at ske indenfor de rammer, der er angivet i VVM-redegørelsen fra marts 2005, som lå til grund for den endelige vedtagelse”. VVM-tilladelsen er efterfølgende bortfaldet, da den ikke blev udnyttet inden for 3 år, jf. planlovens § 56, stk. 1.

3.2. Naturklagenævnets afgørelse (2006) om regionplantillæg med VVM-redegørelse

HURs Vedtagelse af regionplantillægget blev af DN og TSÅB påklaget til Naturklagenævnet med påstand om, at vedtagelsen var i strid med EUs habitatregler. Nævnet opretholdt ved afgørelse af 16. maj 2006 HURs afgørelse om endelig vedtagelse. Af afgørelsen fremgår bl.a. følgende:

“Redegørelsen til regionplantillægget indeholder en beskrivelse af forholdet til EF-habitatområde nr. 132 herunder det relevante lovgrundlag med henvisning til de foran omtalte ændringer i udpegningsgrundlaget, samt en vurdering af projektets påvirkning af habitatområdet.

(...)

Habitatområdet 132 Tryggevælde Ådal er i henhold til Skov- og Naturstyrelsens opgørelser af udpegningsgrundlaget udpeget for en række naturtyper og arter: Mygblomst, enårig og flerårig vegetation på stenede strandvolde, vandløb med vandplanter, vandløb med tidvis blottet mudder med enårige planter, *artsrige overdrev eller græsheder på mere eller mindre sur bund, tidvis våde enge på mager og kalkrig bund, ofte med blåtop, bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn, rigkær, *elle- og askeskov ved vandløb, søer og væld. (*-markeringen gælder prioriterede typer).

Det fremgår af redegørelsen, at de fleste af naturtyperne ikke indgår i det lokalområde, der påvirkes af projektet. Selve åen udgør naturtyperne “vandløb med vandplanter” og “bræmmer med høje urter langs vandløb”. De indeholder forholdsvis almindelige arter og vil kun blive midlertidigt berørt. Når anlægget er etableret, vil både vandløb og bredzone kunne etableres i fuldt omfang. Der forventes ingen permanente virkninger, og den fremtidige bevaringsstatus vil være uændret.

Ved de supplerende botaniske undersøgelser er der fundet star og håret star i det område hvor vejen krydser åen og de ånære engarealer. Planterne er karakteristiske for naturtypen “rigkær”. Arterne er almindelige på fugtige dårligt drænedes arealer og ikke kun i naturtypen rigkær. Der er ikke fundet andre karakteristiske rigkærarter i området eller konstateret forekomster af prioriterede arter fra habitatdirektivets bilag II eller strengt beskyttede arter efter direktivets bilag IV. Forekomsten af to almindeligt forekommende star-arter ville næppe i sig selv føre til, at arealet kan karakteriseres som rigkær. Men sammenholdt med områdets fysiske parametre for hydrologi og jordbundsforhold har HUR fundet det rimeligt at karakterisere området som rigkær. På denne baggrund er de mulige skader vurderet i medfør af habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Det fremgår, at en del af rigkær-arealet i størrelsesordenen 1.500 m² vil blive permanent dækket af den planlagte vej, mens måske yderligere ca. 500 m² vil blive midlertidigt berørt af anlægsfasen. Påvirkningen kan kompenseres ved, at man i forbindelse med anlægsarbejderne skraber lidt jord af i en bræmme langs vejens sydside, således at der fremkommer et permanent lavtliggende, vådt areal med optimale muligheder for at vegetationen kan udvikle sig i retning af rigkær. Det må antages, at i hvert fald de to nævnte star-arter vil kolonisere arealet igen fra naboarealerne, svarende til den hidtidige udvikling. Hvis denne naturgenopretning gennemføres på den ca. 300 m brede engzone tættest på åen, kan den med en bredde på ca. 8 m få et samlet areal på ca. 2.500 m². Bevaringsstatus for de arter der indgår i naturtypen rigkær, vil være gunstig og kunne opretholde sig selv som en bæredygtig bestand, da levestedet samlet er tilstrækkeligt stort til, at bestanden kan bevares. Naturgenopretningsprojektet er indarbejdet i vejprojektet som derfor kan gennemføres, uden at det indebærer forringelser for områdets naturtyper eller levesteder for arterne.

(...)

Habitatområdet strækker sig fra åmundingen og 12 km opstrøms. I det naturmæssige kerneområde, der ligger syd for det omhandlede område er de naturtyper, der angives i udpegningsgrundlaget til stede i veludviklet tilstand. Den berørte del af habitatområdet er både landskabeligt og med hensyn til flora og fauna en mere marginal del af det samlede område hvor områdets naturværdi overordnet set er betinget af, at det indgår i en større helhed. Vejanlæggets etablering vil ikke påvirke det øvrige områdes landskabelige eller naturmæssige værdier i negativ retning og kan ikke siges at skade det internationale naturbeskyttelsesområdes integritet.

Vedrørende trafikstøj og luftforurening bemærkes, at ådalen under alle omstændigheder vil blive påvirket af trafikken fra landevejene 514 og 529, der forløber langs ådalen. At en del af trafikken ledes over ådalen ses ikke at kunne give anledning til forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, området er udpeget for.

Sammenfattede vurderes vejprojektet ikke at ville skade habitatområdet. Bekendtgørelsens § 6, stk. 2, er derfor ikke til hinder for projektets gennemførelse.

VVM-redegørelsen beskriver projektet og omgivelserne, herunder forholdet til habitatområdet. Omfartsvejen udlægges som en tosporet landevej uden cykelstier. Der er undersøgt 4 linjeføringsforslag. Det valgte forslag er det oprindelige alternativ 1. Desuden beskrives det oprindelige hovedforslag, alternativ 2 og 3 samt 0-alternativet, idet der redegøres for fremskrivningen af trafikken i forhold til det nuværende vejnet. ... Hovedforslaget tilsluttes landevej 529 længere mod nord end alternativ 1, alternativ 2 og 3 tilsluttes sydligere.

...

Konsekvenserne af forslaget beskrives navnlig for så vidt angår de trafikale forhold, plante- og dyreliv, kulturhistoriske interesser, geologiske forhold, støjbelastning, luftforurening, landskabelige forhold og miljøafledte socioøkonomiske forhold.

(...)

Naturklagenævnets afgørelse

(...)

Naturklagenævnet finder, at VVM-redegørelsen opfylder de krav, der stilles i samlebekendtgørelsen (VVM-reglerne). Nævnet finder således, at redegørelsen beskriver alle de relevante forhold, der kræves oplyst efter samlebekendtgørelsen. Til klagepunktet vedrørende manglende beskrivelse af 0-alternativet bemærkes, at det fremgår af beskrivelser og skemaer, ligesom det direkte fremgik af den tidligere godkendte VVM-redegørelse, at 0-alternativet er en bevarelse af det eksisterende vejnet. Der er således ikke grund

til at antage, at ikke alle implicerede har været klar over dette forhold. Det er muligt, at den pågældende klager har tænkt på en af samme klager anført indsigelse om en 0+ løsning i form af en udbygning af det eksisterende vejnet. Denne løsning blev imidlertid af HUR afvist som urealistisk.

Naturklagenævnet finder, at det må lægges til grund, at det omhandlede anlæg er af relativt beskedne dimensioner og kun periferet berører omhandlede habitatområde i den del af området, der i naturmæssig henseende anses som mindst interessant. Den skitserede påvirkning kan ikke opfattes som væsentlig, således at projektet kun kan etableres, såfremt der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, der tilsiger en tilladelse i medfør af bekendtgørelsens § 7. Da påvirkningen ikke er anset som væsentlig, har HUR ikke argumenteret med, at der foreligger bydende nødvendige hensyn til samfundsmæssige interesser.

Det er desuden indgået i vurderingen, at Skov- og Naturstyrelsen, der er særlig sagkyndig på området, og af HUR er anmodet om en stillingtagen til vejprojektets forhold til habitatområdet, ikke har haft bemærkninger til det valgte alternativ.

Sammenfattende er det således Naturklagenævnets opfattelse, at det påklagede regionplantillæg opfylder kravene i gældende regler såvel vedrørende VVM som vedrørende habitatområder.”

3.3. COWI Natura 2000-kortlægning (2010)

Til brug for Stevns Kommunes vurdering af, om der kan gives en fornyet VVM-tilladelse til omfartsvejen, har COWI foretaget en opdateret Natura 2000-kortlægning af den del af Natura 2000-området Tryggevælde Å, der kan blive påvirket af en omfartsvej ved Strøby Egede (“Omfartsvej ved Strøby Egede - Natura 2000 kortlægning”, oktober 2010).

Der fremgår bl.a. følgende om rapportens indledning og baggrund:

1.1. VVM-redegørelsen

...

Selve VVM-redegørelsen er dog ikke nødvendigvis forældet, hvis der ikke i den mellemliggende periode er sket væsentlige ændringer, enten i omgivelserne eller i den bagvedliggende praksis og regelsæt, som kan ændre i konklusioner, der blev lagt til grund for VVM-tilladelsen. Sagt med andre ord skal ændringerne have betydning for, hvorvidt man i dag ville give VVM-tilladelse for den valgte linjeføring eller vælge en anden.

1.2 Dette notat

Stevns Kommune har bedt COWI foretage en opdateret kortlægning af den del af Natura 2000 området Tryggevælde Å, der kan blive påvirket af en omfartsvej ved Strøby Egede. På denne baggrund kan kommunen vurdere, om der kan gives en fornyet VVM-tilladelse.

I kortlægningen har været særlig fokus på de arter og naturtyper, der er beskyttede i henhold til habitatdirektivet... og udgør udpegningsgrundlaget (arter og naturtyper) for habitatområde H132 Tryggevælde Ådal (del af Natura 2000 området 149)...

Siden VVM-redegørelsen blev lavet, er der udarbejdet forslag til Natura 2000 planer og foretaget en kortlægning i forbindelse med DEVANO-programmet. Desuden har COWI i sommeren 2010 foretaget en registrering af arter og naturtyper lokalt i området. Det er på dette grundlag, at kortlægningsnotatet er lavet.

Derudover er også de såkaldte bilag IV-arter... og deres levesteder blevet kortlagt. Bilag IV-arter er ikke undersøgt i forbindelse med den oprindelige VVM.

Formålet med dette notat er at undersøge, om der er sket væsentlige ændringer i området, eller der er væsentlig forhold, der ikke er behandlet i den eksisterende VVM, i forhold til flora, fauna og

biodiversitet og med særlig fokus på arter og naturtyper, der er beskyttet af habitatdirektivet.

Der følger herefter følgende afsnit: Sammenfatning, Habitatområdet H132, Kortlægning af biotyper, Kortlægning af bilag IV-arter, Områdets fugleliv, Forekomst af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget, Tilstand, trusler og målsætninger for habitatområdet Tryggevælde Ådal, Foreløbig vurdering af påvirkninger, Afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger.

Det fremgår bl.a. af rapporten:

2. Sammenfatning

...

Habitatområdet

Kortlægningen har vist, at der (stadig) findes to områder med habitatnaturtypen 7230 rigkær i linjeføringen. Tilstedeværelsen af disse rigkær var også kendt i VVM-undersøgelsen, da de var blevet kortlagt i forbindelse med DEVANO.

I det ene område er der betydelige værdier (nye arter i forhold til den oprindelige VVM), der vil blive direkte påvirket af omfartsvejen, da linjeføringen går hen over dem. Det drejer sig om ca. 780 m² rigkær. Hvordan dette rigkær vil blive påvirket, er endnu ikke helt klarlagt og vil afhænge af, om rigkæret passeres på dæmning eller bro (påvirkning enten gennem arealtab eller udskygning).

I det andet område er der mindre værdier (alle kortlagt i den oprindelige VVM, ingen nye tilføjelser), der vil blive direkte påvirket af omfartsvejen, da linjeføringen går hen over dem. Det drejer sig om ca. 650 m² rigkær.

Påvirkningen af disse to rigkær kan ikke afværges helt. Det er derfor vurderet, at påvirkningen vil have en negativ indvirkning på naturtypens bevaringsstatus på grund af tilbagegangen i mindre eller større omfang.

Rigkærene har overordnet set ugunstig bevaringsstatus i området. En forudsætning for, at rigkærene kan opnå gunstig bevaringsstatus er, at de arealmæssigt er stabile eller i fremgang. En ny vejforbindelse vil - alt andet lige - betyde en tilbagegang for rigkærene. En fremgang vurderes at kunne opnås ved pleje af rigkærene, da de er truet af tilgroning, samt pleje af tilstødende arealer, der ved de rigtige betingelser og den rette drift muligvis kan udvikle sig til rigkær.

Det skal dog understreges, at det afgørende i denne sag er, om plejen kan indgå som en del af projektet, og om dette accepteres af EU-kommissionen ved en eventuel klagesag, eller om plejen er en såkaldt kompenserende foranstaltning som følge af, at vejanlægget vurderes at påvirke bevaringsstatus negativt. I sidstnævnte tilfælde skal nedenstående være opfyldt.

Hvis habitatnaturtypen rigkærs gunstige bevaringsstatus påvirkes negativt, skal det undersøges, om der er nogle alternativer, som ikke påvirker habitatnaturtypen. Derudover skal der foreligge bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art. Fravigelsen skal indberettes til EU-kommissionen, og der skal indarbejdes nødvendige kompensationsforanstaltninger.

...

Udover naturtypen rigkær findes naturtypen 3260 Vandløb med vandplanter, som vil blive krydset af broen over Tryggevælde Å. Ved bl.a. etablering af sandfang i anlægsfasen og passage af åen på bro med banketter vurderes en negativ påvirkning af denne naturtypes gunstige bevaringsstatus helt at kunne undgås.

Bilag IV arter

I forhold til bilag IV arter har kortlægningen ikke vist tilstedeværelsen af arter, som ville medføre en ændret vurdering af linjeføringen eller nødvendiggøre yderligere afværgeforanstaltninger.

2.1. Konklusion

Samlet set vurderes projektet Omfartsvej ved Strøby Egede at kunne gennemføres også under hensyntagen til de krav, der er opstillet i habitatdirektivet.

Omfartsvejen vil påvirke ca. 1.430 m² rigkær, som er på udpegningsgrundlaget, denne påvirkning kan ikke afværges. Påvirkning af de øvrige arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget samt bilag IV-arter vurderes at kunne afværges, og der er ikke fremkommet væsentlige ændringer i forhold til den eksisterende VVM som følge af undersøgelsen af disse. Anbefalingen i den eksisterende VVM var, at påvirkningen kunne afværges gennem etablering af nye rigkær. Konklusionen i denne vurdering er den samme, bortset fra at der ikke er tale om at afværge påvirkning, men derimod om at kompensere for påvirkninger, der ikke kan afværges. Denne forskel betyder, at der skal være bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, som gør, at vejen skal bygges, og at der ikke findes nogen alternativ løsning. Disse to forhold vurderes at være belyst i VVM. Endelig skal kommissionen underrettes, og de nødvendige kompenserende foranstaltninger gennemføres, inden selve projektet sættes i gang. Hvis dette bliver gjort, vurderes det at være muligt at gennemføre projektet.”

...

4. Kortlægning af biotoper

I 2010 har COWI's botanikere og zoologer gennemført feltundersøgelser med særlig fokus på eftersøgning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for habitatområdet.

...

4.2. Anvendte eksisterende kilder

Kortlægningen har - udover nye oplysninger indsamlet ved feltarbejde - også anvendt eksisterende kilder. Det drejer sig om basisanalysen, som indeholder en beskrivelse af området (Roskilde Amt, 2006), suppleret med "Tillæg om ny viden til Natura 2000-basisanalyse for Tryggevælde Ådal" (Miljøministeriet, 2009) samt forslag til Natura 2000-plan med målsætninger for området (Miljøministeriet, 2010, endnu kun et forslag, da den ikke har været igennem offentlig høring, som forventes gennemført i efteråret 2010).

Øvrige kilder er inddraget i beskrivelsen af de eksisterende forhold i området. Det drejer sig om hjemmesiden fugleognatur.dk, der indeholder oplysninger om dyr og planters udbredelse, og Miljøportalen, der indeholder alle myndighedernes data for udbredelse af arter og naturtyper. Endelig er der foretaget kontakt til personer med kendskab til området samt anvendt diverse publikationer som f.eks. Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV.

...

4.3 Kortlægningens resultat

...

4.3.5 Rigkær øst for Tryggevælde Å

...

Lokalitet 11 er et langstrakt område med rigkær, områdets udstrækning stemmer fint overens med den afgrænsning, der er lavet i forbindelse med DEVANO-kortlægningen.

Det er varierende, hvor højt voksende vegetationen er, og derfor hvor artsrig den er. Helt i nord op mod trærækken er stykket domineret af høj sødgræs, med indslag af bl.a. engförglemmigej. Lige syd for denne bevoksning, ca. 15 meter fra trærækken, begynder et meget interessant rigkærsområde med bl.a. fladtrykt kogleaks, alm. sumpstrå, strand-trehage, kær-trehage, jordbærkløver og harril. Dette stykke vurderes at være værdifuldt (meget høj værdi) og ligger lige i linjeføringen. Længere mod syd bliver vegetationen mere højt voksende og homogen og domineres af almindelige græsser.

(...)

Artstilstanden vurderes ved besigtigelsen at være højere, end der blev vurderet ved DEVANO kortlægningen, da yderligere (gode) arter (fladtrykt kogleaks, kær-trehage og jordbærkløver) blev registreret. At disse arter ikke blev fundet ved DEVANO kortlægningen, kan skyldes, at dokumentationscirklen er udlagt i den sydlige ende af rigkæret, mens arterne ved feltbesigtigelsen blev fundet i den nordlige.

...

5. Kortlægning af bilag IV arter

De potentielt forekommende bilag IV arter i undersøgelsesområdet er:

- Flagermus: bredøret flagermus, vandflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus og dværgflagermus
- Padder: stor vandsalamander, spidssnudet frø, springfrø og grønbroget tudse
- Markfirben
- Eremit.

Der er kun meget begrænset tilgængelig viden om disse arters konkrete udbredelse. Der er således ikke kendskab til eksisterende data, som påviser disse arters forekomst inden for undersøgelsesområdet. De af arterne, hvor der findes mulige levesteder inden for projektområdet, er derfor blevet specifikt eftersøgt i forbindelse med feltarbejdet.

5.1 Flagermus

...

5.2 Stor vandsalamander

...

5.3 Spidssnudet frø

...

5.4 Springfrø

...

5.5 Grønbroget tudse

...

5.6 Markfirben

...

5.7 Eremit

...

[der er for de nævnte arter angivet metode og kortlægning]

6 Områdets fugleliv

Tryggevælde Ådal er ikke udpeget som fuglebeskyttelsesområde. Alligevel forekommer her arter, der er opført på bilag I i fuglebeskyttelsesdirektivet, og som derfor kunne betinge en udpegning. Det er muligt, at disse arter ikke fandtes i området, dengang udpegningen blev lavet.

...

Oplysninger om tilstedeværelsen af bilag I arter i ådalen er eftersøgt i DPFbasen, som viser de sidste 10 års registreringer i Tryggevælde Ådal, suppleret med oplysninger om ældre yngleføremønstre fra Dinesen og Romdal (2002).

...

7 Forekomst af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget

...

7.2 Naturtyper og arter der findes i undersøgelsesområdet

- Vandløb med vandplanter (3260) (...)
- Rigkær (7230). Der er kortlagt flere rigkærsområdet inden for undersøgelsesområdet
- Bræmmer med høje urter langs vandløb (6430)
- Næringsrige søer og vandhuller med flydeplanter (3150)

...

8 Tilstand, trusler og målsætninger for habitatområdet Tryggevælde Ådal

...

8.1 Tilstand for området

...

Af de naturtyper, som har fået vurderet naturtilstand, har sø (3150) og kalkoverdrev (6210) kun meget begrænset udbredelse

...

Rigkær, der er naturtypen med den største udbredelse, har på størstedelen af arealerne gunstig bevaringsstatus, men der er også store arealer (i alt 30,2 ha svarende til 44 %), der ikke lever op til dette.

8.2 Trusler mod området

Trusselvurderingen fra basisanalysen (Roskilde Amt, 2006) tillæg til basisanalysen (Miljøministeriet, 2009) og den foreløbige Natura 2000-plan (Miljøministeriet, 2010) indeholder følgende trusler:

- Kvælstofdeposition. Tålegrænsen for rigkær 15-25 kg N/ha/år. En overslagsberegning viser, at kvælstofmedfaldet på størsteparten i Tryggevælde Ådal ligger mellem 11,83 og 15,96 kg N/ha/år. Det vil sige, at den nederste ende af tålegrænseintervallet er overskredet for surt overdrev (6230) og for nogle rigkær (7230) ...
- Tilgroning. Vurderes at være den største trussel mod alle kortlagte naturtyper og skyldes, at tidligere drift i form af høslæt og afgræsning finder sted i mindre omfang
- Høj vandstand i sommerhalvåret. Den høje vandstand vanskeliggør den afgræsning, der er nødvendig for at sikre rigkærenes værdier og ådalens rige fugleliv
- Invasive arter. Kæmpe-bjørneklo forekommer flere steder, en mindre forekomst af japan-pileurt i pilekrat ved Stolpehuse og rynket rose på Odden
- Arealreduktion/fragmentering. Der er en risiko for fragmentering af rigkærspartier visse steder i ådalen, som er vanskelige at afgræsse, hvis der ikke inddrages højere liggende, tørre områder i græsningsfoldene
- En planlagt omfartsvej ved Strøby Egede vil krydse Natura 2000-området. Nogle mindre ikke særligt artsrige rigkær på en kulturreng vil forsvinde, men som kompensation vil der på kulturrengen langs med den nye vej blive skabt våde arealer, der med stor sandsynlighed vil udvikle sig til rigkær.

9. Foreløbig vurdering af påvirkninger

Vurderingen af påvirkninger er foreløbig, da projektet og anlægsmetoden etc. ikke er kendt i detaljer. Formålet med vurderingen er at lave en indledende screening af, om der er væsentlige detaljer, der er udeladt i den eksisterende VVM-undersøgelse, og som kan forhindre gennemførelsen af projektet.

De påvirkninger, der er beskrevet, er relateret til driftsfasen. I forbindelse med anlægsperioden vil der være en midlertidig påvirkning i form af øget arealinddragelse og øget støj. Barrierevirkningen vurderes som udgangspunkt ikke at være større.

Arealinddragelse må ikke ske i habitatnaturtyper, og der vurderes derfor ikke at være en øget påvirkning. Den øgede støjpåvirkning i anlægsfasen kan umiddelbart påvirke fugle og flagermus, der er konstateret i undersøgelsesområdet. Da påvirkningen er af midlertidig karakter vurderes den at være ikke-væsentlig. Midlertidig påvirkning af vandløb kan afværges gennem etablering af sandfang.

9.1 Påvirkning af habitatområdets udpegningsgrundlag

Omfartsvejen ved Strøby Egede krydser Habitatområdet Tryggevælde Ådal og skal derfor i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, vurderes i forhold til om den påvirker områdets bevaringsmålsætninger:

“Alle planer og programmer, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for lokalitetens forvaltning, men som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke en sådan lokalitet væsentligt, vurderes med hensyn til deres virkninger på lokaliteten under hensyn til bevaringsmålsætningerne for denne. På baggrund af konklusionerne af vurderingen af virkningerne på lokaliteten, og med forbehold af stk. 4 giver de kompetente nationale myndigheder først deres tilslutning til en plan eller et projekt, når de har sikret sig, at den/det ikke skader lokalitetens integritet, og når de - hvis det anses for nødvendigt - har hørt offentligheden.”

For at kunne vurdere om der sker en påvirkning, er der udført en kortlægning som har vist, at naturtyperne Riggkær (7230), Vandløb med vandplanter (3260) og Bræmmer med høje urter langs vandløb (6430) er den del af udpegningsgrundlaget, der potentielt kan blive påvirket af projektet. Øvrige naturtyper og arter er vurderet at findes så langt fra linjeføringen, at de hverken kan blive påvirket direkte eller indirekte. De vil derfor ikke blive nærmere beskrevet her.

9.1.1 Riggkær (7230)

Direkte påvirkning

Linjeføringen krydser et rigkær som påvirkes direkte (lokalitet 11 i denne rapport) Riggkæret har ifølge DEVANO kortlægningen naturtilstanden 3 (moderat) og lever dermed ikke op til gunstig bevaringsstatus.

I forbindelse med det udførte feltarbejde, er der i dette rigkær blevet fundet flere plantearter som ikke blev registreret ved DEVANO kortlægningen. Arterne er blevet fundet udenfor dokumentationscirklen, og ikke på et nærmere defineret areal og det kan derfor ikke vurderes endeligt, om rigkæret burde have været registreret med en bedre artstilstand. Det vurderes dog, at tilstanden i rigkæret er så god, at det vil være en negativ påvirkning af denne naturtype, hvis det givne areal mindskes/forsvinder.

Endnu et rigkær, som ikke har fået selvstændig lokalitets nr., men som er registreret som en del af lokalitet 10, krydses også. Riggkæret kan ses på figur 3. Riggkæret har ifølge DEVANO kortlægningen naturtilstanden 3 (moderat) og lever dermed ikke op til gunstig bevaringstilstand. Dette rigkær vurderes at være mindre floristisk værdifuldt end rigkæret på lokalitet 11. Det er dog beskyttet på samme måde, da det er en udpeget habitatnaturtype og dermed officielt værdsat lige så højt. Det er muligt, at en justering af linjeføringen hvis muligt, vil kunne undgå rigkæret.

Hvor stort et areal af naturtypen rigkær, der påvirkes, og hvordan denne påvirkning præcist sker, er uvist, da der ikke haves nok detaljer om udformningen af vejen, hvor den krydser rigkærene. Uanset hvordan vejen bygges, vurderes det, at en påvirkning ikke kan afværges 100 % gennem optimering af projektet. Enten vil påvirkningen ske gennem etablering af en dæmning ovenpå rigkærene eller også gennem udskygning, hvis der laves en bro.

Umiddelbart vurderes det, at det vil være nødvendigt at sikre, at rigkæret passerer på en bro, da dette vil mindske påvirkningen (uden dog at fjerne den helt). Denne vurdering afhænger dog af de konkrete udformninger. En broløsning vil også medvirke til at mindske barriereeffekten for faunaen.

Påvirkningen, som vil medføre tab af et areal med rigkær, er i direkte modstrid med sigtelinjerne for habitatområdet. Disse er beskrevet i Natura 2000 planen for området (Miljøministeriet, 2010), hvor der står, at:

Areal og tilstand af udpegede naturtyper og levesteder for udpegede arter må ikke gå tilbage eller forringes

Der skal gøres en særlig indsats for naturtyper og arter, hvis biogeografiske status er i fare for at blive alvorligt forringet i 1 planperiode (Det samlede areal med rigkær opretholdes og øges om muligt.)

Etablering af vejen vil således være med til at forringe chancen, for at naturtypen rigkær samlet set opnår gunstig bevaringsstatus i habitatområdet Tryggevælde Ådal.

Da påvirkningen af rigkær vurderes ikke at kunne afværges/mindskes tilstrækkeligt gennem optimering af selve projektet, vurderes det at være nødvendigt at tage Habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, i anvendelse for at kunne gennemføre projektet.

Indirekte påvirkning

Udover den direkte påvirkning af rigkær sker der muligvis en indirekte påvirkning. Dette kan ske gennem påvirkninger, som i Natura 2000 planen er nævnt som trusler mod habitatområdet, nemlig fragmentering og næringsstofdeposition.

Anlæg af en vej på tværs af området vil bidrage til øget fragmentering (påvirkningen kan mindskes gennem afværgeforanstaltninger i form af faunapassager).

Fragmenteringen vurderes at være en væsentlig påvirkning i Tryggevælde Ådal, som i dag er en af de mindst fragmenterede lange ådale i Danmark, da kun få større veje krydser den (se Figur 1).

Strøby Omfartsvej vil krydse åen ca. 2 km syd for dens udløb. På dette sidste stykke, som til en vis grad afskæres fra resten af ådalen ved anlæg af vejen, er habitatområdet meget smalt og udgør næsten kun selve åen. Der findes dog også fem områder med rigkær, bl.a. rigkæret på lokalitet 8 og derudover tre større områder på Odden ved selve udløbet. Riggkærene på Odden er allerede i dag afskåret fra den øvrige del af Tryggevælde Ådal, da Stevnsvej (uden faunapassage) krydser åen her. Disse må derfor allerede i dag vurderes at være ikke-sammenhængende med den resterende del af ådalen

Fragmenteringen som følge af etablering af en ny vej (barriere) vurderes at kunne mindskes så meget gennem optimering af projektet (etablering af faunapassager), at der ikke er behov for egentlige afværgeforanstaltninger og dermed anvendelse af habitatdirektivets artikel 6, stk. 4.

Kvælstofdeposition i habitatområdet er allerede i dag så stor, at den nederste del af tålegrænseintervallet er overskredet for 4 % af arealet med rigkær. Ved etablering af vejen kan der forventes at ske en yderligere kvælstofemission (NO_x) i nærheden af rigkærene fra udstødningen af de biler, der kører på vejen. Hvorvidt og i hvilket omfang denne emission medfører en øget N-deposition er (endnu) ikke undersøgt. Kvælstofdepositionen vurderes at kunne mindskes så meget gennem optimering af projektet, at der ikke er behov for egentlige afværgeforanstaltninger og dermed anvendelse af Habitatdirektivets artikel 6, stk. 4.

9.1.2. Vandløb med vandplanter (3260)

Linjeføringen krydser naturtypen. Krydsningen vil blive lavet som en bro, således at der ikke sker en direkte fysisk påvirkning af vandløbet. Der vil dog være mindre påvirkninger som følge af udskygning under broen og evt. tilførsel af forskellige stoffer med vejvand. I anlægsfasen vil der skulle være fokus på mindskning af påvirkning f.eks. gennem sedimenttransport.

Bevaringstilstand og prognose for naturtypen er ukendt, og der er ikke opstillet deciderede målsætninger...

Naturtypen vurderes at have en vigtig funktion i forbindelse med spredningsøkologiske forhold i området. Dens fortsatte funktion som spredningskorridor skal derfor opretholdes.

Påvirkningen af denne naturtype vurderes at kunne undgås/mindskes så betydeligt gennem optimal udformning af projektet, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger og dermed anvendelse af Habitatdirektivets artikel 6, stk. 4.

9.1.3 Bræmmer med høje urter langs vandløb

Naturtypen er ikke kortlagt og dens præcise udbredelse i habitatområdet kendes derfor ikke. Naturtypen er relativ almindelig langs

de danske vandløb, og derfor vurderes det som sandsynligt, at den forekommer mange steder i habitatområdet. Det er dog vurderet, at naturtypen ikke findes langs Tryggevælde Å på det sted, hvor linjeføringen krydser åen. Naturtypen vurderes derfor ikke at blive påvirket direkte, ligesom det vurderes usandsynligt, at der vil ske en indirekte påvirkning af naturtypen. Ofte vil naturtypen kunne udvikle sig spontant uden plejetiltag, og der vurderes derfor ikke at være behov for særlige tiltag i forhold til beskyttelse af denne naturtype.

Bevaringstilstand og prognose for naturtypen er ukendt, og der er ikke opstillet deciderede målsætninger for denne naturtype andet end de generelle. Dvs. at naturtypens areal og tilstand ikke må forværres.

9.2 Habitatdirektivets artikel 6, stk. 4

Som beskrevet ovenfor, vurderes projektet at have en negativ påvirkning af en naturtype på udpegningsgrundlaget (rigkær), som ikke kan afværges i nødvendigt omfang gennem optimering af projektet.

(...)

De kompensationsforanstaltninger, der vurderes nødvendige at gennemføre, er pleje af eksisterende rigkær samt udvidelse af arealet med rigkær på øvrige lokaliteter i ådalen (bevare det samlede areal af naturtypen rigkær).

Etablering af nye rigkær/pleje af eksisterende, som er under tilgroning, vurderes ikke at kunne kvalificere som en afværgeforanstaltning, men som at være en kompensationsforanstaltning. Den skal derfor i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, rapporteres til EU-kommissionen, inden projektet kan gennemføres.

9.3 Påvirkning af bilag IV-arter

9.3.1 Flagermus

Der er registreret flere flagermus i Ådalen. Alle arterne er omfattet af habitatdirektivet bilag IV. Der er udelukkende konstateret fouragerende flagermus med sikkerhed, mens raste- og ynglelokaliteterne er potentielle.

Fourageringslokaliteter

Ådalen er en vigtig fourageringslokalitet for flagermus, der jager i de frie luftmasser og i nærheden af, men ikke tæt på f.eks. træer og bygninger.

Områdets værdi som fourageringslokalitet vil blive påvirket dels gennem øget støjpåvirkning og dels ved tab af det areal, der inddrages til vej.

Påvirkningen gennem inddragelse af areal vurderes at være af mindre betydning, da der findes mange det egnede areal i ådalen er meget stort. Denne påvirkning vurderes således ikke at medføre en væsentlig påvirkning af flagermusene.

Støj og flagermus

...

På baggrund af ovenstående vurderes den øgede støj ikke at medføre en væsentlig påvirkning af de flagermus, der fouragerer i ådalen.

Raste-ynglelokaliteter

... Dog er der enkelte piletræer tæt på Tryggevælde Å, som ligger tæt på linjeføringen, og som er vurderet som måske egnede. Det skal så vidt muligt undgås at fælde disse træer.

...

Ledelinjer

De potentielle ledelinjer, der krydses af linjeføringen, er træerækken (lok 06), selve Tryggevælde Å samt skovkanten på den bevoksningen der findes nord for søen på lokalitet 14.

Disse ledelinjer er vurderet til at have mindre værdi.

Umiddelbart vurderes træerækken ikke at blive påvirket, da den ligger udenfor selv linjeføringen. En påvirkning i anlægsfasen kan

dog ikke udelukkes. Dette skal verificeres i forbindelse med, at der opnås mere viden om udformning af det konkrete projekt.

Ådalen krydses, men dette vil ske på en bro, som visse arter af flagermus kan flyve under. Flere af de arter, der er konstateret i ådalen, flyver så højt, at værdien af ledelinjen for dem ikke vurderes at blive væsentlig påvirket.

Padder

...

Da der ikke er konstateret bilag IV arter, og da der ikke vurderes at ske en påvirkning af ynglelokaliteter eller en væsentlig påvirkning rastelokaliteter og vandringsmuligheder, vurderes anlæg af vejen således ikke at være problematisk i forhold til bilag IV padder.

9.3.3. Markfirben

Markfirben er ikke konstateret, og der er ikke fundet egnede levesteder indenfor undersøgelsesområdet. Arten vurderes derfor ikke at blive påvirket af anlæg af vejen.

9.3.4 Eremit

Eremit er ikke konstateret, og der er ikke fundet egnede levesteder indenfor undersøgelsesområdet.

Arten vurderes derfor ikke at blive påvirket af anlæg af vejen.

9.4 Påvirkning af fugle

Der vurderes ikke at ske en væsentlig påvirkning af fugle ved gennemførelse af omfartsvejen ved Strøby Egede.

...

De registrerede bilag I arter findes i langt overvejende grad syd for undersøgelsesområdet...

Fuglemæssigt vurderes undersøgelsesområdet således at være mindre interessant. Der foreligger ikke oplysninger om konkrete observationer af bilag I arter, men det kan ikke udelukkes, at arterne vil findes i området i nogle perioder.

10 Afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger

10.1 Afværgeforanstaltninger

Følgende afværgeforanstaltninger vurderes nødvendige for at gennemføre projektet:

- Etablering af bro ved krydsning af Tryggevælde Ådal med brede banketter på begge sider
- Forlængelse af broen, således at den går over det ånære rigkær på lokalitet 11. Der må ikke nedsættes bropiller i rigkæret
- Etablering af faunapassage ved rigkæret i den nordøstlige ende af engen på lokalitet 10
- Etablering af en yderligere faunapassage, således at der som gennemsnit er 250 meter imellem faunapassager
- Ændring af linjeføring, således at rigkæret på lokalitet 10 ikke påvirkes direkte
- Eventuel etablering af 2-4 nye vandhuller i området som kompensation for vejens barrierevirkning. 10.2 Kompensationsforanstaltninger

Følgende kompensationsforanstaltninger vurderes at være nødvendige for at gennemføre projektet:

- Udvidelse af de eksisterende rigkær ved pleje og eventuelle øvrige nødvendige tiltag i tilgrænsende områder. De præcise tiltag skal fastlægges i de konkrete områder og kan derfor ikke gøres på nuværende tidspunkt.
- Pleje af eksisterende rigkær i ådalen. Tilgroning er en væsentlig trussel mod naturtypen, og den største naturgevinst vurderes at kunne opnås ved at sikre de eksisterende rigkær en bedre pleje. Dette skal dog gøres under alle omstændigheder - det vil dog kunne hjælpe spredningen af arter til nye områder og vil derfor være en af forudsætningerne for, at ovenstående lykkes.

I samråd med lokale interessenter skal det afklares, hvor og hvordan eksisterende rigkær kan udvides og plejes. Som udgangspunkt skal det areal, hvor der skabes/forbedres rigkær være 3 gange så stort som det der påvirkes. Dette forholdstal er anvendt i forbindelse med A20 motorvejen i Tyskland, der krydser et habitatområde.

Det betyder, at der skal findes ca. 4.300 m² nyt areal i ådalen med afvandings og jordbundsforhold svarende til de allerede registrerede rigkær. Arealerne bør ligge i umiddelbart tilknytning til de, der inddrages, og de bør ligge klar mindst året inden anlægsarbejderne går i gang, alternativt skal overjorden fra de arealer, der nedlægges, spredes over de nye arealer.

3.4 Øvrige supplerende rapporter m.v.

COWI har den 29. september 2010 udarbejdet notat "Omfartsvej ved Strøby Egede - støjvurderinger", hvoraf det bl.a. fremgår, at VVM-redegørelsen fra 2005 var baseret på trafiktællinger tilbage fra 1998 med fremskrivninger til 2010, og at nye trafiktællinger generelt viser, at trafiktallene fra 2010 ligger inden for ca. 10 % af de forudsatte i VVM-redegørelsen. Med ændringer på højst 10 % i forhold til VVM vurderes konklusioner og vurderinger i VVM-redegørelsen fortsat at være repræsentative. Hovedkonklusionen er sålydende:

Selve omfartsvejen vil - uanset hvilken linjeføring der vælges - ikke medføre, at samlede boligområder bliver belastet over støjgrænsen på Lden 58 dB. Dele af boligområdet Bakkegårds kvarteret vil med de nordligste linjeføringer blive belastet op mod støjgrænsen men ikke over. Som følge af mertrafikken på Køgevej gennem Elverhøjområdet vil støjen for boliger her blive forøget med ca. 3 dB i forhold til nuværende situation. Til gengæld vil aflastningen af trafikken på Stevnsvej gennem Strøby Egede by medføre, at støjen her vil blive reduceret med mere end 3 dB.

Beregninger af SBT (støjbelastningstal), som er et mål for den samlede støjgen i et område, viser, at etableringen af omfartsvejen samlet set vil medføre en forbedring af støjforholdene for beboerne i området, idet der vil være væsentlig flere boliger, som opnår forbedringer, end som oplever forringelser.

Etableringen vil således have en positiv effekt for støjforholdene for boligerne i Strøby Egede området.

For de rekreative arealer langs Tryggevælde Å på strækningen fra Stevnsvej til omfartsvejens krydsning vil etableringen af omfartsvejen medføre, at støjen bliver forøget med ca. 3 dB og lige ved krydsningen med mere i forhold til nuværende situation.

Afskærmninger langs dele af Køgevej og omfartsvejen eller udlægning af støjreducerende belægning vil kunne afhjælpe denne støjforøgelse.

Det anbefales dog, at der udføres en beregning af støjudbredelsen med Nord2000 for den nordlige del af Køgevej og for selve omfartsvejen for at se støjbelastningen for Tryggevælde Å og for Bakkegårds kvarteret.

COWI har den 8. februar 2011 udarbejdet rapporten "Strøby Egede Omfartsvej Trafikstøj". Der er foretaget beregninger af støjbelastningen i en række punkter ud for facaderne af eksisterende boliger i Bakkegårds kvarteret. Der er anvendt vejtrafiktal for 2010 baseret på tællinger fra kommunen, og på grundlag af disse oplysninger og oplysningerne i VVM-redegørelsen er trafiktallene fremskrevet til 2020 med en fremskrivningsprocent på 1,0 % pr. år. Kommentarer/konklusioner i rapporten er således:

Det fremgår af beregningerne, at ingen boliger langs den nye omfartsvej vil blive belastet over Lden 58 dB.

Støjniveauet gennem Elverhøj vil stige som følge af den nye omfartsvej, idet trafikken vil øges. Det beregnes, at støjen langs Køgevej gennem Elverhøj vil stige med 2,8 dB.

Tilsvarende vil støjen gennem Strøby Egede falde som følge af mindre trafik. Det beregnes, at støjniveauet langs Stevnsvej på strækningen nord for omfartsvejen vil blive reduceret med 4,0 dB.

COWI har derudover den 18. januar 2011 udarbejdet notat "VVM for Omfartsvej ved Strøby Egede Etablering af rigkær i Tryggevælde Ådal som afværgeforanstaltning", som indeholder forslag til, hvor og hvordan der kan etableres nye rigkær i Tryggevælde Ådal. Etableringen sker som afværgeforanstaltning i henhold til habitatdirektivet for de rigkær, der ødelægges i forbindelse med etablering af omfartsvejen. Der er udvalgt to arealer som mulige nye rigkær i Tryggevælde Ådal. Disse arealer er hverken omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 eller opdyrket og er udvalgt på baggrund af ortofotos og høje målebordsblade. Det vurderes, at en række tiltag vil være nødvendige for at kunne etablere rigkær, herunder afskrælning af overfladejord og ændring af hydrologi.

COWI har den 16. marts 2012 udarbejdet rapporten "Hydraulisk og hydrogeologisk vurdering af ny omfartsvej og bro syd for Strøby Egede", da kommunen har ønsket en vurdering af krydsningens påvirkning af vandføringsevne og vandstand i Tryggevælde Å samt en vurdering af vejdamningens indvirkning på grundvandsstrømningen i området. Det fremgår bl.a. af rapporten:

3.2 Beregninger med den hydrauliske model

Der er udført beregninger med den hydrauliske model med basismodellen, hvor den nye bro endnu ikke er lagt ind samt med en modifikation af modellen, hvor den nye bro er indlagt i Tryggevælde Å's station 11.000 m. Beregningerne er udført for hhv. perioden juni 2007 - december 2009 og for en estimeret vandføring, der svarer til situationen i januar 2011. Situationen i januar 2011 var ekstremt grundet afsmeltning af store snemængder, og vandføringen er estimeret til at have ligget på omtrent 32 m³/s.

På Figur 2 er den modellerede vandstand i Tryggevælde Å umiddelbart opstrøms den nye bro vist med og uden effekten af den nye bro.

Som det kan ses af figuren har den nye bro stort set ingen effekt på vandstanden i åen for den viste periode. Ved at undersøge hele den modellerede periode, juni 2007 - december 2009, er der fundet en maksimal forøgelse af vandstanden på ca. 1 cm i Tryggevælde Å umiddelbart opstrøms den nye bro. For ekstremesituationen i januar 2011 er vandstanden her ligeledes fundet 1,2 cm højere med den nye bro.

4 Hydrogeologisk vurdering af konsekvensen af brodamningen for det terrænnære grundvand

Hvor brodamningen skærer ådalen kan der, ifølge NOVANA-modellen, findes en samlet kvartær lertykkelse på mellem 10 og 20 m. Grundvandspotentialer i det primære magasin (kalkmagasinet) er undersøgt ved en synkronpejlerunde i april 2009, og dette ligger langs brodamningen mellem omtrent kote 1 m DVR90 og kote 2,5 m DVR90, og ved krydsningen af Tryggevælde Å formentlig omkring kote 1 m DVR90. På Figur 3 er den samlede kvartære lertykkelse og grundvandspotentialer i det primære magasin i april 2009 vist.

Som det kan ses på figuren falder grundvandspotentialer i det primære magasin ned mod Tryggevælde Å og ud mod havet. Idet den kvartære lertykkelse ved brodamningen er så tyk vil der dog formentlig være en meget begrænset kontakt mellem det terrænnære grundvand og det grundvandet i det primære magasin.

Ifølge novanamodellen kan der langs brodamningen findes mellem 0 og 5 m kvartært øvre sand (sand 2) og mellem 5 og 7 m kvartært nedre sand (sand 4), hvor der formentlig foregår en lokal grundvandsstrømning til Tryggevælde Å og muligvis til havet. Udbredelsen og tykkelsen af det øvre kvartære sand (Sand 2) kan ses på Figur 4.

Idet vejkonstruktionen ikke udføres med spunsvægge, der kunne afskære vandførende sandlag, er det ikke sandsynligt, at vejkonstruktionen vil påvirke det øvre grundvand. Det vurderes derved, at der ikke vil være en forøget risiko for oversvømmelse fra det terrænnære grundvand som følge af den nye omfartsvej.

4.1 Monitorering af grundvandsstand

Det er muligt at etablere enkelte monitoringsboringer med dataloggere til overvågning af vandstanden i det sekundære grundvand før og under anlægsfasen således, at en eventuel udvikling i grundvandsstanden registreres løbende. Det er således muligt at gribe ind, hvis der mod forventning skulle være en negativ påvirkning af grundvandsstanden i området.

5 Opsamling

Som følge af ovenstående analyse er det vurderet, at den nye omfartsvej syd om Strøby Egede og broen over Tryggevælde Å ikke har nogen nævneværdig effekt på vandføringsevnen i Tryggevælde Å og grundvandsstrømningen i det terrænnære og primære grundvand. Der er derfor vurderet, at der ikke vil være forøget risiko for oversvømmelse som følge af den nye omfartsvej.

Det fremgår bl.a. af kommunens (ikke daterede) notat "Bemærkninger fra naturgruppen" (fremsendt til Natur- og Miljøklagenævnet i forbindelse med kommunens høringssvar):

Kommunen har foretaget supplerende undersøgelser af bilag IV-arterne stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø. Padder er blevet grundig undersøgt i de nærmeste vandhuller indenfor 1/2 - 1 kilometer fra vejanlægget. Der er fundet skrubbudse, butsnudet frø og grøn frø, men ingen bilag IV-padder. Nærmeste vandhul 1/2 kilometer syd for vejanlægget er vurderet egnet for padder. Vejen ligger i så stor afstand fra vandhullet, at den ikke kan påvirke vandhullet eller dets nære omgivelser som yngle- eller raste lokalitet for padder.

Der er registreret flagermus i området. Vejprojektet påvirker imidlertid ikke træer eller bygninger, der kan bruges af flagermus som at raste eller ynglelokaliteter. Derfor vurderer kommunen, at vejprojektet er uden betydning for flagermus i området.

3.5 VVM-tilladelse (2011)

Stevns Kommune har den 10. marts 2011 meddelt en ny VVM-tilladelse til anlæg af omfartsvejen. Ansøgningen skete med henvisning til VVM-redegørelse fra 2005 samt den efterfølgende Natura 2000 kortlægning og støjvurdering fra 2010. Tilladelsen blev meddelt på baggrund af regionplantillæg med VVM-redegørelse og de supplerende undersøgelser fra 2010 og blev meddelt på følgende vilkår: "... der udlægges nye engarealer som kompensation for de enge, der beslaglægges... Herudover er det forudsat, at projektet i al væsentlighed gennemføres i overensstemmelse med Kommuneplan 09 og VVM-redegørelsen fra 2005". Tilladelsen indeholdt følgende begrundelse:

"Der er tidligere meddelt VVM-tilladelse til etablering af en omfartsvej ved Strøby Egede. Den blev meddelt af det tidligere Roskilde Amt d. 31. oktober 2005. Da denne tilladelse forældes efter 3 år, er den ikke længere gældende.

Forud for udstedelse af tilladelsen er det blevet undersøgt, om der er sket væsentlige ændringer i projektet eller omgivelserne siden 2005, og om ændringerne er af en sådan karakter, at de har betydning for konklusionerne i VVM-redegørelsen.

For at undersøge dette er der bl.a. lavet supplerende undersøgelser af bilag IV-arter og naturtyper beskyttet i henhold til habitatdirektivet samt støjberegninger. På baggrund af disse undersøgelser er det vurderet, at der ikke er væsentlige ændringer i projektet eller omgivelserne, som kræver en ny VVM-redegørelse."

Denne tilladelse blev påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af TSÅB og DN.

Kommunen har herefter - som erstatning for tilladelsen af 10. marts 2011 - meddelt den påklagede VVM-tilladelse af 30. september 2011. Denne tilladelse er betinget af, at "... projektet placeres, udformes og i al væsentlighed gennemføres i overensstemmelse med Stevns Kommuneplan 09 og VVM-redegørelsen udarbejdet i 2005." Tilladelsen indeholder samme begrundelse som tilladelsen fra marts 2011. Derudover fremgår det, at "[d]enne tilladelse erstatter VVM-tilladelse af 10. marts 2011, idet teksten under afsnittet "Vilkår" er rettet."

3.6 Dispensation fra naturbeskyttelseslov mv. (2011)

Stevns Kommune har den 9. november 2011 meddelt tilladelse efter vandløbslovens § 47 og dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3, 16 og 20 og museumslovens § 29 a. Heraf indgår afgørelserne efter naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 og museumslovens § 29 a i den aktuelle klagesag. Klager over vandløbslovens § 47 er som nævnt afvist på grund af manglende klageberettigelse. Afgørelsen efter naturbeskyttelseslovens § 20 om godkendelse af offentlige anlæg i det åbne land kan ikke påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

Oprindeligt havde Stevns Kommune den 9. marts 2011 meddelt tilladelse/dispensation efter vandløbslovens § 47, naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 og museumslovens § 29 a. Kommunen havde herved - i overensstemmelse med COWI's rapport (oktober 2010)

- lagt til grund, at 1.430 m² rigkær (habitatnaturtype 7230) ville blive dækket af vejanlægget, og på den baggrund fastsat vilkår om udlæg af 4.290 m² nye engarealer som kompensation for rigkærsarealerne. Afgørelserne blev påklaget af DN og TSÅB. Stevns Kommune oplyste efterfølgende, at afgørelserne ville blive erstattet af nye berigtigede afgørelser, fordi det i afgørelsen anførte om udlæg af nye engarealer som kompensation for rigkær var fejlagtigt. Natur- og Miljøklagenævnet ophævede på den baggrund Stevns Kommunes afgørelser af 9. marts 2011.

Som vilkår for tilladelsen efter vandløbslovens § 47 er fastsat følgende:

- Broen etableres som lav betonbro med en bropille ved den ene åbrink.
- Brodækket over åen skal udføres, således at vandføringen i åen ikke påvirkes.
- Under arbejdets udførelse må åen ikke tilføres forurenende stoffer, jord eller andet materiale.

Som vilkår for dispensationerne fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 og museumslovens § 29 a er fastsat følgende:

- Der skal gennemføres naturpleje eller etableres erstatningsnatur på 32.000 m² arealer i stedet for 8.000 m² enge, som dækkes af vejen. Naturpleje kan gennemføres på § 3-enge i ådalen, som er truet af tilgroning på grund af ophørt afgræsning. Erstatningsnatur kan kun etableres på arealer, som ikke er § 3-beskyttede.
- Aftaler om naturpleje eller erstatningsnatur skal forelægges Stevns Kommune, Natur og Miljø, til godkendelse og skal desuden tinglyses på de pågældende matrikler.
- Der etableres fauna- og kreaturpassage under broen på begge sider af åen.
- Der etableres fauna- og kreaturpassage gennem vejdæmningen midtvejs mellem åen og Stevnsvej i Strøby Egede.
- Placering af arbejdsarealer, materielpladser, arbejds-skure og lignende skal foregå på de dertil erhvervede arealer. Arealforbrug herudover må ikke ske inden for § 3-beskyttede områder.

Som begrundelse for afgørelsen er anført, at vejens samfundsmæssige og trafikmæssige betydning er så væsentlig, at det berettiger de indgreb, der sker i forhold til natur og landskab. Vejprojektet er placeret så langt mod nord i ådalen som muligt, når vejen på grund af trafikstøjen ikke må komme for tæt på de nærmeste boligområder. Ådalens vigtigste områder for planteliv og fugleliv findes længere mod syd uden for det område, der berøres af vejen. Der skal gennemføres naturpleje eller etableres erstatningsnatur i stedet for enge, der dækkes af vejen.

Om sagens indhold er bl.a. nærmere oplyst, at der er udarbejdet regionplantillæg med VVM-redegørelse for omfartsvejen (2005). VVM-redegørelsen konkluderer, at virkningerne på natur og landskab minimeres ved at placere anlægget så langt mod nord i ådalen som muligt, når der samtidig skal tages trafikstøjens hensyn til de nærmeste boligområder. Området er § 3-beskyttet kulturreng. Ådalens vigtigste områder for planteliv og fugleliv findes længere mod syd, uden for det område, der berøres af vejen. Stevns Kommune har i 2010 foretaget en supplerende undersøgelse af habitatnaturtyper og bilag IV-arter. På baggrund af undersøgelsen vurderer kommunen, at der ikke er sket væsentlige ændringer i projektet eller omgivelserne, som kræver en ny VVM-redegørelse.

Om naturpleje og erstatningsnatur er bl.a. anført, at arealer, der udlægges med erstatningsnatur ikke må gødes, sprøjtes, omlægges eller tilplantes, og at de vil blive registreret som § 3-beskyttet natur, når der har indfundet sig en tilstrækkelig naturkvalitet. Det fremgår, at der ikke på afgørelsestidspunktet er fundet arealer til naturpleje eller erstatningsnatur. Der har været afholdt møder med ejerne af to ejendomme (Lønningaard og Myggegaard), men der er ikke indgået bindende aftaler. Det er anført, at kommunens vejmyndighed som ansøger har til opgave at sikre, at der indgås aftaler om naturpleje eller erstatningsnatur, og at dette er en forudsætning for, at vejprojektet kan gennemføres. Kommunen begrundede dispensationen fra § 3 med, at virkningen på naturen mindskes gennem vilkår om naturpleje eller erstatningsnatur på 32.000 m² i stedet for 8.000 m², der dækkes af vejen.

Om landskabelige påvirkning af ådalen er nærmere anført, at det ikke kan undgås, at vejanlægget med dæmninger og bro bliver synligt i ådalen, jf. kommunens visualisering (figur 5). Kommunen begrundede dispensation fra § 16 med, at projektet har almennyttig karakter.

Om beskyttede jorddiger er anført, at vejen skal gennembyrde et beskyttet jorddige mellem matr.nr. [...1] og [...2] [bør være [...3]] ved Strøby Egede, og at 150 m af diget bliver berørt af vejen. Kommunen begrundede dispensationen fra museumslovens § 29 a med, at projektet har almennyttig karakter.

Om Natura 2000 og bilag IV-arter er anført, at Tryggevælde Ådal er udpeget som Natura 2000-område på grundlag af store sammenhængende arealer med naturtypen rigkær med en naturkvalitet, som er særlig bevaringsværdig. Den nordlige del af ådalen, som omfartsvejen føres gennem, er kulturreng og dyndeng uden særlig botanisk værdi. Den vigtigste del af ådalen for engflora- og fauna ligger mellem Elbæk i nord og Lille Tårnby i Syd. Ådalen er af stor betydning for fugle, bl.a. rørhøg, sivsanger, rødben, gul vipstjert med flere. Ådalen er også levested for bilag IV-arter som springfrø, spidssnudet frø, stor vandsalamander og flagermus.

Der er ikke rigkær i området for omfartsvejen. Området er i juli 2011 kortlagt af Naturstyrelsen. Der blev ikke fundet rigkærarter. To mindre rigkær fra forrige kortlægning 2004 registreres nu som dyndeng. De to rigkær var udpeget på grundlag af plantearterne håret star og harestar, som ikke betragtes som rigkærarter i dag. I den sammenhæng henvises til "Tekniske anvisninger NOVANA, App. 4b habitatbeskrivelser". Vejprojektet medfører derfor ikke

tilbagegang i det samlede areal med rigkær i ådalen. I habitatbeskrivelserne er bl.a. anført følgende:

"7230 Rigkær

Moser og enge med konstant vandmættet jordbund, hvor grundvand er mere eller indre kalkholdigt, men næringsfattigt, således at den særlige rigkærvegetation opstår. (...)

Karakteristiske arter er: *sort skæne*, *rust-skæne*, *bredbladet kæruld*, og mosserne *Cinclidium stygium*, *Tomenthypnum nitens* samt diverse især små *stararter* (*alm. star*, *hirse-star*, *loppe-star*, *tvebo star*, *håret star*, *krognæb star*, *grøn star*, *høst-star*, *dværgstar*, *gul star*, *stjerne-star*, *skede-star*, *blågrøn star*, *næb-star*, *topstar* og *hare-star*). EU medtager håret star og hare-star som karakteristiske arter ud fra data fra bjerge i Sydeuropa, men i Danmark er de normalt ikke tilknyttet rigkær og bør derfor ikke tillægges afgørende vægt ved tvivl om naturtypen.

Ud over de karakteristiske arter er følgende planter med til at definere naturtypen: butblomstret siv, kødfarvet gøgeurt, purpurgøgeurt, mygblomst, pukcellæbe, sump-hullæbe, vibefedt, melet kodriver, fladtrykt kogleaks, fåblomstret kogleaks, tuge-kogleaks og leverurt samt mosserne *Campyllum Stellatum*, *Drepanocladus intermedium*, *D. revolvens*, *Cratoneuron commutatum*, *Calliergonella (=Acrocladium) cuspidatum*, *Ctendium molluscum*, *Fissidens adianthoides* og *Bryum pseudotriquetrum*. (...)"

Indirekte påvirkning af rigkær i form af næringsberigelse fra bilernes luftforurening (kvælstofoxider, NOX) er i regionplantillægget med VVM-redegørelsen vurderet som ikke væsentlig. Der er i forvejen påvirkning fra trafikken på landevejene Køgevej og Stevnsvej langs ådalen, og denne påvirkning bliver ikke væsentlig anderledes af, at en del af trafikken føres over ådalen på en ny omfartsvej. Indirekte påvirkning fra vintersaltning af vejene bliver heller ikke væsentlig anderledes som følge af en ny omfartsvej, da vejsaltet fra vejene i oplandet til Tryggevælde Ådal i forvejen afledes gennem Tryggevælde Å. Arealet ved omfartsvejen er saltpåvirket, fordi havvand fra Køge Bugt af og til strømmer ind i åen. Umiddelbart syd for vejprojektet findes en mindre strandeng.

Kommunen har foretaget en supplerende undersøgelse af bilag IV-arterne stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø. Ingen af arterne blev fundet i området nær vejanlægget. Engen ved vejen er mulig rastelokalitet for spidssnudet frø. Der etableres to fauna- og kreaturpassager, som sikrer, at padder kan vandre fra engen syd for vejen til engen nord for den. Kommunen har registreret flagermus i området. Projektet påvirker ikke træer eller bygninger, der kan bruges af flagermus som raste- eller ynglelokaliteter. Ådalen er ikke udpeget som fuglebeskyttelsesområde. De for fuglelivet vigtigste områder findes længere mod syd uden for det område, der berøres af vejen.

Stevns Kommune har på grundlag af bemærkningerne ovenfor vurderet, at vejprojektet ikke medfører forringelse af de naturtyper (rigkær), Natura 2000-området er udpeget for. Kommunen vurderer ligeledes, at vejprojektet ikke beskadiger eller ødelægger yngle- og rastelokaliteter for bilag IV-padder eller bilag IV-flagermus. Projektet er således ikke i modstrid med habitatbekendtgørelsens §§ 7 og 11.

I relation til godkendelsen efter naturbeskyttelseslovens § 20 er anført, at offentlige anlæg i det åbne land skal placeres, således at der i videst muligt omfang tages hensyn til landskabet og naturen. Kommunen skal godkende anlæg af kommuneveje. Ved godkendelsen af en vej gennem et Natura 2000-område skal det sikres, at anlægget ikke medfører skade på de naturtyper og arter, området er udpeget for, jf. § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg m.v. Godkendelsen af vejanlægget efter § 20 er begrundet med, at virkningerne på natur og dyreliv mindskes gennem de fastsatte vilkår, samt at projektet har almennyttig karakter.

Et anlæg, der forudsætter ændringer i tilstanden i et Natura 2000-område, skal ligeledes godkendes af Naturstyrelsen, jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 2. Stevns Kommunes har i senere bemærkninger til sagen oplyst, at der, da der ikke sker skade på udpegningsgrundlaget, ikke er tale om en tilstandsændring, som indebærer, at projektet skal godkendes i henhold til § 4, stk. 2. Kommunen henviser i den forbindelse til, at Naturstyrelsen i e-mail af 17. oktober 2011 har bekræftet denne forståelse af bekendtgørelsen. Kommunen anfører på den baggrund, at kommunen ved afgørelse af 9. november 2011 har truffet endelig afgørelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

4. Klagerne

4.1 Klagerne over afgørelsen af 9. november 2011 (naturbeskyttelseslov mv.)

Forholdet til habitatreglerne. I klagerne fra DN og TSÅB - der i vidt omfang angår samme forhold - gøres navnlig gældende, at de meddelte dispensationer til omfartsvejen er i strid med reglerne i habitatbekendtgørelsen. Omfartsvejen vil gennemskære og herved direkte ødelægge to lokaliteter med habitatnaturtypen rigkær (7230). I Natura 2000-planen (december 2011) er lokaliteterne klassificeret som rigkær. I COWI's kortlægning (2010) er lokaliteterne tillige klassificeret som rigkær. Stevns Kommune har ikke med en forudgående korrespondance med Naturstyrelsen om resultaterne af en kortlægning af habitatnaturtyperne i sommeren 2011 haft grundlag for at omklassificere lokaliteterne fra rigkær til dyndeng. Rigkær-slokaliteterne har været der i mange år, og området er desuden et potentielt område for rigkær. Sommeren 2011 var klimamæssigt ekstrem, og styrelsens kortlægning dette ene år kan ikke begrunde en omklassificering. Ødelæggelse af rigkær er i strid med Natura 2000-planens bindende målsætning om at opnå gunstig bevaringsstatus for rigkær.

For en række forhold er det ikke med fornøden sikkerhed godtgjort, at omfartsvejen ikke indirekte vil medføre skade på Natura 2000-området. Vejanlægget vil påvirke de hydrologiske forhold (øget oversvømmelse og forsumpning) i ådalen, vil medføre øget fragmentering og vil medføre øget kvælstofdeponering på sårbare naturarealer. På grund af oversvømmelse og forsumpning vil de planlagte faunapassager i lange perioder ikke kunne anvendes, og vejanlægget vil hindre dyrs og planters spredningsmuligheder på langs af ådalen. Forsumpning og fragmentering vil også hindre eller besværliggøre nødvendig pleje i form af høslet og afgræsning. Kommunen har ikke taget højde for, at trafikken på omfartsvejen vil foregå direkte over de pågældende naturarealer, og kommunen har alene regnet med deponering ved normal kørsel og ikke ved tomgang.

Afgørelsen er mangelfuld, fordi Stevns Kommune alene har behandlet rigkær og ikke de øvrige habitatnaturtyper, der indgår i udpegningsgrundlaget.

Der er ikke udført tilstrækkelige undersøgelser af bilag IV-arter. Undersøgelsen foretaget af COWI i 2010 omfatter ikke voksne bilag IV-arters anvendelse af selve engområdet som rasteplads. Undersøgelsen er ikke repræsentativ for forekomst af flagermus, da 2010 generelt var et år med få flagermus.

Der foreligger ikke bydende nødvendige samfundshensyn, der kan begrunde en dispensation, herunder en fravigelse fra habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Stevns Kommunes befolkningsvækst er faldende, og denne tendens forventes at fortsætte i en længere år-række. Behovet for en omfartsvej vil være tilsvarende faldende. I de senere år er tilkommet en række butikker i Strøby Egede, der skaber mere trafik i byen, bl.a. fordi flere gennemkørende bilister vil foretage deres indkøb her. Det er i almenvellets interesse, at

trafikken forløber igennem byen, hvor der nemt kan foretages indkøb. Omfartsvejen vil ikke afhjælpe trafikale problemer med kødannelse, da kødannelsen sker helt inde ved Køge og kun opstår i Strøby Egede, når køen fra Køge når så langt tilbage.

Vilkår om erstatningsnatur og naturpleje. De fastsatte vilkår om udlæg af erstatningsnatur og naturpleje på 32.000 m² i stedet for 8.000 m² § 3-eng, der dækkes af vejen, er ikke egnede eller tilstrækkelige til at sikre naturværdierne som forudsat. Der er ikke udpeget konkrete arealer til erstatningsnatur og naturpleje. Der foreligger således ikke en vurdering af, om de pågældende erstatningsarealer vil kunne udvikle sig til § 3-natur. Foreslåede erstatningsarealer er på grund af tidligere opfyldning med flis/savsmuld markant anderledes end den øvrige ådal og ikke egnede som erstatningsarealer.

Det fremgår heller ikke, hvor stor en andel af de 32.000 m² der skal naturplejes. Naturpleje på arealer, som Stevns Kommune allerede i medfør af Natura-2000-planen skal sikre plejet, bør ikke (også) kunne indgå som vilkår for dispensationen til omfartsvejen.

Vilkår om anlægsfasen. Det fremgår ikke tydeligt af afgørelsen, om anlægsfasen kan udgøre en risiko for negativ påvirkning af den omkringliggende natur. Jordbundsforholdene i ådalen er af en sådan karakter, at kørsel med maskiner i engområdet kan udrette stor skade på de beskyttede naturtyper. Der bør fastsættes tydelige og konkrete vilkår om afværgeforanstaltninger for at undgå eller minimere alvorlig negativ påvirkning.

Åbeskyttelseslinjen. Ådalen som et vidtstrakt og naturligt landskabelement vil blive kraftigt berørt og forstyrret af vejanlægget. Der foreligger ikke en tilstrækkelig begrundelse for at meddele dispensation fra åbeskyttelseslinjen.

Beskyttede diger. Der er ikke udlagt nogen form for erstatning for det beskyttede dige, som vejanlægget gennembyder. Beskyttelsen af diger sikrer ikke alene bevarelsen af kulturhistorie og landskabelementer, men også spredningskorridorer og levesteder for planter og dyr. I forbindelse med en dispensation bør der i det mindste fastsættes vilkår om udlæg af et erstatningsdige.

4.2 Klagerne over afgørelsen af 30. september 2011 (VVM-tilladelse)

I klagerne over VVM-tilladelsen - der i vidt omfang angår samme forhold - gøres det gældende, at der siden VVM-redegørelsen fra 2005 er erhvervet ny viden om hydrologi og natur. Desuden gøres det gældende, at vejanlægget er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2, og at betingelserne for at kunne fravige beskyttelsen i medfør af § 10 ikke er opfyldt. Der mangler bl.a. en redegørelse for bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Klagerne er til dels enslydende med klagerne over dispensationerne fra naturbeskyttelsesloven mv. Det er bl.a. anført:

- Hydrologi. Der er i forbindelse med kommunens helhedsplan for Tryggevejle Ådal foretaget hydrologiske undersøgelser, som er ny viden, der ikke er indarbejdet i den oprindelige VVM-tilladelse. Denne nye viden bør inddrages, inden der meddeles VVM-tilladelse, særligt da VVM-redegørelsen er fra 2005, og da netop området hydrologi er afgørende for at vurdere skadevirkning m.v. Der er endvidere i dag bedre mulighed for at undersøge den faktiske barriereeffekt af en dæmning i engen. Fra de to eksisterende vejovergange længere sydpå kan det iagttages, hvordan vandet altid samler sig omkring dæmningerne, og dette viser tydeligt dæmningernes barrierevirkning for vandets frie bevægelse i ådalen. Det anførte om dæmningens barriereeffekt er ikke medtaget i VVM-tilladelsen. I bevaringsmålsætningen i udkast til naturplan for ådalen er det anført, at der skal sikres en hensigts-

- mæssig hydrologi for naturtyperne samt for deres drift og pleje, og en dæmning vil have en modsat effekt.
- Kvælstofdeponering mv. Der er ikke foretaget beregninger af den påvirkning en forøget kvælstofdeponering (NOX-udslip) fra biler vil udgøre. Naturplanens konkrete målsætning henviser til sikring af en lav næringsstofbelastning. Der er heller ikke foretaget undersøgelser af vintersaltningens påvirkning af åløb og enge, og rigkær vil som ferskvandsbiotop lide stor skade ved tilførsel af for meget vejsalt.
- Rigkær. Kommunen skal kunne dokumentere, at der etableres erstatningsrigkær, og at de udpegede områder tillige kan anvendes og lever op til kravene for rigkær. Det kræves, at kommunen udfører dette, og der klages over, at det ikke fremgår af planen. Kommunen har ikke dokumenteret, at der er etableret erstatningsrigkær, og at de udpegede områder kan anvendes og lever op til kravene for rigkær.
- Forbelastning. En dæmning henover et engområde med ca. 16 meter til fast bund kræver en forbelastning, og det ses ikke af tilladelse, hvor og hvornår denne skal etableres.
- Støj og trafik. Der er ikke regnet med accelerationsstøj i forbindelse med etablering af rundkørslen, beregningerne er desuden forudsat i 1,5 meters højde, men det fremgår ikke, om de maksimale støjgener er målt i denne højde (en stor del af dæmningen og broen ligger væsentligt højere). Støj- og trafikundersøgelsen er generelt mangelfuld.
- Almenvellet. Omfartsvejen er planlagt ud fra kriterier om, at det er til gavn for almenvellet med mindre trafik igennem Strøby Egede, hvilket skulle retfærdiggøre omfartsvejen gennem Natura 2000-området; hensynet til almenvellet skal vurderes på ny ud fra de nyeste kriterier, og dette skulle være sket i forbindelse med VVM-tilladelsen.
- Forholdet til habitatreglerne. Der er tale om natur af meget høj kvalitet, og bevaringsmålsætningerne i udkast til Natura 2000-plan er klare, herunder for så vidt angår sikring af de ekstremt artsrige rigkærssamfund. En vejdæmning ovenpå rigkær er i strid med bevaringsmålsætningen både med hensyn til sikringen af rigkærene i ådalen og med hensyn til sikringen af den økologiske integritet i området. En dæmning vil øge fragmenteringen af rigkærene og afskære de fine nordlige kær fra dem, der ligger længere mod syd. Desuden vil dæmningen virke som en barriere og påvirke områdets integritet yderligere negativt. Der er ikke på tilfredsstillende vis i VVM-tilladelsen, VVM-redegørelsen og kortlægningen fra COWI redegjort for, at en omfartsvej skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser. Habitatbekendtgørelsens § 10 er så vidt vides ikke tidligere anvendt i Danmark. I andre lande har der været tale om hurtigtogsbane, motorvej og oversvømmelsesdæmninger. I sammenligning hermed synes det aktuelle projekt af underordnet betydning.
- Belysning af alternativer. Der er ikke en vurdering af alternativer, herunder en 0-løsning og en 0+-løsning i VVM-redegørelsen. Det er væsentligt at have en vurdering, som tager udgangspunkt i, at der ikke laves en omfartsvej, jf. den faldende trafikbelastning. I henhold til EU-reglerne skal Danmark kunne redegøre tilfredsstillende for, at der ikke findes alternative løsninger, og en sådan redegørelse mangler helt.
- Afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger. Det er afgørende hvilke afværge- og kompensationsforanstaltninger, der medtages som vilkår i VVM-tilladelsen om et projekt, som både direkte (linjeføring gennem rigkær) og indirekte (barriereeffekt, øget fragmentering og øget kvælstofdeponering) påvirker en udpeget naturtype. Der nævnes

i COWI's rapport fra 2010 en række foranstaltninger, men ingen af disse er medtaget som vilkår i VVM-tilladelsen. VVM-tilladelsen opfylder ikke lovgivningens krav, når vilkår og redegørelse mangler i tilladelsen. Hverken afværge- eller kompensationsforanstaltninger vil dog være tilstrækkelige til at forhindre en negativ påvirkning af rigkær, som er et af de vigtigste udpegningsgrundlag.

5. Stevns Kommunes bemærkninger til klagerne

5.1 Kommunens bemærkninger til klagen (VVM-tilladelsen)

Kommunen har den 22. marts 2012 fremsendt sine bemærkninger til klagerne:

Forholdet til habitatreglerne. Ved den seneste kortlægning af områdets naturtyper (Naturstyrelsen, sommeren 2011) er der ikke konstateret rigkærarter på det sted, hvor omfartsvejen planlægges placeret, og de to omtalte lokaliteter vil blive afregistreret som rigkær. Det fremgår af Naturstyrelsens e-mail af 6. oktober 2011, at de nye oplysninger vil blive offentliggjort på naturdatabasen i løbet af 2012. Det fremgår tillige, at Naturstyrelsen har fundet, at der ikke er grundlag for at afgive en udtalelse i henhold til habitatreglerne, da der ikke sker beskadigelse af beskyttede habitatnaturtyper.

COWI's Natura 2000-kortlægning (oktober 2010) er for så vidt angår forekomsten af rigkær i projektområdet ikke længere repræsentativ. Da vejen ikke vil påvirke eksisterende rigkær i området, finder kommunen ikke, at der er krav om etablering af erstatningsarealer til udvikling af rigkær.

I forhold til påvirkning af bilag IV-arter har kommunen henvist til VVM-redegørelsen og COWI's Natura 2000-kortlægning. Desuden er henvist til, at kommunen har foretaget supplerende undersøgelser. Kommunen vurderer, at der er foretaget tilstrækkelige undersøgelser og kortlægning, og at der ikke er konstateret en påvirkning af arterne, som bringer projektet ind under anvendelsesområdet for habitatbekendtgørelsens § 11.

Kommunen har vedrørende hydrologi og vandgennemstrømning bl.a. anført, at COWI i forbindelse med udarbejdelsen af en helhedsplan for Tryggevejle Ådal blev anmodet om at vurdere vandforholdene i ådalen (rapport, december 2011). Til brug for vurderingen har COWI opstillet en hydraulisk model. Der er ikke i vurderingen taget højde for etablering af omfartsvejen henover ådalen. Til brug for belysning af klagepunkterne vedrørende vandgennemstrømning og oversvømmelser i ådalen ved etablering af omfartsvejen er der udarbejdet et tillæg til rapporten (notat af 16. marts 2012).

Det er generelt om faunapassager bemærket, at der ikke ved etablering af omfartsvejen ændres på ådalens nuværende gennemstrømningsareal, at ådalen er bred på det sted, hvor omfartsvejen planlægges placeret, og at de områder i ådalen, som normalt oversvømmes, er placeret på andre strækninger af ådalen. Kommunen mener derfor, at faunapassagerne vil virke efter hensigten.

Den samfundsmæssige begrundelse for vejanlægget. Kommunen har bl.a. anført, at trafikfordelingen henholdsvis med og uden den nye omfartsvej er illustreret ved kortbilag i VVM-redegørelsen (side 27-28), hvoraf fremgår, at det forventes, at årsdøgnstrafikken gennem Strøby Egede vil falde fra ca. 11.650 til en ca. 5.825 biler (forventet ca. 6.400 biler i døgnet). En trafiktælling fra 2010 bekræfter, at de trafikfremskrivninger, som ligger til grund for VVM-redegørelsen, stemmer overens med den faktiske udvikling, således at fremskrivningerne svarer til den faktiske trafik i dag. Opførelsen af dagligvarebutikker i Strøby Egede ændrer ikke på behovet for at føre pendlertrafikken uden om byen. I dag anvendes vejstrækningen gennem Strøby Egede af pendlere primært fra Stevns, som skal

videre nordpå. Indkøbsmulighederne i Strøby Egede har næppe væsentlig betydning for pendlertrafikken, da der er mange andre indkøbsmuligheder i området, og opførelse af dagligvarebutikker i Strøby Egede betyder ikke, at der er en samfundsmæssig interesse i at føre trafikken gennem Strøby Egede. I øvrigt fandtes der også på tidspunktet for udarbejdelsen af VVM-redegørelsen dagligvarebutikker i Strøby Egede. I forhold til alternative løsninger er der i VVM-redegørelsen redegjort nærmere for den proces, der er gået forud for udarbejdelsen af VVM-redegørelsen.

Kvælstofdeponering mv. Der er i VVM-redegørelsen foretaget en vurdering af belastningen af naturområdet som følge af luftforureningen fra udstødning m.v., og det er vurderet, at belastningen af området ikke vil blive anderledes ved, at trafikken ledes henover ådalen. Der sker jævnlige indstrømning af havsalt fra Køge Bugt, ligesom de eksisterende broforbindelser saltes, hvorfor påvirkningen på grund af den nye vej alene vil være perifer.

Forbelastning. Kommunen har anført, at dette er beskrevet i VVM-redegørelsen og i øvrigt er en sædvanlig og nødvendig del af det samlede anlægsarbejde.

Støj og trafik. Der er i VVM-redegørelsen vurderinger af støjbelastningen for de omkringliggende beboelser i forhold til den planlagte linjeføring og tre andre linjeføringer (side 39-44). Det blev vurderet, at antallet af støjbelastede boliger ville falde - der er således taget tilstrækkeligt hensyn til de omkringliggende beboelser.

Belysning af alternativer. Der er i VVM-redegørelsen vurderet alternative linjeføringer med udgangspunkt i en placering henover ådalen, og der er forud for VVM-redegørelsen tillige vurderet alternativer til en linjeføring over ådalen. Der er i VVM-redegørelsen redegjort for vurderinger af alternative linjeføringer udenom ådalen samt alternativer i form af styrkelse af kollektiv trafik. Der er således foretaget tilstrækkelig belysning af alternative linjeføringer.

5.2 Kommunens bemærkninger til klagerne (naturbeskyttelseslov mv.)

Stevns Kommune har ligeledes den 22. marts 2012 fremsendt bemærkninger til disse klager. Bemærkningerne angår i vidt omfang samme forhold som i bemærkningerne til klagen over VVM-tilladelsen. Det er yderligere bl.a. anført:

Forholdet til habitatreglerne. Kommunen har for så vidt angår øvrige habitatnaturtyper bemærket, at Naturstyrelsen ved den seneste kortlægning af naturtyper i området ikke fandt beskyttede planteforekomster i det relevante område i ådalen.

Ved VVM-redegørelsen blev der foretaget en grundig vurdering af konsekvenserne for naturområdet, og ud fra en samlet vurdering af plante- og dyreliv blev det vurderet, at de botaniske og ornitologiske værdier i undersøgelsesområdet, hvor vejen planlægges placeret, er små sammenlignet med en række andre områder i ådalen. Ved Natura 2000-kortlægningen (oktober 2010) er der foretaget en opdatering af kortlægningsgrundlaget, og der blev ikke konstateret væsentlige afvigelser i de konstaterede naturtyper i forhold til den kortlægning, som ligger til grund for VVM-vurderingen.

Vilkår om erstatningsnatur og naturpleje. Dispensationen efter naturbeskyttelsesloven er givet under forudsætning af, at virkningen på naturen kan mindskes gennem vilkår om naturpleje eller erstatningsnatur på 32.000 m² (4 gange det engareal, der indgår til vejprojektet). Naturbeskyttelseslovens §§ 19 a-f, hvorefter kommunen kan pålægge naturpleje mod erstatning, vil kun blive anvendt på særligt værdifulde kerneområder i et Natura 2000-område, hvor mangel på pleje vil medføre uoprettelige tab af naturværdier. Hovedparten af engene i ådalen ligger uden for sådanne kerneområde. Der er altså tale om arealer, hvor der ellers ikke vil blive foretaget

naturpleje. Kommunen stiller ikke krav om erstatningsnatur med samme naturindhold som de enge, de erstatter. Det skal blot være et lavtliggende fugtigt areal på tidligere agerjord, som efter 10 år med permanent græs får status af § 3-beskyttet eng.

Vilkår om anlægsfasen. Anlægsfasen kommer ikke til at involvere andre arealer end de, som har ligget til grund for VVM-redegørelsen, og de andre vurderinger, som ligger til grund for tilladelsen. Der er i VVM-redegørelsen (s 44) foretaget vurderinger af emission i anlægsfasen. Kommunen finder på den baggrund, at der er foretaget tilstrækkelige undersøgelser og beskrivelser af en eventuel påvirkning af naturen i anlægsfasen. Kommunen vil i øvrigt i forbindelse med indgåelsen af aftaler for anlægsfasen fastsætte retningslinjer, som sikrer, at der tages behørigt hensyn til, at arbejderne gennemføres i et særligt naturområde.

Åbeskyttelseslinjen. Kommunen har generelt søgt at minimere vejprojektets indflydelse på landskabet, men det er ikke muligt at etablere en vej, som ikke bliver synlig i landskabet. Kommunen har ved dispensationen lagt vægt på vejprojektets almennyttige karakter i form af sikring af tilstrækkelige og hensigtsmæssige vejforbindelser i området. Hensynet hertil kræver, at omfartsvejen føres hen over ådalen.

Beskyttede diger. Kommunen har ved dispensationen efter museumsloven lagt vægt på vejprojektets almennyttige karakter i form af sikring af tilstrækkelige og hensigtsmæssige vejforbindelser i området. Kommunen finder ikke, at der ved digegennembruddet sker forringelser af dyre- eller planteliv, som kræver dispensation efter naturbeskyttelsesloven eller anden relevant regulering af beskyttelsen af arter og naturtyper. På den baggrund har kommunen ikke fundet grundlag for at etablere et erstatningsdige.

6. Klagernes supplerende bemærkninger

6.1 Klagernes supplerende bemærkninger (VVM-tilladelsen)

DN og TSÅB har ved supplerende bemærkninger af 10. april 2012 fastholdt de oprindelige klagepunkter og kommenteret kommunens bemærkninger af 22. marts 2012:

Forholdet til habitatreglerne. De to omtalte lokaliteter ligger på niveau med og har samme hydrologi som de øvrige rigkærsarealer i ådalen. Der er en frøbank i jorden, og området vil i mange år frem være et potentielt område for rigkær. I tvivlstilfælde bør forsigtighedsprincippet anvendes. Klagerne har fremsendt en udtalelse af 19. marts 2012 fra Dansk Botanisk Forening. I udtalelsen er bl.a. anført, at de væsentligste rigkær i Tryggevælde Ådal ikke ligger i det område, som vil blive direkte berørt af den planlagte omfartsvej, men at området rummer rigkærsvegetation samt den hydrologi, som er en forudsætning herfor, og at floraen med en optimal pleje vil kunne udvikle sig yderligere i positiv retning. Klagerne har videre bemærket, at naturtypen rigkær er i tilbagegang, og at Danmark skal sørge for, at denne tilbagegang ikke fortsætter. Rigkær, som er mange hundrede år om at blive etableret, skal derimod fremmes. Rigkærene og mulighederne for yderligere rigkær er en central del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området Tryggevælde Ådal. Vejanlægget er i strid med målsætningerne for området og kan danne en uheldig præcedens.

COWI's rapport om vandet i ådalen (december 2010) viser, at vandet er stigende, og at der fremover vil være flere regnskyl om sommeren, hvilket vil medvirke til oversvømmelse af passagerne. Tryggevælde Ådal ligger desuden på en længere strækning i kote 0.

Den samfundsmæssige begrundelse for vejanlægget. Stevns Kommune og tidligere Vallø Kommune har selv medvirket til at øge trafikken i Strøby Egede ved at tillade to dagligvarebutikker

og et torv med butikker m.v. De alternative indkøbsmuligheder ligger mere end 7-10 kilometer væk. Det er ikke korrekt, at pendlere ikke handler i byen. Desuden skal der tages højde for, at der på længere sigt vil ske en betydelig ændring af trafikmønsteret med bl.a. flere elbiler, udbygget kollektiv trafik, mere sydlig trafik som følge af Femernbroen og flere hjemmearbejdspladser.

En aflastning af trafikken gennem byen lever ikke op til de krav, der stilles i EU for at tillade projekter af denne karakter i et habitatområde, hvor en negativ påvirkning ikke kan udelukkes. Derudover har kommunen ikke en sammenhængende langsigtet plan for den udvikling, hvori omfartsvejen er en nødvendighed.

Hydrologi. COWIs notat (16. marts 2012) er ikke tilstrækkeligt omfattende, og resultaterne kan ikke anvendes. Tallene er ikke kalibrerede, og der foreligger ikke usikkerhedsberegninger. Målestationerne ligger langt fra området, hvor omfartsvejen planlægges placeret, og de lokale forhold er derfor ikke medtaget i rapporten. Rapporten beskæftiger sig heller ikke med forholdene omkring overfladevand i engene, vandgennemstrømning i engene og eventuelt påvirkning af trykvand, som sikrer gunstige vilkår for rigkær. Beskrivelsen af de geologiske forhold er forskellig fra beskrivelsen i Danmarks Geologiske Undersøgelser (undersøgelser fra 1908), hvor det bl.a. er beskrevet, at der er 15 m ned til fast bund. En dæmning på knap 5 meters tykkelse vil trykke meget hårdt på underlaget og vil kunne formindske eller standse vandgennemstrømningen i engområdet. Hydrologien påvirkes herved langt omkring til skade for de i forvejen trængte biologiske forhold. Der er ofte og i stigende omfang oversvømmelse, hvor omfartsvejen planlægges placeret.

Belysning af alternativer. En 0+-løsning kan mindske trafikmængden og ulempen fra trafikken og være relevant i fremtiden, da en række forhold kan medvirke til at lette trafikmængden gennem Strøby Egede (elbiler, kollektiv trafik, samlingspunkter i tilknytning til tog til København, Femernbroen vil generere mere trafik sydpå, flere hjemmearbejdspladser og lokale arbejdspladser). Der er desuden tidligere udarbejdet forslag til 0+-løsning med forbedring af den offentlige transport, hvilket ikke er belyst i rapporten.

Forbelastning. Hvis der sker anlæg af en forbelastning på området for omfartsvejen, og denne er ødelæggende for engene og naturen, kan skaden vanskeligt rettes op igen.

Støj og trafik. Kommunens svar er ikke fyldestgørende - omfartsvejen vil have en stigning fra Køgevej til Stevnsvej, og i forhold til de eksisterende veje bliver der både stigninger og rundkørsler, hvilket giver mere støj og forurening.

Emissioner. De eksisterende undersøgelser er lavet ud fra beregninger om en glidende trafikafvikling og tager ikke stilling til den øgede næringsstofbelastning, som emissionen betyder for engene, ligesom der ikke tages forbehold for tung trafik og køudvikling, selv om der er tale om en mindre trafikeret vej, som munder ud i en vej med langt mere trafik ved en rundkørsel.

Afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger. Det er svært at se, at kommunens tilsagn om pleje af arealer, som ifølge bevaringsmålsætningen i Natura 2000 planen og naturbeskyttelseslovens § 19 f skal plejes, kan være afværge- eller kompensationsforanstaltning.

6.2 Klagernes supplerende bemærkninger (dispensation fra naturbeskyttelsesloven mv.)

Bemærkningerne angår i vist omfang de samme forhold som i forhold til VVM-tilladelsen. Der er yderligere anført bl.a.:

Forholdet til habitatreglerne. Fragmentering af rigkærsarealerne, som dæmningen over åen vil betyde, er ikke behandlet i tilladelsen og er i direkte modstrid med de overordnede mål i Natura 2000-

planen om at sikre områdets økologiske integritet i form af bl.a. gode sprednings- og etableringsmuligheder.

Erstatningsarealer og naturpleje. Erstatningsarealerne skal udpeges og plejes, før projektet sættes i gang, og det skal kunne bevises, at de kan udvikle sig til § 3 natur. Der kan ikke udpeges erstatningsarealer for de tabte rigkær. Uden entydigt formulerede krav til pleje eller erstatningsarealer er vilkåret ikke tilstrækkeligt i forhold til de krav, der stilles i forbindelse med habitatområdet. Derudover forholder vilkåret om naturpleje sig heller ikke til bevaringsmålsætningen for området.

Kommunen har ikke pålagt ejerne at pleje de pågældende områder, selv om dette er foreskrevet i naturbeskyttelseslovens § 19 f. At kommunen fortsat vil undlade dette med udtagelse af de mest bevaringsværdige områder er i strid med Natura 2000-planens sigtelinjer om sikring af pleje af rigkær (2.1) og om, at det samlede areal af rigkær skal opretholdes eller øges (4.1).

Vilkår om anlægsfasen. De særlige retningslinjer i arbejdsbeskrivelsen for den enkelte entreprenør skal være nøjagtigt beskrevet, inden projektet påbegyndes, således at naturen lider så lidt skade som muligt. Der mangler endvidere regler for, at der kun må ske færdsel i engområderne i det omfang, det er absolut nødvendigt.

7. Høring af Naturstyrelsen og Kulturstyrelsen

7.1 Høring af Naturstyrelsen

Natur- og Miljøklagenævnet har den 1. juni 2012 foretaget høring af Naturstyrelsen med henvisning til bl.a. korrespondance mellem Naturstyrelsen og Stevns Kommune om de kortlagte naturtyper i området og om forholdet til naturbeskyttelseslovens § 20 om godkendelse af offentlige anlæg i det åbne land. Nævnet har bl.a. bedt Naturstyrelsen oplyse, om der er offentliggjort en ændret kortlægning af habitatnaturtyperne i området, hvorved de nævnte to lokaliteter er "afregistreret" som rigkær, og om styrelsen - eventuelt på andet grundlag - finder, at det ved en vurdering af projektet efter habitatreglerne kan lægges til grund, at vejanlægget ikke vil medføre indgreb i rigkæret.

Naturstyrelsen har ved mail af 6. oktober 2011 til Stevns Kommune fremsendt det foreløbige - ikke kvalitetssikrede - resultat af en genkortlægning af områdets naturtyper, som Naturstyrelsen har foretaget tidligere i 2011. Det er heri bl.a. anført, at de to rigkærsforekomster, som i 2004 blev kortlagt med en meget ringe naturtilstand, og som skæres af forslaget til vejforløb, åbenbart ikke i dag lever op til definitionen af rigkær, men er mere normal § 3-eng. Det er videre anført, at de nye oplysninger kan have betydning for kommunens arbejde med vejen og i forbindelse med VVM og konsekvensvurderinger, idet de forventes at blive kvalitetssikrede og offentliggjort til foråret på Naturdatabasen. Som følge af denne udvikling i sagen fandt styrelsen ikke, at der var grundlag for at afgive en udtalelse i relation til habitatreglerne, idet sagen måtte kunne løses ved passende afværgeforanstaltninger, så skade på habitatområdets udpegningsgrundlag og integritet undgås.

Naturstyrelsen har ved mail af 17. oktober 2011 til Stevns Kommune oplyst, at kortlægningsresultaterne fra 2011 som nyeste viden kan fremlægges, beskrives og indarbejdes i sagen. Styrelsen har desuden anført, at kommunen med fokus på, at der er tale om et Natura 2000-område, skal redegøre for konsekvenserne af de nye kortlægningsresultater i forbindelse med afgørelsen, såvel konsekvenserne for projektet som for berørte parter. Endvidere er det anført, at, hvis der i forbindelse med et projekt er tale om, at afværgeforanstaltninger medfører, at der ikke sker skade på udpegningsgrundlaget for et Natura 2000-område, så er det kommunen, som har kompetencen efter bekendtgørelse 782/2010, da der så ikke sker en tilstandsændring. Såfremt der er tale om foranstaltning-

ger, der kompenserer for en skade, som et konkret projekt indebærer (altså kompenserende foranstaltninger og ikke afværgeforanstaltninger), vil der være tale om en tilstandsændring og dermed et projekt, som vil kræve, at betingelserne i habitatbekendtgørelsens § 10 er opfyldt.

Naturstyrelsen har i høringssvar af 8. juni 2012 oplyst, at registreringer foretaget i 2011 først bliver frigivet i efteråret 2012, og at der ikke er foretaget nye registreringer i området. Desuden er anført, at Naturstyrelsen ikke har noget andet grundlag for at vurdere vejanlæggets betydning, men kan henvise til Stevns Kommunes oplysninger til nævnet.

Stevns Kommune har på baggrund af høringssvaret anmodet Naturstyrelsen om at forholde sig til de nævnte mails af 6. oktober 2011 og 17. oktober 2011. Naturstyrelsen har i svar af 12. juni 2012 bemærket, at det over for nævnet oplyste svarer til det i mail af 6. oktober 2011 oplyste, dvs. at de to områder ikke medtages på kortmaterialet, når det frigives til efteråret 2012.

Stevns Kommune har den 15. juni 2012 supplerende bemærket, at kommunen umiddelbart finder, at Naturstyrelsens høringssvar af 8. juni 2012 er ufyldstgørende. På den baggrund har kommunen opfordret Natur- og Miljøklagenævnet til at overveje, om der kan være behov for at anmode Naturstyrelsen om specifikt at forholde sig til de udtalelser, som styrelsen har afgivet over for kommunen i forbindelse med forberedelsen af sagen.

7.2 Høring af Kulturstyrelsen

Kulturstyrelsen har den 11. maj 2012 oplyst, at det omtalte dige er et ejendomsskel, sandsynligvis fra udskiftningens tid. Styrelsen har anført, at den i forbindelse med omfartsvejen, som styrelsen går ud fra er nødvendig, ikke vil modsætte sig et gennembrud af diget, men anbefaler, at digestrukturen stadig kan fornemmes i landskabet. Idet stykket, der ønskes fjernet, er 150 m, anbefaler styrelsen, at man kun fjerner de nødvendige stykker for selve vejforløbet. Styrelsen har endvidere tilkendegivet, at det er muligt uden dispensation at fjerne mindre stykker af diger, hvis det er nødvendigt for anlægsarbejdet, og efterfølgende genopføre det og herunder genopføre stykket mellem de to vejforløb (vejgafflen).

8. Kommunens supplerende bemærkninger (VVM-tilladelse og naturbeskyttelseslov mv.)

Natur- og Miljøklagenævnet har den 18. juli 2012 bl.a. anmodet om kommunens bemærkninger til Kulturstyrelsens udtalelse, om bemærkninger til hvorvidt VVM-redegørelsen fra 2005 stadig er dækkende i forhold til projektets påvirkning på omgivelserne, og om bemærkninger til en broløsning hen over Natura 2000-området af hensyn til naturinteresser (jf. COWI's rapport afsnit 9.1.1 og 10.1)

Kommunen har fremsendt supplerende bemærkninger i høringssvar af 16. oktober 2012, der vedrører alle de påklagede afgørelser. Kommunen henviser i høringssvaret til tidligere bemærkninger og tidligere omtalte undersøgelser. Supplerende anføres bl.a. følgende:

- Forholdet til habitatreglerne. Kommunen kan fortsat tilslutte sig Naturstyrelsens botaniske kortlægning og vurdering, hvorefter der på de ansøgte anlægsarealer ikke længere er natur, der opfylder definitionen på rigkær. Plantesamfundene har ikke ændret sig i det pågældende område siden kortlægningen i 2004, men to mindre plantesamfund blev ved kortlægningen i 2011 omklassificeret til dyndeng, da plantearterne håret star og harestar er fjernet fra listen over rigkærarter. I VVM-redegørelsen (s. 14) er anført, at tilstedeværelsen af de to arter næppe i sig selv er nok til at klassificere arealerne som rigkær. Det afgørende for, om der nu er en konflikt med

udpegningsgrundlaget, er den aktuelle tilstand i området som registreret af Naturstyrelsen samt den aktuelle forståelse af, hvorledes et bestemt plantesamfund defineres. Udtalelsen fra Botanisk Forening om betingelserne for udvikling af rigkær er ikke relevant, da projektet ikke indebærer tab af rigkær. De habitatnaturtyper, som DN har omtalt, vil ikke blive påvirket af projektet. "Vandløb med vandplanter" er selve åløbet, som ikke påvirkes, da vejen føres over åen. "Tidvis våde enge" forekommer ikke i området.

- Erstatningsarealer og naturpleje. Der sker ikke beskadigelse af arter omfattet af udpegningsgrundlaget. Der skal gennemføres naturpleje eller etableres erstatningsnatur til erstatning for engarealer, der dækkes af vejen. Der vil være tale om erstatningsnatur og naturpleje, som ligger ud over, hvad der skal ske af naturgenopretning og naturpleje i ådalen i medfør af Natura 2000-planen og kommunens handleplan til gennemførelse heraf. Godkendelse af erstatningsnatur og naturpleje, jf. vilkår nr. 4 i afgørelsen af 9. november 2011, vil blive meddelt som en afgørelse, der kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet. Klager har også med muligheden for at rette henvendelse til kommunaltilsynet den fornødne håndhævelsesmulighed og sikkerhed for, at kommunen opfylder de krav, som følger af de fastsatte vilkår.
- Faunapassager, barriereeffekt og fragmentering. Ådalen er ofte oversvømmet på visse strækninger i forbindelse med tøbrud og særlig nedbørsrige perioder i sommer og efterår (sammenlagt 1-2 måneder om året). Dette er naturlige forhold, som ikke hindrer dyr og planter i at bevæge sig eller sprede sig gennem ådalen. Kommunen vurderer, at 5 meter faunapassage på den ene side af åen, 35 meter på den anden og selve åløbet på 20 meters bredde er tilstrækkeligt til at sikre, at dyr og planter kan bevæge sig eller sprede sig langs ådalen. Den ene passage er i øvrigt planlagt placeret, hvor den naturlige terrænhøjde bringer den uden for oversvømmelsesrisiko selv i tilfælde af ekstreme oversvømmelser. På den måde sikres passage for bl.a. heste og kvæg. Kommunen er således uenig i, at periodevis oversvømmelse af de planlagte fauna- og kreaturpassager er til hinder for spredning af dyr og planter i ådalen. Botanikken afhænger overvejende af andre faktorer end langdistancespredning såsom pleje, passende næringsfattigdom og trykvand kontra stillestående vand. Mange engplanter spreder kun frø ganske få meter fra moderplanten. Engplanter, som spreder frø med vand, vind eller dyr, kan dog sprede sig over større afstande. Den mere end 60 meter brede faunapassage under vejbroen sikrer, at padder og andre dyrearter kan vandre fra engen syd for vejen til engen nord for vejen.
- Vandgennemstrømning og hydrologiske undersøgelser. Kommunen har indhentet bemærkninger fra COWI. På den baggrund har kommunen supplerende bemærket, at vandgennemstrømningen i åen, som konkluderet i notatet "Hydraulisk og hydrogeologisk vurdering af ny omfartsvej og bro syd for Strøby Egede" (COWI, marts 2012), reelt ikke ændres ved etablering af den planlagte bro og vejdæmning (vandstanden stiger ca. 1 cm efter etablering af broen). COWI's hydrologiske model er ikke kalibreret, da der ikke er lokale data at kalibrere modellen op imod. Desuden vurderer COWI, at en kalibrering af modellen ikke vil have en væsentlig betydning for konklusionerne baseret på de beregninger, som er foretaget. En kalibrering af modellen kunne give en større sikkerhed for de aktuelle vandstands niveauer, der er beregnet, men ikke relativt på beregningen af forskellen mellem vandstands niveauet før og efter etablering af broen. Usikker-

heden på modelberegningerne med de angivne forudsætninger er under 1 cm, og beregningerne viser, at der ikke er en betydende forskel på afstrømning/vandstand før og efter etablering af broen. En af DN omtalt situation, hvor der ved højvande presses havvand op i engene fra Køge Bugt, er ikke en normalsituation, da slusens funktion er at lukke, lige så snart strømmen vender. Den største påvirkning af strømningsforholdene fra broen vil ske i en situation med maksimal strømning og vandhastighed, da det er her, det indsnævrede tværsnit kan have betydning og give anledning til opstuvning. COWI's notat omhandler ikke forhold omkring overfladevand i engene, da der ikke forventes at være risiko for påvirkning af disse forhold.

- Afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlægsarbejde. I forbindelse med indgåelse af aftaler for anlægsfasen vil kommunen sikre, at der fastsættes særlige retningslinjer i arbejdsbeskrivelsen for de enkelte entreprenører, som sikrer, at der tages behørigt hensyn til, at anlægsarbejderne gennemføres i et særligt naturområde. Kommunen er således enig i, at der eventuelt kan fastsættes vilkår om, at der kun må ske færdsel i engområderne i forbindelse med anlægsfasen i det omfang, det er absolut nødvendigt, ligesom der eventuelt kan tilføjes yderlige vilkår om, at maskiner i anlægsfasen skal arbejde på et udlagt og godkendt underlag til sikring mod skader. En eventuel risiko for påvirkning i anlægsfasen vil kunne håndteres i det kontraktgrundlag, som indgås forud for anlægsfasen.
- Emissioner fra trafikken. Kommunen henviser til tidligere bemærkninger og VVM-redegørelsens afsnit om luftforurening (s. 44-45). På den baggrund er kommunen uenig i, at en omlægning af trafikken vil medføre øget næringsstofbelastning af engene eller øget støj i forhold til nærliggende boliger.
- Samfundsmæssig betydning. Strøby Egede har udsigt til også i fremtiden at være belastet af en meget høj årsdøgnstrafik, som giver anledning til de nuværende væsentlige trafikale og sikkerhedsmæssige problemer. De af klagerne nævnte mulige tendenser for samfundsudviklingen og forbedret offentlig transport mv. kan ikke afhjælpe de trafikale problemer for Strøby Egede. Kommunen henviser til tidligere bemærkninger samt for så vidt angår trafikikkerhed til VVM-redegørelsen (s. 17).
- Diger. Kommunen er indstillet på, at der alene fjernes de dele af diger, som er nødvendig for selve vejforløbet.
- VVM-redegørelsen. Med henvisning til Natur- og Miljøklagenævnets høring af 18. juli 2012 bemærker kommunen, at den fortsat finder VVM-redegørelsen dækkende i forhold til projektets påvirkning af omgivelserne. Kommunen har i afgørelsen af 9. november 2011 redegjort for de ændringer, der er sket siden 2005. Den vigtigste ændring er omklassificeringen af de to rigkær, der betyder, at VVM-redegørelsens omtale af rigkær og vejprojektets betydning for disse udgår. Kommunen har endvidere i 2010 foretaget en supplerende undersøgelse af habitatnaturtyper og bilag IV-arter. På baggrund af VVM-redegørelsen, omklassificeringen af de to påvirkede plantesamfund og den supplerende undersøgelse af habitatnaturtyper og bilag IV-arter vurderer kommunen, at der ikke er sket væsentlige ændringer i projektet eller omgivelserne, som kræver en ny VVM-redegørelse.
- Alternativ broløsning. Med henvisning til Natur- og Miljøklagenævnets høring bemærker kommunen, at projektet allerede omfatter en 60 meter lang bro over åen og de ånære enge, og at der desuden er vejdæmninger, som går hen over 300

meter med § 3 beskyttede enge. Med henvisning til tidligere bemærkninger herom anføres, at der ikke er rigkær i anlægsområdet, samt at vilkår om naturpleje og erstatningsnatur skaber sikkerhed for, at der tages hensyn til naturen, og at projektet samlet set ikke skader naturen i ådalen.

9. Klagernes yderligere kommentarer (VVM-tilladelse og naturbeskyttelseslov mv.)

Klagerne har ved breve af henholdsvis den 8. november 2012 og den 12. november 2012 kommenteret Stevns Kommunes supplerende bemærkninger. Supplerende anføres bl.a. følgende:

- Riggærenes udbredelse. De omhandlede to lokaliteter er i kortbilaget til Stevns Kommunes egen Natura 2000-handlingsplan angivet som rigkærsområder. COWI fandt ved kortlægningen i 2010 en forbedring af naturtilstanden for området og flere gunstige arter end registreret tidligere. TSÅB har bemærket, at der på lokaliteterne findes Kær-trehage, som er en rigkærsart. Der er under alle omstændigheder tale om et potentielt rigkærsområde, som med den rette pleje kan udvikle sig til mere artsrige plantesamfund med flere af de typiske rigkærsarter. Ådalen er ikke bare et enestående Natura 2000-område, men også et værdifuldt geologisk og kulturhistorisk landskab med mange tusind års dyrknings- og landbrugshistorie. Det fremgår bl.a. af Stevns Kommunes landskabsanalyse fra 2012, at landskabet er sårbart over for selv ganske små ændringer i terrænet, som kan forstyrre landskabet, og det fremhæves, at den planlagte omfartsvej vil "kunne komme til at påvirke området visuelt og tilføre området støj fra færre biler. Vejen skal ligge på en dæmning med bro henover åen. Det kommer til at spærre for det visuelle flow i ådalen og muligvis spærre udsigten over ådalen fra eksisterende vej."
- Faunapassage, barriereeffekt og fragmentering. At placere faunapassager højere i ådalen er næppe tilstrækkeligt til at forhindre fragmentering. Problemet i ådalen er ikke bare den høje vandstand, men også det 8-10 meter dybe fjordlag, der ligger lige under mulden. Hvis dette lag vandmættes, har det ingen bærekraft, og bunden er ofte så blød, at passage er umulig for tungere dyr som græssende kvæg. Der har de senere år været store problemer med høj vandstand, hvor jordbunden var umulig at færdes på i længere perioder, selv om den ikke var oversvømmet. Det er ikke korrekt, at slusen løser problemet med forhøjet vandstand. I forbindelse med store regnmængder forhindrer den lukkede sluse vandet i at løbe ud af ådalen, hvilket medfører opstuvning bagud i et område, hvor stigningen er meget lille. Botanikken afhænger af plejeforhold, men derudover findes der andre engplanter, herunder orkideer, som spredes med vinden, hvor en dæmning vil være en barriere.
- Hydrologiske undersøgelser. TSÅB har bemærket, at hele ådalen det pågældende sted ligger i kote 0. En vandstandsstigning på 1 1/2 cm vil således være 1 1/2 cm over niveau i engen, hvilket betyder våde enge til skade for flora og fauna. Selv en mindre, yderligere stigning af vandet i ådalen vil være til fare for hele ådalen. Hvis ådalen skal bevares som et værdifuldt engområde, må der ikke foretages anlæg, der kan give yderligere opstuvning af vand. Ved den eneste eksisterende vejoverføring længere sydpå ses i regnfulde perioder oversvømmede enge omkring dæmningen. Ådalen afvander et meget stort område og har en meget kompleks hydrologi, da ådalen rummer en række væld, hvor grundvandet bringes op til overfladen og flyder ud i det metertykke

fjordlag, som hermed vandmættes, hvis åen ikke kan absorbere vandet. Der foregår også en vandgennemstrømning gennem selve engjorden. En dæmning vil indebære en barriere, hvis virkninger ikke er kendt, og relevante hydrologiske forhold er således stadig ikke undersøgt. TSÅB har desuden bemærket, at en ny rapport fra Naturstyrelsen bl.a. viser, at der er høj grundvandsrisiko, netop hvor omfartsvejen ønskes placeret. Disse oplysninger er ikke indarbejdet i planen for vejen.

- Samfundsmæssig betydning. Det fremgår af tidligere og igangværende byplanlægning, at formålet med omfartsvejen i højere grad er at skabe mulighed for yderligere byudvikling inden for kystnærhedszonen, hvor hele Strøby Egede befinder sig. DN har tillige bemærket, at der bør foreligge en model for de ændrede trafikmønstre, som bl.a. tager højde for etableringen af nye butikker i Strøby Egede og trafikken til og fra skole og sportshal syd for byen.
- Diger. Klagerne bakker op om Kulturstyrelsens udtalelse om, at mindst muligt af diget fjernes, men ser samtidig gerne muligheden for erstatningsdiger undersøgt. Der er i den sammenhæng henvist til Vejdirektoratets praksis.
- Broløsning. Med henvisning til Stevns Kommunes bemærkning om, at projektet allerede omfatter en broløsning på 60 m, har TSÅB anført, at en eventuel alternativ broløsning skal omfatte hele ådalen.

10 Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse

10.1 Indledning

Efter planlovens § 11g, stk. 4, kan miljøministeren fastsætte regler om, at anlæg, der er omfattet af § 11 g, stk. 1 (VVM-pligt), ikke må påbegyndes uden kommunalbestyrelsens eller ministerens tilladelse. De nærmere regler herom findes i VVM-bekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning), herunder § 2, stk. 4, nr. 2, hvorefter et anmeldt anlæg ikke må påbegyndes, før den kompetente myndighed skriftligt har meddelt tilladelse (VVM-tilladelse) til at påbegynde anlægget efter en vurdering af anlæggets virkning på miljøet (VVM-procedure) i henhold til bestemmelserne i § 9, stk. 1, jf. § 3, stk. 1 eller 2.

Efter naturbeskyttelseslovens § 3 må der ikke foretages ændringer i tilstanden af vandløb eller dele af vandløb, der er udpeget som beskyttede, eller i tilstanden af ferske enge, der enkeltvis eller sammen med andre naturtyper har et sammenhængende areal større end 2.500 m².

Efter naturbeskyttelseslovens § 16, stk. 1, må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne eller lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for en afstand af 150 m fra søer eller registrerede vandløb.

Efter museumslovens § 29 a, stk. 1, må der ikke foretages ændring i tilstanden af sten- og jorddiger eller lignende.

Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 (åbeskyttelseslinjen), jf. § 65, stk. 2, og kan i særlige tilfælde meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttede naturtyper), jf. § 65, stk. 3, og museumslovens § 29 a (jord- og stendiger), jf. § 29 j, stk. 2.

Det beror på et konkret skøn, om der er tilstrækkeligt grundlag for at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16 samt fra museumslovens § 29 a. Ved afgørelsen kan der lægges vægt på, om der er tale om et nødvendigt formål, som bør gå forud for den generelle beskyttelsesinteresse. Det kan således indgå i af-

vejningen, om der foreligger væsentlige samfundsmæssige hensyn, og om der er acceptable alternativer til det pågældende projekt. Ved afgørelsen tages også hensyn til sagens betydning for andre lignende sager, også i andre områder.

Det følger af habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 1, jf. § 8, stk. 1, nr. 1, og § 8, stk. 3, nr. 1, at der, før der kan meddeles tilladelse efter regler udstedt i medfør af planlovens § 11 g, stk. 4, (VVM-tilladelse) eller dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 (beskyttede naturtyper) og 16 (å-beskyttelseslinje), skal foretages en vurdering af, om projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt (væsentlighedsvurdering). Hvis myndigheden vurderer, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en nærmere konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område, jf. § 7, stk. 2, 1. pkt. (konsekvensvurdering). Viser vurderingen, at projektet vil skade det internationale naturbeskyttelsesområde, kan der ikke meddeles godkendelse til det ansøgte, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2, 2. pkt.

Bestemmelsen i habitatbekendtgørelsens § 7 implementerer bl.a. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, der lyder:

Stk. 3. Alle planer eller projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for lokalitetens forvaltning, men som i sig selv eller i forbindelse med forvaltning af Natura 2000-områder med andre planer og projekter kan påvirke en sådan lokalitet væsentligt, vurderes med hensyn til deres virkninger på lokaliteten under hensyn til bevaringsmålsætningerne for denne. På baggrund af konklusionerne af vurderingen af virkningerne på lokaliteten, og med forbehold af stk. 4, giver de kompetente nationale myndigheder først deres tilslutning til en plan eller et projekt, når de har sikret sig, at den/det ikke skader lokalitetens integritet, og når de - hvis det anses for nødvendigt - har hørt offentligheden.

EU-domstolen fortolker bestemmelsen sådan, at myndigheden skal foretage en vurdering af, om det kan udelukkes, at projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke den udpegede lokalitets gunstige bevaringsstatus væsentligt. Hvis en sådan påvirkning på baggrund af objektive kriterier ikke kan udelukkes, skal der foretages en nærmere vurdering (konsekvensvurdering), hvis projektet ønskes fremmet. Denne vurdering skal omfatte alle aspekter af projektet, som kan påvirke den omhandlede lokalitet, og vurderingen skal bedømmes på grundlag af den bedste videnskabelige viden på området. Det betyder, at der kun kan gives tilladelse, hvis der er opnået vished for, at aktiviteten ikke har skadelige virkninger for den omhandlede lokalitet. Det forholder sig således, når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at projektet ikke har skadelige virkninger for den omhandlede lokalitets integritet.

Efter praksis gælder således et særligt forsigtighedsprincip og et krav om bedste videnskabelige viden ved konsekvensvurderingen. Vurderingen skal fremgå af myndighedens afgørelse, jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 3, og skal være begrundet. I Miljøministeriets Vejledning til habitatbekendtgørelsen er anført, at det ikke er tilstrækkeligt blot at medtage en konklusion fra en vurdering af en plan eller et projekt uden nærmere argumentation eller redegørelse.

Det følger af habitatbekendtgørelsens § 11, jf. § 8, stk. 1, nr. 1, og § 8, stk. 3, nr. 1, at der ikke kan meddeles VVM-tilladelse eller dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 16, hvis det ansøgte kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag 4a (bilag IV-arter).

I tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, kan der dog undtagelsesvist og under visse nærmere angivne betingelser ske fravigelse af beskyt-

telsen af Natura 2000-området som fastsat i habitatbekendtgørelsens § 7, jf. § 10, og af den generelle beskyttelse af bilag IV-arter som fastsat i habitatbekendtgørelsens § 11, jf. § 12.

10.2 Særligt om eventuel forekomst af rigkærslokalteter i projektområdet

TSÅB og DN har som et centralt klagepunkt gjort gældende, at omfartsvejen gennemskærer og ødelægger to rigkær, der indgår i udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området Tryggevælde Ådal. Stevns Kommune er af den opfattelse, at lokaliteterne ikke kan karakteriseres som habitatnaturtypen rigkær (7230).

I HURs VVM-redegørelse fra 2005 er de to lokaliteter karakteriseret som rigkær. Der henvises i redegørelsen til, at der ved botaniske undersøgelser er konstateret stor og håret star, samt at forekomsten af disse to almindeligt forekommende star-arter næppe i sig selv ville føre til, at lokaliteterne kan karakteriseres som rigkær, men at HUR ved at sammenholde dette med områdets fysiske parametre for hydrologi og jordbundsforhold har fundet det "rimeligt" at karakterisere området som rigkær. Det fremgår, at der ved de forudgående botaniske undersøgelser ikke blev fundet andre karakteristiske rigkærarter end stor og håret star.

I COWI's rapport fra 2010 er de to lokaliteter karakteriseret som rigkær. Den ene af de to lokaliteter betegnes som et værdifuldt rigkærsmråde. Det fremgår af rapporten, at artstilstanden af dette rigkærsmråde vurderes højere, end det var vurderet ved den tidligere kortlægning (DEVANO), fordi COWI ved besigtigelse i 2010 havde registreret "yderligere (gode) arter" (fladtrykt kogleaks, kærtrehage og jordbærkløver). At disse arter ikke blev fundet ved den tidligere kortlægning, kan ifølge rapporten skyldes, at den anvendte dokumentationscirkel var udlagt i den sydlige ende af rigkæret, mens arterne ved COWI's feltbesigtigelse blev fundet i den nordlige.

Stevns Kommune har i afgørelsen af 9. november 2011 anført, at der ikke er rigkær i området for omfartsvejen. Som grundlag herfor er oplyst, at området i juli 2011 er kortlagt af Naturstyrelsen, og at der ikke blev fundet rigkærarter. Videre er anført, at de to lokaliteter ("to mindre rigkær fra forrige kortlægning år 2004") nu registreres som dyndeng. Ifølge kommunen var de to rigkær udpeget på grundlag af plantearterne håret star og harestar, som ikke længere betragtes som rigkærarter.

I forbindelse med klagesagen har Stevns Kommune nærmere henvist til to mails af henholdsvis den 6. oktober 2011 og den 17. oktober 2011 fra Naturstyrelsen til kommunen. I mail af 6. oktober 2011 er anført, at styrelsen fremsender "det foreløbige - ikke kvalitetssikrede - resultat" af en genkortlægning af områdets naturtyper, og at de to rigkærforekomster, som i 2004 blev kortlagt med en meget ringe naturtilstand "åbenbart ikke i dag lever op til definitionen af rigkær." Det er videre anført, at oplysningerne forventes at blive kvalitetssikret og offentliggjort på Naturdatabasen i foråret 2012. I mail af 17. oktober 2011 har styrelsen bl.a. anført, at kortlægningsresultaterne fra 2011 som nyeste viden kan fremlægges, beskrives og indarbejdes i kommunens sag. Det er videre anført, at der med fokus på, at der tale om et Natura 2000-område "i sagen/kommunens tilladelser [skal] redegøres for konsekvenserne af de nye kortlægningsresultater".

Natur- og Miljøklagenævnet har den 1. juni 2012 forespurgt Naturstyrelsen, om der er offentliggjort en ændret kortlægning af habitatnaturtyperne i området, hvorved de nævnte to lokaliteter er "afregistreret" som rigkær, samt om styrelsen - eventuelt på andet grundlag - finder, at det ved en vurdering af projektet efter habitattreglerne kan lægges til grund, at vejanlægget ikke vil medføre indgreb i rigkær. Naturstyrelsen har ved brev af 8. juni 2012 oplyst, at registreringer foretaget i 2011 først bliver frigivet i efteråret

2012, og at der ikke er foretaget nyere registreringer i området. Desuden er anført, at styrelsen ikke har noget andet grundlag for at vurdere vejanlæggets betydning, men kan henvise til Stevns Kommunes oplysninger til nævnet.

Natur- og Miljøklagenævnet har ved opslag på Miljøministeriets Natura 2000-Miljøgis (miljoegis.mim.dk) - senest den 9. april 2013 - konstateret, at de to lokaliteter fortsat er kortlagt som rigkær (habitatnaturtype 7230).

Natura 2000-kortlægningen er ikke i sig selv afgørende for, om en lokalitet skal betragtes som rigkær. Det afgørende er, om det må lægges til grund, at lokaliteten faktisk har karakter af rigkær. Efter Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse må der dog gælde en formodning om, at Miljøministeriets officielle kortlægning af habitatnaturtyperne er retvisende, således at den aktuelle kortlægning må lægges til grund, hvis ikke der foreligger kvalificerede oplysninger, der kan godtgøre et andet resultat.

På det foreliggende grundlag finder Natur- og Miljøklagenævnet ikke at kunne udelukke, at de to lokaliteter aktuelt har karakter af rigkær. Nævnet finder herunder ikke at kunne lægge til grund, at den faktiske naturtilstand af de to lokaliteter er den samme som ved Naturklagenævnets afgørelse af 18. maj 2006. Der er herved bl.a. lagt vægt på, at der siden 2005 er angivet forskellige oplysninger om og vurderinger af lokaliteternes vegetation og jordbundsforhold, hydrologi mv. Bl.a. at COWI i 2010 registrerede yderligere arter på den nordlige del af den ene lokalitet. Der er også lagt vægt på karakteren af Naturstyrelsens oplysninger, som ligger til grund for Stevns Kommunes opfattelse af, at lokaliteterne ikke skal betragtes som rigkær, selv om de har været og fortsat er angivet som rigkær i den officielle kortlægning af habitatnaturtyper. Det bemærkes i den forbindelse, at styrelsen i mail af 6. oktober 2011 har anført, at der er tale om foreløbige og ikke kvalitetssikrede resultater, og at der ikke efterfølgende er foretaget en ændring i den officielle kortlægning for så vidt angår de to lokaliteter. Desuden bemærkes, at der ikke med de påklagede afgørelser eller i øvrigt foreligger en nærmere redegørelse for resultatet af besigtigelsen i 2011 set i forhold til oplysninger om, at der er tale om et potentielt rigkær, hvor der andre år har været registreret yderligere arter.

10.3 Om grundlaget for de påklagede afgørelser i øvrigt

Cowi-rapporten fra 2010 indeholder en opdateret kortlægning af den del af Natura 2000 området, som kan blive påvirket af omfartsvejen med det formål at undersøge, om der er sket væsentlige ændringer i området, eller om der er væsentlige forhold, der ikke er behandlet i VVM-redegørelsen. Rapportens vurderinger, som er foretaget i relation til driftsfasen, angives som en indledende screening af, om der er udeladt væsentlige detaljer i den eksisterende VVM-undersøgelse fra 2005, som kan forhindre projektets gennemførelse.

Det er for så vidt angår bilag IV-arter vurderet, at områdets værdi som fourageringslokalitet for flagermus vil blive påvirket dels gennem øget støjpåvirkning og dels gennem tab af det areal, der inddrages til vej, men at inddragelsen er af mindre betydning. Den øgede støj vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning af flagermus, der fouragerer i ådalen. For så vidt angår ledelinjer kan en påvirkning i anlægsfasen ikke udelukkes, hvilket dog skal verificeres. Der er ikke konstateret bilag IV padder, markfirben og eremit. For så vidt angår fugle er det anført, at der yngler enkelte fuglearter, som er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I i ådalen, men i langt overvejende grad syd for undersøgelsesområdet, hvorfor det aktuelle område er vurderet at være mindre interessant. Det kan dog ikke udelukkes, at arterne vil findes i området i nogle perioder.

Rapporten peger desuden på en række trusler (på baggrund af basisanalyse fra Roskilde Amt, 2006, Miljøministeriets tillæg til basisanalyse, 2009, og foreløbig Natura 2000-plan) mod området:

- kvælstofdisposition (tålegrensens nederste grænse er overskredet for 4 % af rigkærene)
- tilgroning (da tidligere drift finder sted i mindre omgang)
- høj vandstand i sommerhalvåret (vanskeliggør afgræsning, som er nødvendig for at sikre rigkærenes værdier og det rige fugleliv)
- invasive arter
- arealreduktion/fragmentering (risiko for fragmentering af rigkær visse steder, som er vanskelige at afgræsse, hvis højereliggende områder ikke inddrages i græsningsfoldene)
- planlagt omfartsvej.

Fragmentering og kvælstofdeposition er vurderet at kunne mindskes så meget gennem optimering af projektet, at der ikke er behov for egentlige afværgeforanstaltninger.

I den endelige Natura 2000-plan er truslerne mod områdets naturværdier angivet til:

- arealreduktion/fragmentering (som ovenfor)
- næringsstofbelastning (oversvømmelse af engene med næringsrigt vand er en trussel mod områdets rigkær)
- tilgroning (trussel mod kortlagte lysåbne naturtyper, især problemer med høj vandstand vanskeliggør afgræsning)
- uhensigtsmæssig hydrologi (del af problemet skyldes sandsynligvis, at opgravet materiale fra holmrender og åen hindrer vandets afløb; den høje vandstand vanskeliggør afgræsning, der er nødvendig for optimal pleje)
- uhensigtsmæssig drift
- invasive arter

Natura 2000-planen indeholder både en overordnet målsætning for områdets udvikling og konkrete målsætninger for de langsigtede mål i udviklingen for de enkelte naturtyper m.v., ligesom der er et indsatsprogram med generelle retningslinjer, som skal sikre den eksisterende naturtilstand, og konkrete retningslinjer, som bl.a. skal sikre særligt truede naturtyper.

Natur- og Miljøklagenævnet vurderer samlet set, at der både i forbindelse med rapporten fra 2010 og ved Natura 2000-planen er fremkommet en række nye oplysninger, herunder om næringsstofbelastning, tilgroning og hydrologi, om det aktuelle områdes tilstand og sårbarhed, som ikke - eller i hvert fald ikke i samme omfang - er behandlet i VVM-redegørelsen fra 2005. Derudover indeholder Natura 2000-planen både generelle og konkrete tiltag for områdets fremadrettede udvikling og mål.

Kommunen har derudover fået udarbejdet en støjrapport i september 2010, hvor det bl.a. fremgår, at der højst vil være ændringer i trafikken på 10 % i forhold til det forudsatte i VVM-redegørelsen, og det konkluderes, at vejen ikke vil medføre, at det samlede boligområde bliver belastet over støjgrænse Lden 58 dB, dog anbefales en beregning af støj for den nordlige del af Køgevej og for selve vejen for at se støjbelastningen for Tryggevej Å og et boligkvarter. Den supplerende rapport fra februar 2011 viser, at støjniveauet langs Køgevej gennem Elverhøj vil stige med 2,8 dB, mens niveauet gennem Strøby Egede vil falde, og støjniveauet langs Stevnsvej nord for omfartsvejen vil blive reduceret med 4,0 dB.

På baggrund af klagerne har kommunen i marts 2012 tillige fået udarbejdet en hydraulisk og hydrogeologisk vurdering af omfartsvejen (påvirkning af vandføringsevnen og vandstand i Tryggevej Å og vejdemningens indvirkning på grundvandsstrømningen), hvor det vurderes, at der ikke vil være en nævneværdig effekt på vandføringsevnen i åen og grundvandsstrømningen i grundvandet, og derfor ingen forøget risiko for oversvømming.

Det fremgår af sagens oplysninger, at kommunen desuden har foretaget supplerende undersøgelser at bilag IV arterne stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø, men at der ikke er fundet bilag IV-padder 1/2 - 1 kilometer fra vejanlægget ("Bemærkninger fra naturgruppen"). Det fremgår endvidere af afgørelserne efter naturbeskyttelsesloven og kommunens bemærkninger til klagerne, at engen ved vejen er mulig rastelokalitet for spidssnudet frø.

Kommunen har således, især efter udarbejdelsen af COWI rapporten i oktober 2010, fundet anledning til tillige at foretage nærmere undersøgelser af trafikniveauet og trafikstøjen, undersøgelse af de hydrologiske forhold (under sagens behandling i Natur- og Miljøklagenævnet) samt yderligere undersøgelser af bilag IV-arter.

10.4 VVM-tilladelse

Det kan ikke på baggrund af planloven eller VVM-bekendtgørelsen med sikkerhed udledes, hvor lang en gyldighedsperiode en VVM-redegørelse har. VVM-vejledningen giver heller ikke noget entydigt svar herpå. En ny VVM-tilladelse vil kunne meddeles på grundlag af en VVM-redegørelse, som er gennemført for flere år siden, i det omfang denne stadig er gyldig og dækkende.

Oven for er gennemgået de undersøgelser, som kommunen har foretaget som grundlag for vurderingen af, om der kunne meddeles VVM-tilladelse på grundlag af VVM-redegørelsen fra 2005. Disse undersøgelser omfatter såvel påvirkninger på habitatområdet, bilag IV-arter og trafik/støj. Natur- og Miljøklagenævnet finder, at der hermed samlet set er fremkommet en række nye oplysninger og vurderinger om det aktuelle områdes tilstand og sårbarhed i forhold til VVM-redegørelsen fra 2005, ligesom der i Natura 2000-planen både generelt og konkret er tiltag for områdets fremadrettede udvikling og mål. Dette må efter nævnets opfattelse medføre, at VVM-redegørelsen ikke længere er tilstrækkeligt dækkende. Den kan herefter ikke danne grundlag for meddelelse af en VVM-tilladelse.

Det er endvidere nævnets opfattelse, at der ikke foreligger en samlet vurdering, der opfylder kravene til en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Som det fremgår, er der i de påklagede afgørelser henvist til rapporter og undersøgelser med forskellige oplysninger og vurderinger uden en nærmere redegørelse for hvilke dele af disse, der lægges vægt på, og der foreligger desuden en række senere oplysninger, vurderinger og målsætninger for området, som ikke ses at være inddraget i kommunens vurdering af vejprojektets forhold til habitatreglerne, eller som ikke indgår i en samlet vurdering.

På baggrund af det anførte om den eventuelle forekomst af rigkærslokalteter i projektområdet finder Natur- og Miljøklagenævnet tillige, at det ikke med fornøden sikkerhed kan fastslås, at omfartsvejen ikke har skadelige virkninger for Natura 2000-området, allerede fordi det ikke kan udelukkes, at to rigkær vil blive ødelagt ved anlæg af omfartsvejen på disse arealer.

Sammenfattende er det Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse, at Stevns Kommunes VVM-redegørelse fra 2005 ikke længere kan danne grundlag for en ny VVM-tilladelse, og at afgørelsen af 30. september 2011 om VVM-tilladelse er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7.

10.5 Dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 18 samt fra museumslovens § 29 a

Natur- og Miljøklagenævnet har ligeledes ved afgørelserne om dispensation fra naturbeskyttelsesloven mv. fundet, at det ikke med fornøden sikkerhed kan fastslås, at omfartsvejen ikke har skadelige virkninger for Natura 2000-området, allerede fordi det ikke kan udelukkes, at to rigkær vil blive ødelagt ved anlæg af omfartsvejen

på disse arealer. Det er ligeledes nævnets opfattelse, at der ikke i forbindelse med afgørelserne af 9. november 2011 foreligger en samlet vurdering, der opfylder kravene til en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Som anført er der i de påklagede afgørelser henvist til rapporter og undersøgelser med forskellige oplysninger og vurderinger uden en nærmere redegørelse for, hvilke dele af disse der lægges vægt på, og der foreligger desuden en række senere oplysninger, vurderinger og målsætninger for området, som ikke ses at være inddraget i kommunens vurdering af vejprojektets forhold til habitatreglerne, eller som ikke indgår i en samlet vurdering.

Det er således Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse, at Stevns Kommunes afgørelser af 9. november 2011 er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7.

10.6 Sammenfatning og afgørelse

Som det fremgår ovenfor, er det Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse, at VVM-redegørelsen fra 2005 ikke længere kan danne grundlag for en VVM-tilladelse, og at afgørelsen af 30. september 2011 om VVM-tilladelse er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7, samt at Stevns Kommunes afgørelser af 9. november 2011 om dispensation fra naturbeskyttelsesloven mv. er i strid med habitatbekendtgørelsens § 7.

En gennemførelse af projektet vil således forudsætte, at der udarbejdes en ny VVM-redegørelse som grundlag for en VVM-tilladelse, og at der udarbejdes en ny konsekvensvurdering med samlede opdaterede oplysninger, som med tilstrækkelig sikkerhed kan fastslå, at vejprojektet ikke vil skade Natura 2000-området. Hvis skade ikke kan afværges, må Stevns Kommune i givet fald vurdere, om der er grundlag for undtagelsesvist at fravige habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2. Det bemærkes, at det er en forudsætning for at fravige § 7, at der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser. Natur- og Miljøklagenævnet har ikke taget stilling til, om betingelserne for at fravige § 7, stk. 2, kan være opfyldt.

Det kan tilføjes, at de nærmere oplysninger om de samfundsmæssige interesser i omfartsvejen samt vurderingen af, om der findes mindre indgribende løsninger og udformninger, bør indgå i en eventuel skønsmæssig vurdering af, om der bør meddeles dispensation fra de relevante bestemmelser i naturbeskyttelsesloven og museumsloven mv. Efter Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse kan der i givet fald være behov for at tilføje og skærpe vilkår for de omhandlede dispensationer. I det omfang udlæg af erstatningsnatur og naturpleje vurderes at være en afgørende forudsætning for dispensationerne, bør det overvejes at fastsætte præcise vilkår for arealer og plejeforanstaltninger. I forbindelse med en dispensation fra museumsloven bør der desuden konkret tages stilling til, hvordan det sikres, at der fjernes mindst muligt af jorddiget.

Natur- og Miljøklagenævnet ophæver på denne baggrund Stevns Kommunes VVM-tilladelse af 30. september 2011 og ophæver Stevns Kommunes afgørelse af 9. november 2011 om dispensation fra naturbeskyttelseslovens §§ 3 og 18 samt fra museumslovens § 29 a. Sagerne hjemvises til fornyet behandling i kommunen.