



Qeqqata Kommunia
Makkorsip Aqq. 2
Postboks 1014
3911 Sisimiut

Brevdato: 11-06-2020
Sagsnr.: 2017 - 26152
Akt-id: 8024597

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

VVM-godkendelse af vej fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq





Indhold

1	VVM-godkendelse af vej Kangerlussuaq – Kangerluarsuk Tulleq	4
1.1	Indledning	4
1.2	Formål med og baggrund for projektet	4
1.3	Lovgrundlag	5
1.4	Øvrige tilladelser og godkendelser	5
1.5	Øvrig relevant lovgivning	6
1.6	Plangrundlag	6
1.7	Afgrænsning af godkendelsen	9
2	Beskrivelse af projekt og alternativer	10
2.1	Projektbeskrivelse	10
2.2	Alternativer	14
3	Projektforudsætninger	15
3.1	Overordnet tidsplan for projektet	17
4	Godkendelse med vilkår	18
4.1	Vilkår for anlæg	18
4.2	Vilkår for drift	23
4.3	Vilkår for nedlukning	25
5	Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår	27
6	Administrative bestemmelser	29
6.1	Bortfald af godkendelsen	29
6.2	Revision af godkendelsen	29
6.3	Påbud	29
6.4	Miljøtilsyn	30
6.5	Tilstødende godkendelser	30
7	Offentliggørelse og klagevejledning	31



1 VVM-godkendelse af vej Kangerlussuaq – Kangerluarsuk Tulleq

1.1 Indledning

Hermed meddeles Qeqqata Kommunia tilladelse til at etablere en vej på 130 km fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq, som ansøgt i december 2019. Tilladelsen gives på baggrund i oplysningerne i VVM-ansøgningen og med de anførte vilkår i afsnit 4 i denne godkendelse.

VVM-godkendelsen er meddelt i henhold til § 19 i *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen). Godkendelsen gives på baggrund af de informationer, opgørelser, mængder og vurderinger, som fremgår af den offentliggjorte VVM-redegørelse og de dertil indkomne høringssvar.

1.2 Formål med og baggrund for projektet

Denne VVM-godkendelse gælder for vejstrækningen fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq. Der arbejdes dog på at videreføre vejen fra Kangerluarsuk Tulleq til Sisimiut. Etablering af den sidste del af vejen kræver, at der gennemføres en række undersøgelser og vurderinger, der skal afklare risikoen ved krydsning af vandspærrezone ved Sisimiut. Derfor iværksættes i første omgang etablering af vejen fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq. En vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved etablering af vejen mellem Sisimiut og Kangerluarsuk Tulleq vil blive foretaget i en selvstændig VVM-redegørelse. Opsplitning af den samlede vejstrækning i to dele med hver sin VVM-redegørelse er mulig, fordi man kan komme til Sisimiut med båd fra Kangerluarsuk Tulleq. Det betyder, at vejen mellem Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq kan stå alene og ikke er direkte afhængig af den videre vejstrækning til Sisimiut.

Qeqqata Kommunia planlægger også at etablere en tværvej i UNESCO-verdensarvsområdet mellem Aasivissuit til Nipisat, jf. tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2012-24 for Qeqqata Kommunia (se Figur 1). Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø gør opmærksom på, at dette projekt kræver en VVM-anmeldelse, jf. VVM-bekendtgørelsen.

Tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2012-24 for Qeqqata Kommunia muliggør desuden opførelse af hytter og hoteller i tilknytning til vejen (se Figur 1). Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø gør opmærksom på, at dette projekt kræver en VVM-anmeldelse, jf. VVM-bekendtgørelsen.

Formålet med projektet er at skabe mulighed for økonomisk udvikling, herunder nye turistaktiviteter, samt skabe mulighed for borgernes adgang til det store landområde mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Derudover vil vejen gøre



transporten af personer og gods mellem Sisimiut og Kangerlussuaq uafhængig af transport med fly.

Etablering af vejen forventes at medføre, at flere turister vil opholde sig længere tid i området, hvor de blandt andet kan besøge UNESCO-verdensarvsområdet *Aasivissuit – Nipisat, Inuit jagtområde mellem hav og is*. Vejen er en forudsætning for, at området kan vises frem for turisterne.

1.3 Lovgrundlag

Det lovmæssige grundlag for VVM-godkendelsen er *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet* (VVM-bekendtgørelsen). Vejprojektet er opført på VVM-bekendtgørelsens bilag 2, punkt 1d): Anlæg af veje med en påtænkt linjeføring gennem det åbne land med en samlet længde på over 2000 meter. Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø har afgjort, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for vejstrækningen mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq.

VVM-redegørelsen skal indeholde en systematisk gennemgang af projektets væsentlige miljømæssige konsekvenser. VVM-redegørelsen udarbejdes på baggrund af den godkendte projektbeskrivelse (Terms of Reference). Formålet med VVM-redegørelsen er, at Naalakkersuisut på et fuldt informeret grundlag kan træffe afgørelse om, hvorvidt der skal gives godkendelse til projektet, herunder hvilke vilkår en godkendelse skal bero på.

VVM-redegørelsen har været sendt i 8 ugers offentlig høring fra den 15. januar 2020 til den 11. marts 2020, således at offentligheden har haft mulighed for at fremsætte bemærkninger til VVM-redegørelsen. I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøder i Sisimiut og i Kangerlussuaq henholdsvis den 18. og den 20. februar 2020.

Der er indkommet otte høringssvar i forbindelse med høringen. Der er udarbejdet en hvidbog (høringsnotat). Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i VVM-redegørelsen.

1.4 Øvrige tilladelser og godkendelser

Denne VVM-godkendelse fungerer som én samlet godkendelse, hvori flere miljøtilladelser og godkendelser er indarbejdet. VVM-godkendelsen vil derfor udgøre det for én samlet tilladelse til etablering af vejen inden for de nedenfor beskrevne lovgivninger:

1.4.1 Godkendelse af Naturkonsekvensvurdering

I VVM-redegørelsen er indarbejdet en naturkonsekvensvurdering i henhold til kapitel 14 i *Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse* (Naturbeskyttelsesloven).



1.4.2 *Retningslinjer for håndtering og bortskaffelse af affald, herunder bygge- og anlægsmaterialer*

Håndtering og bortskaffelse af affald og forurenede jord i nærværende projekts anlægs- og driftsfase reguleres af *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 28 af 17. september 1993 om bortskaffelse af affald* (Affaldsbekendtgørelsen) og *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 29 af 17. september 1993 om olie- og kemikalieaffald* (Olie- og Kemikaliebekendtgørelsen). Al håndtering og bortskaffelse af affald (herunder bortskaffelse af byggeaffald) samt forurenede jord i anlægs- og driftsfasen skal derfor ske i henhold til de til enhver tid gældende erhvervsaffaldsregulativer i Qeqqata Kommunia, jf. §§ 4 og 6 i henholdsvis Affaldsbekendtgørelsen og Olie- og Kemikaliebekendtgørelsen. Vilkår vedr. håndtering og bortskaffelse af affald og forurenede jord efter nærværende VVM-godkendelse tager derfor udgangspunkt i kravene, som fremgår af ovennævnte lovgivninger samt kommunale regulativer.

1.4.3 *Yderligere tilladelser og godkendelser*

Nærværende VVM-godkendelse med underhørende tilladelser frasiger i henhold til VVM-bekendtgørelsens § 27 ikke bygherre fra at skulle indhente alle andre relevante tilladelser og godkendelser.

1.5 **Øvrig relevant lovgivning**

Vejen går igennem UNESCO-verdensarvsområdet Aasivissuit – Nipisat, som er omfattet af *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 1 af 30. januar 2018 om anden kulturarvsbeskyttelse af et nærmere afgrænset område i Vestgrønland omkring Aasivissuit-Nipisat*. Aktiviteter inden for verdensarvsområdet, herunder vejprojektet og dertil hørende afledte effekter, er reguleret i ovenstående bekendtgørelse, herunder forvaltningsplan for området.

1.6 **Plangrundlag**

1.6.1 *Kommuneplan*

Kommunalbestyrelsen for Qeqqata Kommunia har d. 25.10.2012 godkendt og d. 20.12.2012 offentligt bekendtgjort en kommuneplan, der har til formål at regulere den fysiske udvikling i kommunen.

I forhold til emnerne infrastruktur og sammenhæng beskrives det i kommuneplanen blandt andet:

”Set fra Qeqqata Kommunia, repræsenterer lufthavnen i Kangerlussuaq en meget væsentlig kapital, idet det vurderes, at der her ligger et stort potentiale for en fortsat udvikling af turismen [...]. Ved at anlægge en ny vej fra Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq, understøttes kommunens ønske om fortsat udvikling af turismeområdet, og projektet er dermed i overensstemmelse med ønskerne i kommuneplanen.”



1.6.2 *Kommuneplantillæg*

Tillæg nr. 22 til Kommuneplan 2012-24 for Qeqqata Kommunia. Naturvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

I henhold til kommuneplantillægget er formålet:

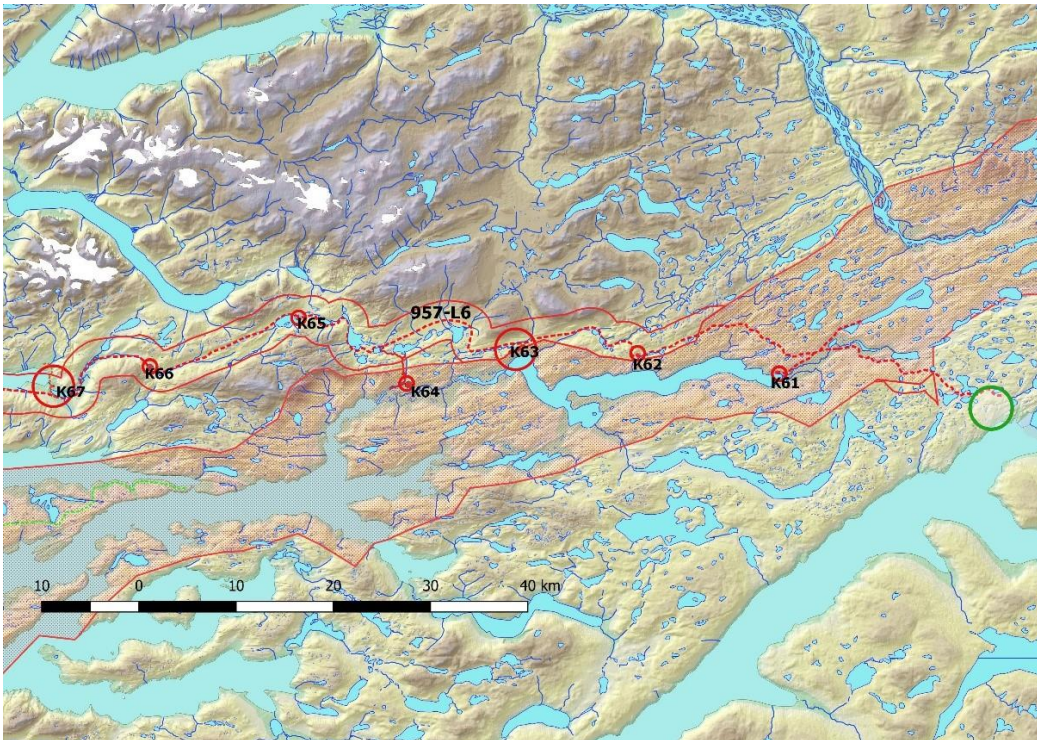
- At skabe mulighed for tilgængelighed til de store isfri områder mellem kysten ved Sisimiut og indlandsisen ved Kangerlussuaq.
- At skabe mulighed for transport af fersk kød og fisk til Kangerlussuaq, hvor der med fly er adgang til et europæisk marked, og at der skabes adgang til et amerikansk marked.
- At skabe mulighed for udnyttelse af områderne til forskellige turistaktiviteter og mulighed for at fastboende og turister kan besøge UNESCO-verdensarvsområdet Asivissuit – Nipisat.

Projektet er i overensstemmelse med plangrundlaget i kommuneplantillæg nr. 22, da det omfatter etablering af en del af vejen som omfattet af kommuneplantillægget.

Tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2012-24 for Qeqqata Kommunia. Hotel- og hytteområder langs vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq

Kommuneplantillægget giver mulighed for gennemførelse af en række aktiviteter langs vejen, som beskrives i det følgende.

Kommuneplantillægget udlægger to områder til etablering af 3 hoteller/hyttebyer på op til 2.000 m² hver. Et hotel af denne størrelse kan typisk rumme 50 dobbeltværelser. Derudover udlægges 5 områder til opførelse af hytter i form af maksimalt 3 hytter med en samlet størrelse på 360 m² for hvert hytteområde, hver med et udhus på 15 m², i alt 45 m². Den samlede byggemulighed er på 8.025 m². Da det forventes, at der vil være tale om hytter, som anvendes til udlejning i forbindelse med turistaktiviteter, vurderes det, at en hytte vil være på gennemsnitlig 120 m² og vil rumme 3 dobbeltværelser. Placering af de udlagte områder fremgår af Figur 1.



Figur 1 Områder udlagt til hoteller og hytter i kommuneplantillæg nr. 58. De små røde cirkler markerer hytteområder, og de to store røde cirkler markerer områder udlagt til hoteller. Den grønne cirkel markerer det eksisterende hotel ved Mt. Evans i nærheden af den eksisterende Kangerlussuaq Havn. Den røde skravering viser det udlagte UNESCO-verdensarvsområde, og den stiplede linje viser vejen mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq. Omkring K61 i UNESCO-verdensarvsområdet ses tværvejen mellem Aasivissuit og Nipisat som en rød stiplede linje.

1.6.3 By- og bygdeplan

By- og bygdeplanerne rummer en beskrivelse af hovedstrukturen i de enkelte by- og bygdesamfund med fokus på befolkning og beskæftigelsesmæssige forhold, herunder den udvikling, der er i fokus i kommuneplanen for den enkelte by eller bygd. Området, hvor den nye vej planlægges etableret, er primært udlagt som O2 vildmark og områder af særlig rekreativ betydning, men korte dele af strækningen ligger indenfor Qeqqata Kommunias byzone, som i henhold til By- og bygdeplan 820-D1 har som formål at være:

- Friholdt område og større fritidsanlæg.
- Område, der kun må anvendes til færdsel og ophold med rekreative formål for øje. Eksisterende lovlig bebyggelse eller anvendelse af arealer kan fortsætte som hidtil.

Projektet vurderes at være i overensstemmelse med plangrundlaget, idet adgangen til området for fastboende og turister forbedres.



1.7 Afgrænsning af godkendelsen

VVM-godkendelsen omfatter anlæg af et nyt ATV-spor og efterfølgende opgradering til grusvej mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq. Godkendelsen omfatter endvidere vejens anlæg i områder med saltsøer, der er beskyttede i henhold til naturbeskyttelseslovens § 25.

VVM-godkendelsen er baseret på VVM-redegørelsens projektbeskrivelse og de informationer, opgørelser, mængder og vurderinger, der redegøres for i VVM-redegørelsen. Såfremt der sker væsentlige udvidelser eller væsentlige ændringer af projektet, som ikke fremgår af – og ikke er vurderet i VVM-redegørelsen – skal bygherre ansøge Departement for Natur og Miljø om godkendelse hertil. Anlægsaktiviteter tilknyttet sådanne yderligere tiltag eller ændringer i det oprindelige projekt må ikke påbegyndes, førend Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø (i henhold til VVM-bekendtgørelsens § 19) skriftligt har meddelt godkendelse hertil.

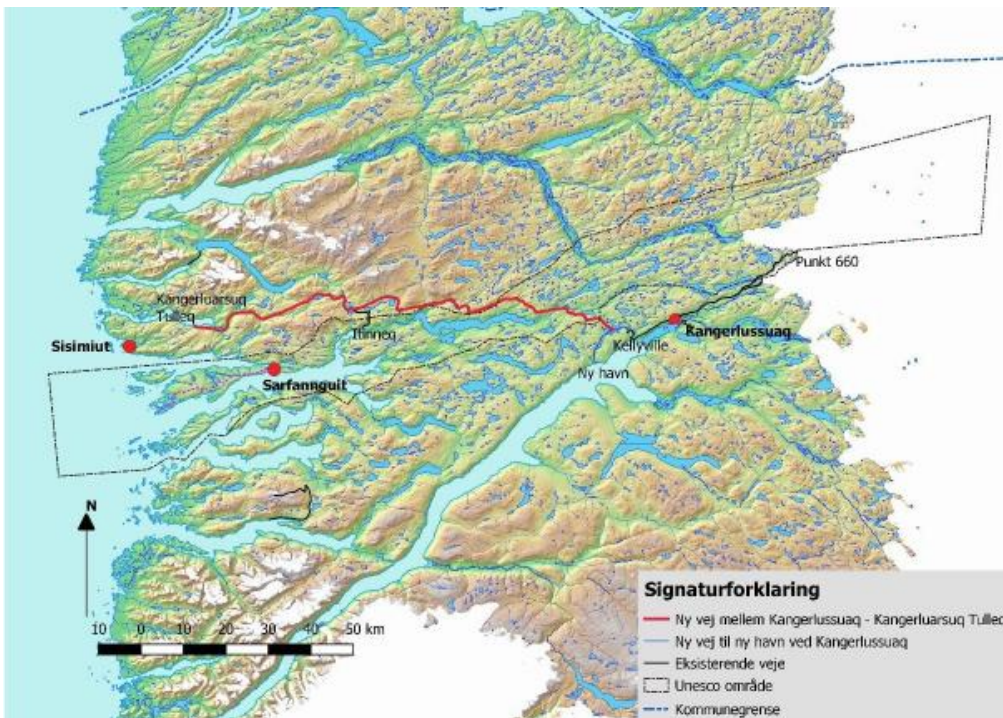


2 Beskrivelse af projekt og alternativer

Den følgende projektbeskrivelse og redegørelse af de væsentligste miljøpåvirkninger fra anlægs- og driftsfasen er baseret på VVM-redegørelsens projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Disse danner grundlag for VVM-godkendelsens vilkår.

2.1 Projektbeskrivelse

Projektet omfatter etablering af en vej mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq (Figur 2). Vejen udgår fra den kommende nye vej fra Kangerlussuaq til en ny havn, der skal etableres sydvest for den eksisterende havn ved Kangerlussuaq. Afgreningen fra vejen til havnen sker mellem Hundesø og Limnæsø centralt i et område med saltsøer.



Figur 2 Den nye vej går fra vejen til den nye havn ved Kangerlussuaq til Kangerluarsuk Tulleq.

Vejen skal i første omgang etableres som et ATV-spor og udvides derefter til en grusvej med en bredde på op til 2 x 3 meter og en ½ meter rabat i begge sider. Delstrækninger med store stigninger og omfattende slid vil dog fra begyndelsen blive etableret med asfaltbelægninger for dels at sikre, at vejen kan bruges under alle forhold, dels for at minimere påvirkningen af omgivelserne med f.eks. udvasket sediment.

Vejen etableres med så få indgreb i naturen som muligt, men på delstrækninger, hvor terrænet enten er meget skrånende eller vandlidende, kan det blive nødvendigt at sprænge fjeld eller anlægge en egentlig vejkasse. Hvor der er tale



om meget stejlt terræn, hvilket f.eks. vil være tilfældet ved nedkørslen til Kangerluarsuk Tulleq, vil forbindelsen blive etableret som en serpentinervej.

Der etableres op til 10 rasteplasser langs vejen med læ- og toiletforhold og affaldsindsamling. Derudover etableres op til 3 servicebygninger på op til 350 m² og en højde på op til 8 m langs vejen til maskiner til vedligehold af vejen og rydning af sne. Servicebygningerne bliver indrettet med garage samt bolig for servicepersonale.

Der etableres en bro ved Blindelven. Broen har en spændvidde på 5 meter og kan blive udformet som en sektionsoptelt betonpladebro med kantbjælker eller gelænder. Alternativt kan broen opbygges som en præfabrikeret stålbro.

Nødvendige materialer til gennemførelse af projektet vil primært blive indvundet i vejtracéet og i et op til 30 m bredt bælte omkring vejen. Det kan dog ikke udelukkes, at det kan blive nødvendigt også at indvinde materialer i umiddelbar nærhed af vejen.

Der oprettes mindre områder langs vejen, hvor der over årene kan indvindes materialer til reparation af vejen.

I Kangerluarsuk Tulleq vil der blive etableret en pontonbro, hvor skibene kan lægge til og modtage eller sætte passagerer og evt. ATV'er af i land. Pontonbroen vil alene blive besejlet af skibe, der ikke er isforstærkede. Derfor er der valgt etablering af en pontonbro, som enten lægges på land eller fragtes til Sisimiut i de perioder, hvor det ikke er muligt at sejle på fjorden.

2.1.1 Anlægsfase

ATV-spor

Ved anlæg af ATV-sporet foretages rydning af meget ujævne og stejle strækninger. Sporet markeres i terræn, hvor der ikke gennemføres arbejder, med klippestykker og pæle. Der etableres én egentlig bro på stækningen. Der etableres vigepladser for ca. hver kilometer. Der etableres muligvis en servicebygning ved pontonbroen ved Kangerluarsuk Tulleq i forbindelse med ATV-sporet for at have en bygning til opbevaring af ATV'er og andre køretøjer.

Grusvej

Vejen etableres primært på fast terræn, men hvor det er nødvendigt etableres en vejkasse. På stejle strækninger gennemføres sprængninger. Der etableres op til 3 servicebygninger på strækningen til opbevaring af maskiner til vedligehold af vejen og rydning af sne. Derudover etableres op til 10 rasteplasser med toiletforhold og affaldsindsamling.

Det er oplyst i VVM-redegørelsen, at der ikke vil blive etableret arbejdslejligheder i forbindelse med udbygning af vejen. Arbejdspladsen vil flytte sig efterhånden,



som arbejdet skrider frem, og der vil være skurvogne, der følger arbejdet. Spildevand fra anlægsarbejdet vil blive opsamlet i tanke og fragtet til Kangerlussuaq.

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen

Nedenfor er de væsentligste miljøpåvirkninger i anlægsfasen fra vejprojektet beskrevet.

Blisgås

Anlægsarbejdet medfører støj og forstyrrelser for dyrelivet omkring arbejdspladsen. Dette kan have væsentlige negative konsekvenser for Grønlandsk Blisgås, der er meget følsom over for forstyrrelser i perioden fra de ankommer til området nord for Blindelven i løbet af foråret og indtil slutningen af juni, hvor deres unger er flyvefærdige. Som en afværgende foranstaltning vil anlægsarbejdet i området nord for Blindelven (jf. rød cirkel på Figur 3) først blive udført efter den 1. juli.

Saltsletter og saltsøer

Vejen vil på en strækning på ca. 350 m blive etableret i den øvre del af en saltslette mellem Limnæasø og Hundesø. Saltsletten er voksested for en række sjældne plantearter. Etableringen af vejen medfører, at 0,3% af saltslettens samlede areal forsvinder og medfører en moderat påvirkning af de sjældne plantearter.

Anlægsarbejdet med tunge maskiner medfører en risiko for påvirkning af områdets hydrologi og tilstrømning til søerne. Derudover er der risiko for, at der sker spild med miljøfremmede stoffer (f.eks. olie) og at disse stoffer med tiden kan ende i saltsøerne. Dette vil også medføre en negativ påvirkning af søerne.

2.1.2 Driftsfase

ATV-spor

Når køresporet er anlagt, vil der ske kørsel med ATV'er, snescootere, hundeslæder, terrængående 4-hjulstrækker og Unimog-busser mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq. Trafikken vil være meget begrænset, og der forventes maksimalt at være 15 ATV'er i døgnet i højsæsonen. Efter anlæggelse af ATV-sporet vil de nærliggende naturområder sandsynligvis i højere grad blive brugt til rekreative aktiviteter. Det anlagte ATV-spor mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq vil kræve en minimal vedligeholdelse.

Grusvej

Når grusvejen er etableret, forventes det, at vejen mellem Kangerlussuaq og Kangerluarsuk Tulleq benyttes af op til 1.610 køretøjer om året i 2030. Udover de under ATV-sporet nævnte køretøjer vil grusvejen åbne mulighed for kørsel med almindelige biler, lastbiler og busser. Hvis det antages, at vejen primært anvendes 8 måneder om året (Kangerluarsuk Tulleq skal være isfri for, at de



anvendte skibe kan besejle den), vil der i gennemsnit køre 7 køretøjer på vejen i døgnet

Hvis strækningen udbygges til Sisimiut, forventes det, at 6.295 køretøjer anvender vejen om året i 2030. Med en antagelse om, at vejen primært er farbar 8 måneder om året, medfører det i gennemsnit 26 køretøjer i døgnet. Da trafikken forventes at ville være mere intens om sommeren end i ”ydersæsonen”, skønnes worst case at være 35 biler og 15 ATV’er i døgnet. Hvis denne trafik er fordelt over 14 timer, vil der i gennemsnit i worst case-scenariet køre 3 køretøjer i timen i 2030. De nærliggende naturområder vil opleve en yderligere påvirkning fra rekreative aktiviteter efter udbygning af ATV-sporet til en grusvej.

Såfremt der sker en fuld udbygning af hotel og hyttefaciliteter, som forslaget til kommuneplantillæg nr. 58 muliggør, vil der være en yderligere trafik på op til 18 køretøjer i døgnet svarende til i gennemsnit ca. ét køretøj i timen. Dette vil medføre en forøgelse fra 3 til 4 kørsler i timen i forhold til den trafikale belastning uden udbygning med hytter.

Grusvejen vil kræve et løbende vedligehold, hvorfor der vil være et vedvarende behov for grusmaterialer, som skal indvindes fra områder langs vejen.

Spildevand fra vedligeholdelsesbygninger og rasteplasser vil blive opsamlet i tanke og transporteret til Kangerlussuaq eller Sisimiut, hvor det vil blive afledt i overensstemmelse med de gældende udledningstilladelser.

Miljøpåvirkninger i driftsfasen

Nedenfor er de væsentligste miljøpåvirkninger i driftsfasen fra vejprojektet beskrevet.

Rensdyr og moskusokse

Området omkring den planlagte vejstrækning er i dag et vigtigt leveområde for rensdyr og moskusokse, der både benytter området til fødesøgning, kælvning og vandring. Når vejen er etableret, forventes det, at der vil være en trafik på op til 45 køretøjer i døgnet. Fra vejen er det også muligt at bevæge sig ud i området til fods og opleve dyrene på tæt hold samt drive jagt på dem. Det forventes, at færdslen ud i terrænet vil udgøre en moderat-væsentlig forstyrrelse af rensdyr og moskus, som vil medføre, at dyrene flytter sig væk fra området eller har mindre held i opfostring af unger. Det forventes, at denne påvirkning kan ske op til 5 km på hver side af vejen og op til 10 km radius omkring hytter og hoteller. Påvirkningen er lokal og vil ikke have betydning for bestanden af rensdyr og moskus som helhed.

Blisgås

Forstyrrelser fra trafikken på og ud fra vejen kan også medføre en forstyrrelse af ynglende blisgæs. Påvirkningen af bestanden af blisgås vurderes at være moderat.

2.1.3 Nedlukning



Der er tale om et permanent anlæg, og projektbeskrivelsen indeholder ikke planer for fjernelse af vejen.

2.2 Alternativer

Der har siden projektets start været undersøgt og fravalgt forskellige alternative vejtracéer syd for det endelige vejtracé. Det endelige tracé er et kompromis mellem minimering af de anlægstekniske tiltag samtidigt med, at påvirkningen af natur og miljø er søgt begrænset.



3 Projektforudsætninger

Bygherres projektforudsætninger er de særlige tiltag/tilgange, som bygherre har forpligtet sig til at anvende i forbindelse med etablering og idriftsættelse af projektet. Disse forudsætninger findes i bygherres beskrivelse af projektet i VVM-redegørelsen. De vigtigste forudsætninger er gengivet i tabellen nedenfor.

Forudsætninger der ligger til grund for de gennemførte miljøvurderinger og den udstedte VVM-godkendelse.

Emne	Forudsætning	Afsnit i VVM-redegørelse
ATV-spor	Der anlægges en ensporet vej med en bredde på 3 m. Der gennemføres som udgangspunkt anlægsarbejder i form af rydning af meget ujævne og stejle strækninger. Sporet markeres i terræn, hvor der ikke gennemføres arbejder, med klippestykker og pæle. Vejen etableres primært på fast terræn, men hvor det er nødvendigt etableres en vejkasse. Der vil blive etableret én egentlig bro på stækningen. Der etableres vigepladser for ca. hver kilometer.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Grusvej	Der anlægges en tosporet vej med en bredde på 2x3 m med 0,5 m rabat i begge sider. Der gennemføres egentlige anlægsarbejder i form af etablering af en vejkasse (hvor vejen ikke ligger på fjeld). På stejle strækninger gennemføres sprængninger for, at vejen kan få den maksimalt tilladelige stigning. Der etableres 2-3 servicebygninger på strækningen til maskiner til vedligehold af vejen og rydning af sne. Derudover etableres op til 10 rastepadser med toiletforhold og affaldsindsamling.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Trafik	Forudsætningen for vurdering af miljøbelastningen fra nærværende projekt er, at hele strækningen fra Sisimiut til Kangerlussuaq etableres. Det forventes, at 6.295 køretøjer vil anvende vejen om året i 2030. I worst case vil 35 biler, busser og lastbiler samt 15 ATV'er køre på vejen i døgnet.	Afsnit 7.1 Trafik Forudsætninger og grundlag
Vands frie bevægelighed	Ved passage af vandløb og vandlidende områder, vil vejen blive etableret på en måde, der sikrer vandets frie bevægelighed. Der vil blive etableret én bro på strækningen. Etablering af vejen vil derfor ikke påvirke afstrømningsforholdene på strækningen.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Bro	Broen kan blive udformet som en sektionsoptelt betonpladebro med kantbjælker eller gelænder. Broen etableres i så fald enten i endelig bredde eller den udvides med yderligere midtersektioner, når ATV-spolet udvides til en grusvej. Alternativt kan broen opbygges som en præfabrikeret stålbro.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Nedsivning af vejvand	På baggrund af de meget begrænsede mængder overfladevand, som skal afledes fra en grusvej, vil afledning ske til omgivelserne uden etablering af grøfter eller andre konstruktioner, idet afløbsvand vil nedsive i de umiddelbare omgivelser omkring vejen.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Sprængning	Det forventes, at der skal gennemføres sprængning af fjeld tre steder på strækningen. De tre steder er markeret med grønne prikker på Figur 4.10 i VVM-redegørelsens projektbeskrivelse og er benævnt S1, S2 og S3. Det forventes, at der samlet set skal sprænges godt 400 m ³ fjeld, hvilket kræver anvendelse af ca. 250 kg dynamit (der anvendes ikke ANFO). Nedsprængt fjeld vil blive anvendt i forbindelse med etablering af vejen, og for S3's vedkommende endvidere til etablering af landgangspladsen og pladsen omkring vedligeholdelsesbygningen.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Indvinding af vejmaterialer	Nødvendige materialer til gennemførelse af projektet vil primært blive indvundet i vejtracéet og i et op til 30 m bredt bælte omkring vejen. Det kan dog ikke udelukkes, at det kan blive nødvendigt også at indvinde materialer i umiddelbar nærhed af vejen i afstand på op	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse



	til 200 m fra vejen. Der er ikke gennemført geotekniske undersøgelser på strækningen, men umiddelbart vurderes det, at det kan blive nødvendigt at indvinde materialer uden for vejtracéet i områderne som vist på Figur 4.10 i VVM-redegørelsens projektbeskrivelse. I forbindelse med udvinding af materialer uden for vejtracéet vil der blive ansøgt om tilladelse til dette for konkrete fastlagte indvindingsområder.	
Indvinding af vejmaterialer ved saltsøer	Der vil ikke blive ansøgt om indvinding af materialer nærmere end 1 km fra saltsøer og saltsletter.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Saltsøer	Vejen anlægges, så der ikke kan løbe oliespild direkte ud til saltsøerne.	
Retablering af områder	I det omfang det bliver nødvendigt at indvinde nye eller deponere overfløede materialer uden for vejtracéet, vil overjorden i de aktuelle områder blive afrømmet, før aktiviteten gennemføres. Når aktiviteten er tilendebragt, vil overjorden blive tilbageført sådan, at området retableres så tæt på det oprindelige udseende som muligt.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Placering og dimension af vedligeholdelsesstationer	Vejen får en længde på omkring 130 km. For at servicere grusvejen og brugerne af denne etableres vedligeholdelses- og snerydningsstationer 3 steder. Disse etableres, når behovet opstår, og når forbindelsen er blevet udbygget til en egentlig grusvej. Bygningerne vil få en maksimal størrelse på 350 m ² og en højde på op til 8 m. Stationerne bliver indrettet med garage samt bolig for servicepersonale. Bygningerne vil blive indpasset i omgivelserne. Placeringen af bygningerne fremgår af Figur 4.10 i VVM-redegørelsens projektbeskrivelse.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Pontonbro	I Kangerluarsuk Tulleq vil der blive etableret en pontonbro, hvor skibene kan lægge til og modtage eller sætte passagerer og evt. ATV'er i land. Pontonbroen vil alene blive besejlet af skibe, der ikke er isforstærkede. Derfor er det valgt at etablere en pontonbro, som enten lægges på land eller fragtes til Sisimiut i de perioder, hvor det ikke er muligt at sejle på fjorden.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Areal ved pontonbro	Hvor skibene lægger til, etableres et areal på omkring 100 m ² til parkering af ATV'ere for afsætning og ombordstigning for passagerer. Dette område på 100 m ² skal terrænreguleres. Derudover skal der på arealet etableres et læskur til ventende passagerer. Terrænreguleringen forventes ikke at have nogen miljøpåvirkning, idet der anvendes materialer indvundet i de umiddelbare omgivelser. Der vil ikke være noget oplag af brændstof ved landgangen, idet den udelukkende vil blive anvendt i forbindelse med udveksling af passagerer fra ATV'er til båd og omvendt.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Servicebygning ved pontonbro	Der etableres en servicebygning ved pontonbroen ved Kangerluarsuk Tulleq. Det kan komme på tale at etablere den, selvom der i første omgang kun anlægges et ATV-spor, for at have en bygning til opbevaring af ATV'er og andre køretøjer.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Rastepladser	Udover vedligeholdelsesstationerne vil der blive etableret op til 10 rastepladser med affaldsopsamling samt læ- og toiletforhold. Placeringen af rastepladserne er endnu ikke fastlagt, men disse vil også blive indpasset i landskabet og etableres i god afstand fra raste- og fældningsområder for den endemiske grønlandske blisgås.	Afsnit 4.3 Projektbeskrivelse
Spildevand	Spildevand fra service- og toiletbygninger vil blive opsamlet i samletanke, hvorfra det vil blive transporteret til Sisimiut eller Kangerlussuaq, hvor det vil blive håndteret sammen med øvrigt spildevand fra bebyggelserne.	Afsnit 11.4 Spildevand, overfladevand og grundvand – Påvirkninger i driftsfasen
Affald	Affald fra bygningerne vil blive indsamlet og håndteret i henhold til gældende affaldsregulativer for kommunen.	Afsnit 12.4 Affald og affaldshåndtering – Påvirkninger i driftsfasen



3.1 Overordnet tidsplan for projektet

Følgende overordnede tidsplan for projektet ligger til grund for VVM-godkendelsen:

Tabel 1 Anlægsprojektets tidsplan som skitseret i VVM-redegørelsen

Aktivitet	Tidsrum
Offentlig høring af VVM-redegørelse	15. januar – 11. marts 2020
VVM-godkendelse	Maj 2020
Udbud af projekt for ATV-spor	Sommer 2020
Anlæggelse af ATV-spor	Sommer 2020
Ibrugtagning af ATV-spor	Sommer 2021
Anlæggelse af grusvej fra Kangerlussuaq til punktet for potentiel tværvej til Aasivissuit	Sommer 2020
Anlæggelse af grusvej fra punktet for potentiel tværvej til Aasivissuit til Kangerluarsuk Tulleq	Tidspunkt kendes ikke
Ibrugtagning af grusvej	Tidspunkt kendes ikke



4 Godkendelse med vilkår

Kapitlet indeholder VVM-godkendelsens vilkår. Kapitlet inddeles i generelle vilkår, i vilkår for hhv. anlægs- og driftsfase og i vilkår for nedlukning. I kapitel 5 begrundes vilkårene.

Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø fører tilsyn med, at vilkårene i nærværende VVM-godkendelse overholdes.

VVM-godkendelsen omfatter alene anlæg og drift af det projekt, som er beskrevet i VVM-redegørelsen. Foretages der ændringer, som ligger ud over de godkendte aktiviteter (herunder etablering af hoteller, hytter, tværvæg mellem Aasivissuit – Tasersuaq m.fl.), skal Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø forinden ansøges herom. Revideret projektbeskrivelse og andet materiale af relevans for ændringerne skal sendes til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø, hvorefter det vil blive vurderet, om ændringerne er godkendelsespligtige. Ændringerne må ikke igangsættes uden myndighedens skriftlige accept.

4.1 Vilkår for anlæg

Miljøplan

- 1 Før anlægsarbejderne igangsættes, skal Qeqqata Kommunia udarbejde en miljøplan for projektet. Miljøplanen skal beskrive:
 - a) Forholdsregler for udslip af olieprodukter og kemikalier, herunder opbevaringsforhold og forholdsregler, der iværksættes for at afværge og begrænse forurening i forbindelse med uheld og spild. Miljøplanen skal ud over generelle forholdsregler specifikt opstille forholdsregler for uheld og spild i områder med saltsøer og saltsletter.
 - b) Beskrivelse af, hvor der er risiko for, at spild eller udslip af olie/kemikalier kan forurene.
 - c) Plan for håndtering af kemikalier, affald og spildevand i anlægsfasen. Planen skal sikre, at håndteringen sker i overensstemmelse med vilkår 18-29.
 - d) Plan for snerydning på vejstrækninger, der gennemløber saltsletter i anlægsfasen, og som sikrer, at saltsøerne ikke tilføres miljøfremmede stoffer.
 - e) Beskrivelse af hvordan overfladeafstrømning i området håndteres.
 - f) Beskrivelse af placering og opbevaring af entreprenørmaskiner og øvrigt materiel mellem anlægsperioder.



Miljøplanen skal indsendes til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø til godkendelse. Anlægsarbejde må ikke igangsættes, før Departementet har godkendt miljøplanen.

Vejanlæg (placering og materialeindvinding)

- 2 Inden anlæg af ATV-spor og vigepladser skal bygherre forelægge Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø en plan for det endelige ATV-spor med angivelse af:
 - a) Områder til eventuel indvinding af vejmaterialer
 - b) Type og udformning af bro
 - c) Beskrivelse af indvindingsområder og anlæg af veje til disse.
 - d) Tiltag, der sikrer den hydrologiske sammenhæng, med angivelse af, hvor disse tiltag gennemføres. Dette indbefatter rørunderføringer, midlertidige broer m.m.

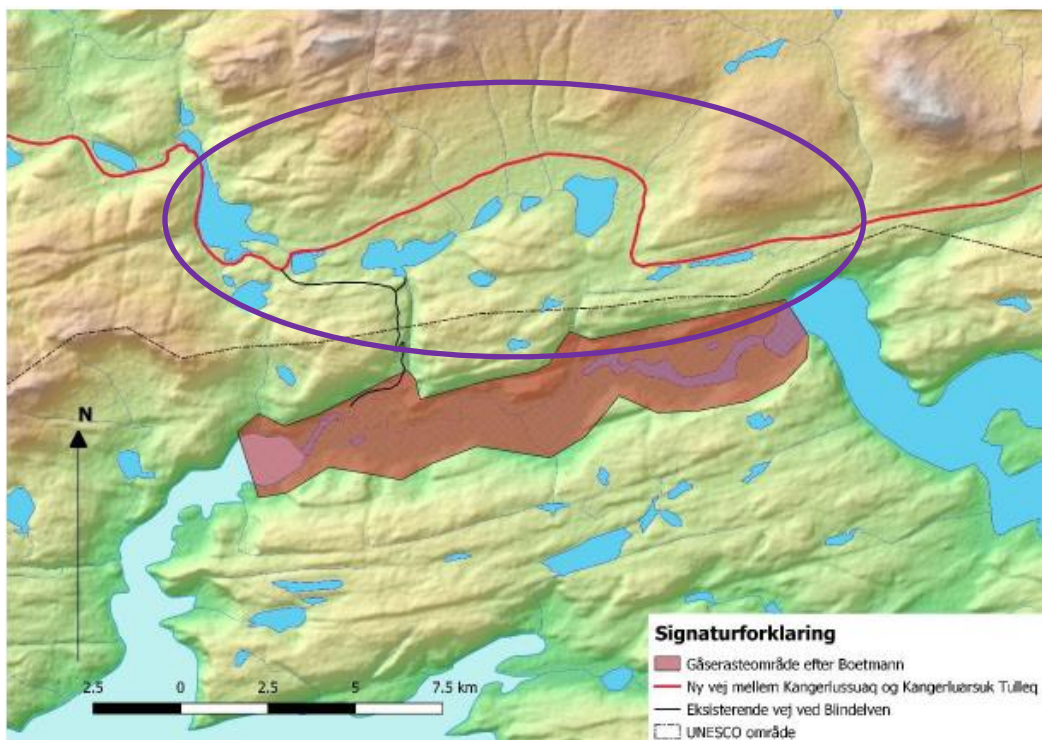
Anlæg af ATV-sporet må ikke igangsættes, før Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø har godkendt planen.

- 3 Inden anlæg af grusvejen skal bygherre forelægge Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø en plan for det endelige vejtracé med angivelse af:
 - a) Beskrivelse af underlag for vej og placering af vejkasse
 - b) Placering af vige-/rastepladser
 - c) Servicebygninger til maskiner til vedligehold af vejen og rydning af sne
 - d) Beskrivelse af områder til indvinding og oplag af materialer (bart fjeld/sand/organisk jord m.v.), inklusive midlertidige og permanente veje til disse områder.
 - e) Områder med behov for sprængningsarbejder og deponering af eventuelt overskydende sprængsten
 - f) Eventuel udbygning af bro
 - g) Tiltag, der sikrer den hydrologiske sammenhæng, med angivelse af, hvor disse tiltag gennemføres. Dette indbefatter eksempelvis rørunderføringer, midlertidige broer m.m.

Anlæg af grusvejen må ikke igangsættes, før Departementet har godkendt planen.



- 4 Vejen skal etableres således, at eventuel udslip af olie eller brændstoffer fra kørsel ikke påvirker saltsøer og saltsletter.
- 5 Vejanlæg må ikke ligge inden for beskyttelseszonen på 100 meter omkring saltsøer.
- 6 Indvindingsområder og oplag af materialer til vejanlægget må ikke ligge på saltsletter eller inden for beskyttelseszonen på 100 meter omkring saltsøer.
- 7 Linjeføring for vejanlæg skal i øvrigt fastlægges efter følgende kriterier:
 - a) Vejforløbet gennem saltsletter skal etableres med minimum udstrækning, dog under hensyntagen til 100 meter-afstandskravet til saltsøerne.
 - b) Der må ikke uden tilladelse fra Departementet anlægges vejanlæg i områder med større sammenhængende pilekrat.
 - c) Der må ikke uden tilladelse fra Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø anlægges vige-/rastepladser i områder med saltsletter.
 - d) Vejanlæg skal så vidt muligt etableres på naturtyperne klippe, barmark, fjeldhede og fjeldmark, så påvirkningen af overfladearealer og det omgivende miljø begrænses mest muligt.
 - e) Det skal så vidt muligt undgås at føre vejen gennem vådområder med kær- og mosevegetation samt i områder med høj artsdiversitet, herunder urtelier.
- 8 Der må ikke uden tilladelse fra Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø foretages sprængning med kvælstofholdige sprængstoffer tættere på end 1000 meter fra saltsøer og saltsletter eller i områder med naturlig afstrømning mod saltsøerne.
- 9 I områder med saltsøer og saltsletter skal anlægsarbejdet tilrettelægges således, at de hydrologiske forhold i området ikke forstyrres. Det skal sikres, at den lokale overfladeafstrømning i området også fungerer, efter at vejen er anlagt. Det kan eksempelvis ske ved at anlægge rørunderføringer under vejen og sikre, at vandet på nedstrøms side af vejen ledes ud over terræn igen.
- 10 Etableres vejen på tværs af mindre kildevæld og vandløb, skal det sikres, at nedstrøms liggende vådområder påvirkes minimalt.
- 11 Af hensyn til den grønlandske blisgås må anlægsarbejder i området nord for Blindeelven (området inden for den lille cirkel på Figur 3) ikke udføres i perioden 20. april til 1. juli.



Figur 3 Den lille cirkel markerer et område nord for blindelven, hvor der er registreret ynglende og rastende blisgæs.

- 12 For at undgå at kulturhistoriske fund påvirkes, skal anvisningerne i rapporten "Heritage impact assessment of the nature road between Sisimiut and Kangerlussuaq" følges ved etablering af vejen.

Materialeindvinding

- 13 Ved midlertidig materialeindvinding udenfor vejarealet skal eksisterende muld, tørv og vegetation ved anlæggelse af midlertidig vej til indvindingsområdet, så vidt muligt, bevares eller behandles og opmagasineres på en måde, så terrænet kan retableres (jf. vilkår 31).
- 14 Overskydende sprængsten fra sprængningsarbejder skal deponeres i udvalgte områder langs med og tæt på vejen og skal tilpasses omgivelserne.

Trafik i anlægsfasen

- 15 Der må ikke køres i områder, der ligger inden for beskyttelseszonen på 100 meter omkring saltsøer.
- 16 I områder med naturtypen saltjorde/saltsletter må der kun køres og arbejdes i vejtracéet.
- 17 Kørsel med tunge maskiner må kun ske på de etablerede arbejdsveje og pladser.



Håndtering af kemikalier, affald og spildevand i anlægsfasen

- 18 Alle produkter, der anvendes til husholdning, køkken, sanitære faciliteter, vaskeri m.m., skal så vidt muligt være miljøvenlige og miljømærkede (EU-Blomsten, Svanemærket eller tilsvarende).

Spildevand

- 19 Spildevand fra madlavning, tøjvask, badning og latriner (kloakvand) skal opsamles og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.

Affald og olieprodukter

- 20 Alt fast affald og olieprodukter skal håndteres i overensstemmelse med kravene anført i vilkår 21 til 29.
- 21 Tankanlæg til brændstof skal være dobbeltvægede. Alternativt skal tankanlægget placeres på en drypbakke eller membran med et opsamlingsvolumen svarende til mindst indholdet af den største tank. Tankanlægget skal opstilles på plan og tør bund og skal være sikret mod påkørsel. Tankanlægget skal være udstyret med automatisk lukkemekanisme og overløbsalarm.
- 22 Væsker som indeholder miljøfarlige stoffer, som bl.a. tungmetaller, kemikalier, brandfarligt, eksplosivt eller radioaktivt materiale, skal opsamles og må ikke ledes ud med spildevandet. Sådanne væsker skal behandles som farligt affald og opbevares overdækket i tætte beholdere på en drypbakke eller membran med et opsamlingsvolumen svarende til mindst indholdet af den største beholder. Beholderne skal sikres mod påkørsel. Beholderne skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
- 23 Affald må ikke afbrændes eller graves ned, henkastes og spredes i området, herunder i vandløb, i søer eller i havet. Alt affald skal indsamles og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
- 24 Madrester skal opbevares i flue-/dyresikre tætte beholdere med låg (f.eks. bjørne- og rævesikre affaldsbeholdere) og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
- 25 Olie- eller olieholdigt affald skal opbevares overdækket i tætte beholdere med låg på en drypbakke eller membran med et opsamlingsvolumen svarende til mindst indholdet af den største beholder. Beholderne skal sikres mod påkørsel. Affaldet bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer inden anlægssæsonen er afsluttet.
- 26 Rent træ og papirprodukter opbevares og transporteres ud af området til kommunal modtagestation.
- 27 Miljøfarligt affald, som indeholder tungmetaller, giftigt materiale eller andre farlige stoffer, skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale



affaldsregulativer. Ved opbevaring og transport skal affald opbevares overdækket i tætte beholdere med låg.

- 28 Ikke-brændbart materiale, herunder kasseret udstyr og tomme brændstofbeholdere, skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer inden anlægssæsonen er afsluttet.
- 29 Forurenede jord skal indsamles og håndteres som farligt affald i henhold til de kommunale affaldsregulativer og bortskaffes inden anlægssæsonen er afsluttet.

Retablering af midlertidige vejanlæg

- 30 Efter endt anlægsarbejde skal midlertidige veje til midlertidige indvindingsområder uden for vejtracéet retableres.
- 31 Eventuel muld/tørv/vegetation lagt i depot i etableringsfasen genplaceres/-plantes herefter på det tidligere midlertidige vejareal, således at rødderne er dækkede, og væksten kan genoptages. Ved retableringen skal det sikres, at eventuelle grøfter opfyldes, og at der sker en opblanding af substratet, således at det "nye vækstmedie" topografisk ligner overfladen i de naturlige næromgivelser mht. konturer, hældning, sammensætning af store og små sten, sand m.m., så der er en naturlig overgang til det omgivende miljø og naturarealerne. Der må ikke gødskes eller eftersås. Under retableringsfasen må der ikke køres på omgivende arealer med eksisterende vegetation. Efter retablering må der ikke køres på de retablerede arealer.
- 32 Eventuelle vejunderføringer af kildevæld og mindre vandløb fjernes, og vandløbets naturlige leje og forløb på strækningen genskabes.
- 33 Afsluttede arbejder skal fotodokumenteres, og dokumentationen skal indsendes til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø.

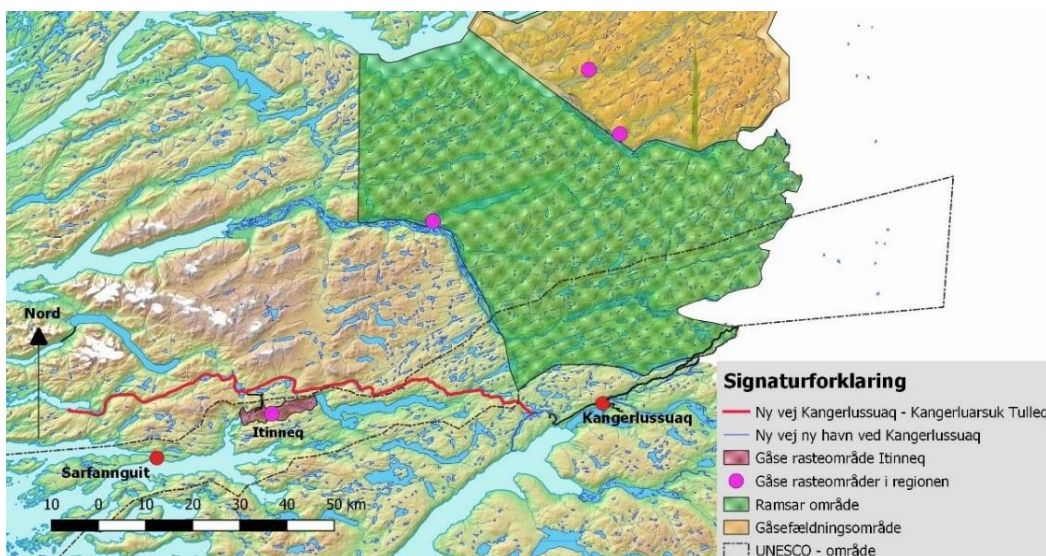
4.2 Vilkår for drift

Generelle vilkår

- 34 Motoriseret færdsel i og omkring projektområdet skal følge den kommunale vedtægt for kørsel i det åbne land.
- 35 I perioden 20. april til 1. juli må der kun parkeres på de af Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø godkendte rastepladser, jf. vilkår 3 b), indenfor ti km fra blisgæssenes forårsrasteplads og fourageringsområde ved Itinneq, jf. Figur 4. Ti km øst og vest for blisgæssenes forårsrasteplads og fourageringsområde opstilles i tilknytning til vejen skilte med information om blisgæssene, herunder at man i perioden 20. april til 1. juli kun må parkere på de anlagte rastepladser. På rastepladserne opstilles skilte el.lign. med information om blisgæssene. Informationerne skal som minimum være på grønlandsk, dansk og engelsk, og det skal tydeligt fremgå, at blisgæssene



ikke må forstyrres i perioden 20. april til 1. juli. I området må permanente indvindingsområder ikke anvendes i perioden 20. april til 1. juli, og der må i det hele taget ikke finde aktiviteter sted, som kan påvirke blisgæssene negativt. Qeqqata Kommunia skal i perioden 20. april til 1. juli føre tilsyn med, at vilkåret overholdes og underrette Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø herom som led i den årlige afrapportering, jf. vilkår 39.



Figur 4 Blisgæssenes forårsrasteplads/fourageringsområde ved Itinneq.

- 36 For at håndtere og begrænse et eventuelt spild/uheld samt spredning af affald skal der opstilles skilte ved indkørslen til saltsletterne samt ved rastepladserne. På skiltene anføres, at der ikke må efterlades affald i området, og at Qeqqata Kommunia (med anført telefonnummer) skal kontaktes, hvis der skulle ske spild af olie og miljøfremmede stoffer, eller hvis spild observeres.
- 37 Eventuelle underløb under vejen skal regelmæssigt vedligeholdes, så de holdes fri for sediment og organisk materiale og deres funktion til enhver tid er opretholdt.
- 38 Der indsendes dokumentation til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø for områder med vejmaterialer, der planlægges brugt til fremtidig vedligeholdelse af vejen. Dokumentationen skal indeholde et estimat for restvolumen og tidshorizont for indvindingsområdet, samt plan for retablering af området efter endt brug. Efter endt brug retableres området efter kravene anført i vilkår 31-32.
- 39 Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø skal én gang årligt modtage en afrapportering af Qeqqata Kommunias udførte tilsyn med kørsel i området, herunder i området omkring blisgæssenes forårsrasteplads og fourageringsområde jf. vilkår 35.
- 40 Under henvisning til punkt 1.5 i denne godkendelse skal Qeqqata Kommunia sikre, at Departementet for Uddannelse, Kultur og Kirke



inddrages ved aktiviteter, der kan være skæmmende eller ødelæggende for dele af området eller for området som helhed som følge af projektet.

Beredskabsplan for driftsfasen

- 41 Kommunen skal opbygge et beredskab i Kangerlussuaq, der kan håndtere og rydde op efter evt. uheld.
- 42 Før driften af vejen igangsættes, skal Qeqqata Kommunia udarbejde en beredskabsplan, der som minimum beskriver:
 - a) Forholdsregler for udslip af olieprodukter og øvrige kemikalier, herunder opbevaringsforhold og forholdsregler, der iværksættes for at afværge og begrænse forurening i forbindelse med uheld og spild.
 - b) Specifikke forholdsregler for uheld og spild i områder med saltsøer og saltsletter.
 - c) Vagtplaner og responstider.
 - d) Materiel og mandskab til rådighed.

Beredskabsplanen skal indsendes til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø til godkendelse senest tre måneder inden driften af vejen igangsættes.

Håndtering af kemikalier, affald og spildevand i driftsfasen

- 43 Spildevand og affald på rasteplasser og fra servicebygninger og tilhørende boliger langs vejen skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
- 44 Eventuel jordforurening behandles i henhold til de kommunale affaldsregulativer.
- 45 Qeqqata Kommunia skal udarbejde en plan for snerydning på vejstrækningen, der gennemløber saltsletter i driftsfasen, og som sikrer, at saltsøerne ikke tilføres miljøfremmede stoffer. Planen skal indsendes til Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø senest tre måneder før driften af vejen igangsættes.

4.3 Vilkår for nedlukning

- 46 Hvis vejens drift ophører, skal Qeqqata Kommunia senest et år før vejens nedlæggelse udarbejde en plan for fjernelse af vejen.

Nedlukningsplanen skal beskrive, hvordan berørte områder efterlades, og hvordan natur og miljø sikres i forbindelse med nedlukningen samt efter nedlukningen. Nedlukningsplanen skal godkendes af Departementet for



Arbejdsmarked, Forskning og Miljø, inden nedlukningsarbejderne igangsættes.





5 Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår

Tabellen nedenfor beskriver henholdsvis baggrund og begrundelse for de stillede vilkår til nærværende anlægsprojekts VVM-godkendelse. Vilkårene er baseret på VVM-redegørelsens foreslåede afværgeforanstaltninger og beskrevne forudsætninger, som medvirker til at begrænse projektets miljøpåvirkninger. Ydermere er VVM-godkendelsens vilkår baseret på en række krav, som normalt stilles ved VVM-godkendelse af VVM-pligtige anlæg. Endeligt kan der være tale om vilkår baseret på indkomne høringssvar, udtalelser fra andre myndigheder eller vilkår afledt af forhold i VVM-redegørelsen, hvor bygherre ikke foreslår afværgeforanstaltninger, men hvor Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø vurderer det nødvendigt for at undgå væsentlige negative miljøpåvirkninger.

Vilkår nr.	Begrundelse
1	Vilkåret om en miljøplan skal sikre, at der før anlægsarbejderne igangsættes er taget stilling til de forholdsregler, der skal træffes ved spild og uheld m.v. samt ved håndtering af kemikalier, bortskaffelse og genanvendelse af affald og spildevand. Miljøplanen skal samtidig bl.a. sikre, at overfladeafstrømningen håndteres miljømæssigt forsvarligt, herunder at der ikke tilføres miljøfremmede stoffer til saltsøerne, bl.a. i forbindelse med snerydning. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
2-3	Planer for placering og opbygning af vejanlæg og øvrige relaterede anlæg med tilhørende materialeindvindingsområder skal godkendes af Departement for Natur og Miljø for at sikre, at de opstillede forudsætninger i VVM-redegørelsen er efterlevet, bl.a. for at sikre den hydrologiske sammenhæng og at materialeoplæg er fastlagt som forudsat i VVM-redegørelsen.
4-9	Vilkårene stilles for at sikre beskyttelsen af sårbar og beskyttet natur, herunder især de unikke saltsøer og saltsletter. Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Naturbeskyttelsesloven.
10	Vilkåret stilles for at sikre, at områdets naturlige hydrologi påvirkes mindst muligt. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
11	Vilkåret stilles for at minimere påvirkningen af den beskyttede grønlandske blisgå.
12	Vilkåret stilles for at sikre de kulturhistoriske interesser i området. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
13-14	Vilkårene stilles for at sikre, at vejanlæggets påvirkning af området er så lille som mulig. Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
15-17	Vilkårene stilles hovedsageligt af hensyn til de beskyttede saltsøer og sårbare saltsletter, men også for generelt at minimere påvirkningen af landskabet, naturtyperne og miljøet. Vilkårene er i overensstemmelse med Naturbeskyttelsesloven og VVM-redegørelsen.
Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.8-29	I VVM-redegørelsen er det anført, at håndtering af kemikalier, affald og spildevand i anlægsfasen vil ske i overensstemmelse med retningslinjerne for håndtering af affald, der gælder for midlertidige feltlejre. Det er Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø's opfattelse, at retningslinjerne også bør gælde for feltlejre, såfremt der måtte etableres sådanne i forbindelse med anlægsarbejder, hvorfor der er fastsat vilkår herom. Retningslinjernes mulighed for afbrænding af affald er ikke medtaget som vilkår, da det er Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø's vurdering, at affald skal transporteres til godkendt virksomhed for endelig bortskaffelse/behandling.
30-33	Vilkårene stilles for at sikre, at indvinding af materialer under anlægsarbejdet påvirker den omgivende natur og miljø mindst muligt. Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen for så vidt angår hensyn til natur, herunder muligheden for at retablere terræn og natur.
34	Vilkåret stiles for at sikre, at der ikke finder ulovlig kørsel sted i det åbne land. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Miljøbeskyttelsesloven, herunder <i>Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 10. oktober 2013 om anvendelse af motoriserede befordringsmidler.</i>



35	Vilkåret stilles for at minimere påvirkningen af den beskyttede grønlandske blisgås. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Naturbeskyttelsesloven.
36	Vilkåret stilles for at sikre beskyttelsen af natur og miljø, herunder særligt saltsøer og saltsletter. Derudover stilles vilkåret for at sikre, at brugere af vejen har kendskab til, hvem der skal rettes henvendelse til ved spild. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Naturbeskyttelsesloven.
37	Vilkåret stilles for at sikre den hydrologiske sammenhæng.
38	Vilkåret stilles for at sikre, at påvirkningen af landskabet, naturen og miljøet minimeres mest muligt, herunder for så vidt angår retablering. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.
39	Vilkåret skal sikre, at ulovlig kørsel uden for vejen ikke utilsigtet væsentligt øger forstyrrelse og jagttrykket på bestanden af rensdyr, samt at ulovlig kørsel ikke ødelægger terrænet. Derudover skal vilkåret sikre, at blisgæssene ikke forstyrres i perioden 20. april til 1. juli.
40	Vilkåret stilles for at sikre UNESCO-verdensarvsområdet, som projektet gennemløber. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og <i>Selvstyrets bekendtgørelse nr. 1 af 30. januar 2018 om anden kulturarvsbeskyttelse af et nærmere afgrænset område i Vestgrønland omkring Aasivissuit-Nipisat.</i>
41-42	Vilkårene vedr. en beredskabsplan stilles for at sikre, at miljøpåvirkningen minimeres ved uheld, herunder særligt for så vidt angår beskyttelsen af saltsøer og saltsletter. Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Naturbeskyttelsesloven.
43-44	Vilkårene stilles for at sikre, at spildevand, affald og eventuel jordforurening håndteres efter gældende regler.
45	Vilkåret stilles for at sikre, at snerydning i driftsfasen håndteres på en måde, så saltsøerne ikke tilføres miljøfremmede stoffer. Vilkåret er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og Naturbeskyttelsesloven.
46	VVM-redegørelsen behandler ikke spørgsmålet om nedlukning af anlægget, og der er ikke planer om afvikling af vejen. Det er Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø vurdering, at der skal være en plan for nedlukning af anlægget, hvis driften ophører, så det sikres, at der ikke efterlades anlæg, der unødigt påvirker natur, miljø og landskab. Det er derfor påkrævet, at der ved nedlukning skal udarbejdes en nedlukningsplan for anlægget.



6 Administrative bestemmelser

I dette kapitel redegøres for bestemmelserne om bortfald og revision af VVM-godkendelsen (§§ 24-25), samt om påbud og forbud (jf. §§ 29-32), jf. *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen).

6.1 Bortfald af godkendelsen

I henhold til § 24 i VVM-bekendtgørelsen bortfalder VVM-godkendelsen, hvis den ikke er udnyttet inden 4 år efter VVM-godkendelsen er meddelt. En godkendelse er udnyttet, når etableringen eller ændringen af anlægget er påbegyndt.

Evt. fornyelse af VVM-godkendelsen kan baseres på denne godkendelse i det omfang, VVM-redegørelsen fra den XX maj 2020 fortsat er dækkende.

6.2 Revision af godkendelsen

I henhold til § 25 i VVM-bekendtgørelsen kan Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø, når der er forløbet mere end otte år efter godkendelsen, ændre vilkårene herfor med en ny VVM-godkendelse, så længe det er miljømæssigt begrundet, eller hvis der er udviklet bedre rensningsformer eller mindre forurenende produktionsmetoder.

6.3 Påbud

I henhold til § 29 i VVM-bekendtgørelsen kan Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø påbyde iværksættelse af afhjælpende foranstaltninger, såfremt vilkårene for godkendelse overtrædes, således at anlægget medfører forurening, der af Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø skønnes væsentlig. Hvis et meddelt påbud ikke efterkommes inden for den fastsatte frist, kan den myndighed, der har givet påbuddet, lade foranstaltningen udføre for Qeqqata Kommunias regning.

I henhold til § 32 i VVM-bekendtgørelsen kan der kun meddeles påbud efter § 29, såfremt:

- Vilkårene for godkendelsen overtrædes.
- Der er fremkommet nye, væsentlige oplysninger om forureningens skadelige virkning.
- Forureningen medfører væsentlige miljømæssige skadevirkninger, der ikke kunne forudses ved godkendelsens meddelelse, eller
- Forureningen går væsentligt ud over det, som blev lagt til grund ved godkendelsen.



6.4 Miljøtilsyn

I henhold til § 28 i VVM-bekendtgørelsen afholder Qeqqata Kommunia alle rimelige udgifter forbundet med tilsynets ophold på inspektionsstedet og eventuel transport i det omgivende område, som anlægget kan påvirke.

Som et led i et tilsyn vurderer Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø omfanget af tilsynet, herunder antal deltagere og varigheden og orienterer Qeqqata Kommunia herom.

6.5 Tilstødende godkendelser

Qeqqata Kommunia afholder Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø's udgifter til behandling og godkendelse af nærværende anlægsprojekts miljøhandleplan og andre planer og godkendelser, som fremgår af denne VVM-godkendelse.



7 Offentliggørelse og klagevejledning

I medfør af §§ 22 og 23 i VVM-bekendtgørelsen foretager Naalakkersuisoq for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø offentliggørelse af denne godkendelse på Grønlands Selvstyres hjemmeside www.naalakkersuisut.gl samt i landsdækkende og lokale medier.

Afgørelsen om VVM-godkendelse kan påklages til Klageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens¹ kapitel 14, jf. § 33 i VVM-bekendtgørelsen.

Klageberettigede er:

- Den, til hvem afgørelsen er rettet.
- Landslægeembedet.
- Alle, der må antages at have en individuel eller væsentlig interesse i sagens udfald.
- Foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative, miljø- og naturmæssige interesser.

Klagen sendes til:

Grønlands Selvstyre
Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø
Imaneq 1A 801
Postboks 1614
3900 Nuuk
E-mail: PAN@nanoq.gl

Departementet for Arbejdsmarked, Forskning og Miljø vil ved modtagelse af klager over VVM-godkendelsen herefter sende klagen til Klageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse, ledsaget af det materiale, der er indgået i sagens bedømmelse. Samtidig oplyses sagens parter om, at der er indkommet en klage i sagen.

Offentlighedens frist for at klage over en meddelt VVM-godkendelse er fastsat til 6 uger fra den dag, hvor godkendelsen annonceres for offentligheden. Eventuelle klager over en meddelt VVM-godkendelse skal indsendes til den angivne adresse, så klagerne er Grønlands Selvstyre i hænde før klagefristens udløb.

Klageudvalgets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

I henhold til miljølovens § 63 vil offentlighedens klager ikke have opsættende virkning for VVM-godkendelsen i den periode, hvor Klageudvalget vedrørende

¹ Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet



miljøbeskyttelse behandler de eventuelle klager, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet.

I henhold til miljølovens § 64 må bygge- og anlægsarbejder ikke påbegyndes, før udløbet af klagefristen.