



Qeqqata Kommunia
Postboks 1014
Makkorsip Aqq. 2
3911 Sisimiut

Att. : Hans Holt Poulsen

Brevdato: 23-11-2018
Sags nr. 2017 - 3492
Akt. nr. 7092721

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 anlægsprojektet ”Ny havn og vej ved Kangerlussuaq”

Indhold

1. Indledning	3
1.2. Formål	3
2. Beskrivelse af projekt og alternativer	4
2.1 Hovedprojekt	4
2.1.1 Anlægsfase	6
2.1.2. Driftsfase	6
2.1.3. Nedlukning	7
2.2 Alternativer	7
3. Regelgrundlag	7
3.1. Lovgrundlag	7
3.1.1 Naturkonsekvensvurdering	8
3.1.2 Miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder	8
3.1.3 Tilladelse til udledning af spildevand	8
3.1.4 Yderligere tilladelser og godkendelser	8
3.1.5 Retningslinjer for håndtering og bortskaffelse af affald	8
3.2 Plangrundlag	9
4. Godkendelsens vilkår	9
Miljøplan	9
Vilkår for anlæg	9
Vilkår i henhold til VVM-redegørelsen	10
Vejanlæg (Placering, materiale indvinding og arbejdslejr)	10

Midlertidig feltlejr	11
Trafik i anlægsfasen	11
4.2. Vilkår for drift	13
Generelle vilkår	13
Ny vej og tilknyttede vejanlæg	14
Håndtering af kemikalier, affald og spildevand i driftsfasen	14
Havneanlæg	14
Vilkår for nedlukning	14
5. Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår	15
5.1. Øvrige vilkår	15
6. Administrative bestemmelser	17
6.1. Bortfald af godkendelsen	17
6.2. Revision af godkendelsen	17
6.3. Påbud	17
6.4. Miljøtilsyn	18
7. Offentliggørelse og klagevejledning	18
Bilag 1 VVM-redegørelsens forudsætninger og afværgeforanstaltninger	19

1. Indledning

Hermed meddeles Qeqqata Kommunia tilladelse til at etablere en ny havn nær Kangerlussuaq, samt tilladelse til etablering af ny vej mellem Kangerlussuaq og det nye havneanlæg som ansøgt den 1. november 2014.

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*. Godkendelsen gives på baggrund af den offentliggjorte VVM-redegørelse og de indkomne høringsvar.

1.2. Formål

Den eksisterende havn ved Kangerlussuaq har en vanddybde på mindre end to meter. Krydstogtskibe og fragtskibe må derfor ligge for svaj på dybere vand længere ude i fjorden og foretage omlastning af gods og passagerer til pramme og feederbåde, som kan lægge til ved den nuværende havn. Denne proces er dyr og besværlig for både fragterhvervet og for krydstogsturismen.

Krydstogtsturismen benytter endvidere lufthavnen i Kangerlussuaq, som i dag er den eneste lufthavn med trafik med større fly ind og ud af Grønland. De nuværende forhold er uhensigtsmæssige for en optimal og sikker betjening af krydstogtgæsterne, hvilket begrænser krydstogtselskabernes interesse i at anvende lufthavnen i Kangerlussuaq samt de turistfaciliteter, som findes i bygden. Hvis der etableres en ny havn med god vanddybde og tilhørende vej, forventes det, at krydstogtselskaberne vil anvende Kangerlussuaq i større omfang end i dag.

Formålet med projektet er derfor at etablere en ny havn nær Kangerlussuaq, med så stor vanddybde at fragt- og krydstogtsskibe kan lægge direkte til kaj. Projektet skal derved gøre det nemmere at betjene fragtrafikken og krydstogtsturismen og dermed sikre mulighederne for en øget omsætning og beskæftigelse i Kangerlussuaq. Den nye havn gør det samtidigt nødvendigt at etablere en ny vej til havnen fra masteområdet ved Kelly Ville. Samtidig vil anlæg af en ny havn gøre det muligt for fragtskibe at losse gods direkte til kaj, hvilket vil reducere liggetid og omkostninger ved godshåndtering betydeligt. Den nye havn og vej vil som følge af den enklere godshåndtering også give forbedret arbejdsmiljø i forbindelse med håndteringen af gods.

Før projektet kan gennemføres, skal der meddeles en VVM-godkendelse i henhold til *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (VVM-bekendtgørelsen). Projektet er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 punkt 9: *Søhandelshavne samt vandveje og havne til indre sejlads, der kan besejles og anløbes af skibe på over 1.350 tons*, og anlægsprojektet er derfor obligatorisk VVM-pligtigt.

2. Beskrivelse af projekt og alternativer

2.1 Hovedprojekt

Projektet består af en etablering af en ny havn ca. 10 km fra den eksisterende havn samt en grusvej mellem havnen og det nuværende vejnet ved Kelly Ville. Vejen er ca. 15 km lang og etableres som to tre meter brede vejbaner af grus med grøfter, som dimensioneres til en hastighed på 40 til 60 km/t. Vejforløbet og placeringen af den kommende havn ses på figur 1. Vejforløbet etableres sandsynligvis med vigepladser på udvalgte steder. Der etableres eventuelt en eller flere rastepladser, hvorfra det er muligt for turister at besøge naturen.

Da der vil være strækninger, hvor vejen vil udgøre en hindring for vandets frie bevægelighed vil der de steder dette er tilfældet, blive etableret underløb i form af ”Armcør” samt grøfter uden befæstelse, da der generelt set er tale om forholdsvist små vandmængder.

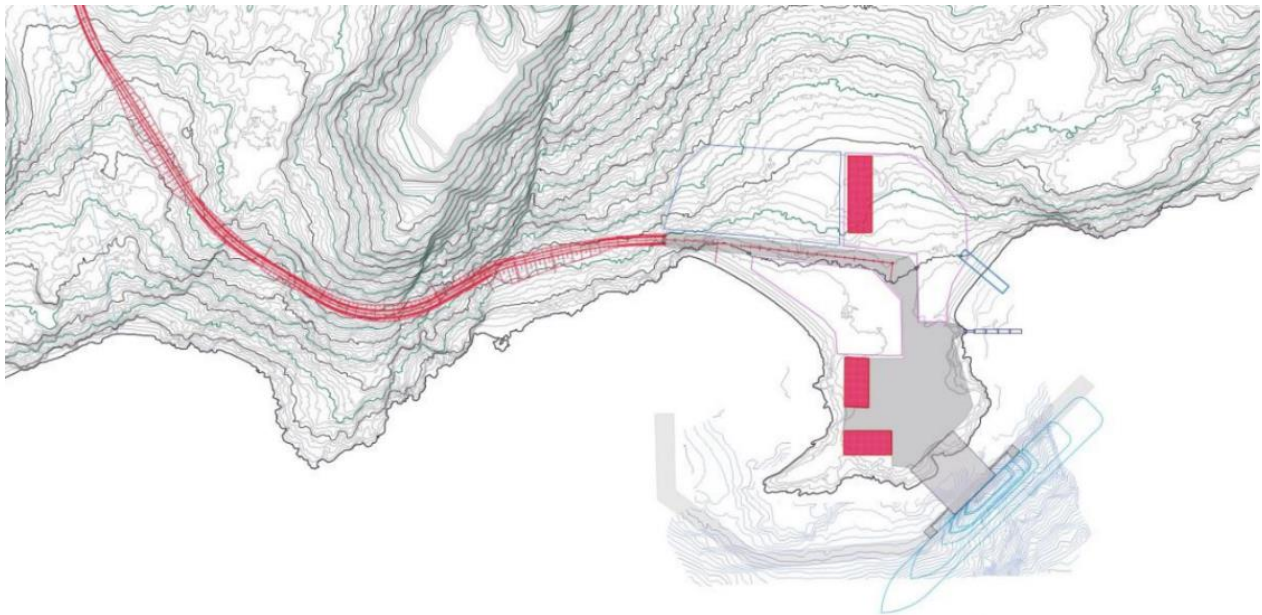


Figur 1 Vejforløb og placering af havn

Havnen etableres med en kaj på 60x60 meter samt to meget store fortøjningspæle (duc d'alber), hvilket giver mulighed for, at store skibe kan ligge ved kaj, ligesom det vil være muligt, at to skibe kan ligge ved kaj samtidigt. Som det fremgår af figur 2, vil der blive etableret områder bag kajen (baglandet), hvor der etableres lagerbygninger og udendørs arealer, hvor der kan ske oplagring af containere og gods.

Der vil i første omgang ikke blive etableret velfærdsbygninger og spildevandsopsamling på havnen. Havnen forventes at blive betjent af personalet i de lastbiler, der anvendes til transporten af godset til og fra Kangerlussuaq samt af personale på fragtskibene. Det vil dog blive nødvendigt at etablere belysning, hvorfor der også etableres et energianlæg (generator med tankanlæg). Hvis aktiviteterne på længere sigt skulle udvide sig i forhold til ovenstående, kan det komme på tale at etablere en egentlig velfærdsbygning med afløb til en samletank. I det omfang, der bliver genereret affald på havnen, vil der blive opstillet et affaldssystem.

Nordvest for selve havnen etableres en mindre jollehavn/lystbådehavn samt et ophalersted for en brændstofbarge, som skal anvendes, hvis havnen ønskes anvendt til losning af større mængder brændstof. Kajen vil blive etableret med spuns eller lignende konstruktioner. Bag spunsen opbygges kajen af sprængsten eller andre materialer, som indvindes i området. Kajen afsluttes med en belægning, som kan bære belastningen fra den fremtidige brug af havnen. Den forventede udformning af havnen ses på figur 2. De lysegrå moler antyder en evt. senere udvidelse af havnen, der ikke er vurderet i VVM-redegørelsen.



Figur 2 Forventet udformning af havnen

2.1.1 Anlægsfase

I forbindelse med anlæg af vej og havn vil der være kørsel med entreprenørmaskiner i hele projektområdet. Desuden vil der blive foretaget sprængningsarbejder inden for projektområdet og sandsynligvis ramning af spuns. Der vil blive etableret en arbejdslejr i forbindelse med havnen, hvor de fremtidige havnearealer vil blive anlagt. Derimod vil fremdriften af vejen blive gennemført så hurtigt, at der ikke etableres arbejdslejr i forbindelse med etablering af denne.

Materiale til etablering af havnen og vejen vil blive indvundet i nærområdet som følge af udgravning eller (nedknusning) af udsprængt materiale.

2.1.2. Driftsfase

Når havn og vejforbindelse er anlagt, vil havnen kunne håndtere krydstogtskibe og læsning og lodsning af containere. Havnen vil ikke modtage brændstof til Kangerlussuaq, da disse modtages i meget store mængder. Det vil derfor være urealistisk at køre det i tankvogne fra den nye havn til Kangerlussuaq. Det forudsættes derfor, at brændstof til Kangerlussuaq leveres som i dag ved den gamle havn. Havnen vil kunne håndtere skibe op til 230 meter med en dybdegang på 10 meter. Med den nye havn forventes antallet af fragtskibe, containerskibe og krydstogtskibe at stige med 10 til 20 %. Som reference har der i 2015 været 37 krydstogtskibe med udskiftning af passagerer. Havnen vil være operationel i den isfrie periode af året.

I driftsfasen vil der være kørsel med busser og godstransport til og fra havnen. Trafikken vil være meget begrænset, men vil resultere i at de nærliggende naturområder sandsynligvis i højere grad vil blive brugt til rekreative aktiviteter og økoturisme. Den anlagte vej mellem Kangerlussuaq og den nye havn skal vedligeholdes, hvorfor der vil være et vedvarende behov for grusmaterialer, som skal indvindes fra områder langs den nye vej.

2.1.3. Nedlukning

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

2.2 Alternativer

Det er vurderet, om der er andre mulige placeringer af havnen. Alternative placeringer af havnen har været drøftet, men er ikke undersøgt nærmere i VVM-processen. De alternative placeringsmuligheder, samt årsag for fravalg beskrives nedenfor med baggrund i VVM-redegørelsen. Bredderne af fjorden er meget stejle, hvorfor der skal bortsprænges meget fjeld, hvis man skal ned til fjorden andre steder end det udvalgte sted. Vejen til havnen vil passere forbi de tre saltsøer i området i en afstand på mindst 115 meter. Hvis vejen skulle lægges i større afstand fra saltsøerne, ville den blive betydeligt længere, hvilket ville forøge både anlægs- og driftsomkostningerne betydeligt.

3. Regelgrundlag

3.1. Lovgrundlag

Etablering af anlægsprojektet ”Ny havn og vej ved Kangerlussuaq” er opført på bilag 1, punkt 9 i *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn* (Søhandelshavne samt vandveje og havne til indre sejlads, der kan besejles og anløbes af skibe på over 1.350 ton) og anlægsprojektet er dermed obligatorisk VVM-pligtigt.

VVM-redegørelsen indeholder samtidig en naturkonsekvensvurdering i henhold til kapitel 14 i Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse.

Der er derfor gennemført en VVM-undersøgelse og en naturkonsekvensvurdering, og der er udarbejdet en VVM-redegørelse, hvori naturkonsekvensvurderingen er indarbejdet.

VVM-redegørelsen beskriver det ansøgte projekt og redegør for projektets sandsynlige påvirkninger på miljø og befolkning. VVM-redegørelsen beskriver samtidigt projektets konsekvenser for landskabet, fjord- og havområder og naturen, således at Naalakkersuisut på et fuldt informeret grundlag kan træffe afgørelse om, hvorvidt der skal gives godkendelse til projektet og med hvilke vilkår.

VVM-redegørelsen har været i høring fra den 5. oktober 2017 til den 5. december 2017, således at offentligheden har haft mulighed for at fremsætte bemærkninger til VVM-redegørelsen. Der er indkommet ét høringssvar fra KANUKOKA. Høringssvarets eneste kommentar var, at KANUKOKA forventede, at der ville blive taget hensyn til Qeqqata Kommunias bemærkning til projektet.

VVM-redegørelsen er efterfølgende revideret, således at den forholder sig til høringssvarets relevante kommentarer. Departementet for Natur, Miljø og Forskning har vurderet, at revisionen af VVM-redegørelsen (som konsekvens af høringssvaret) ikke medfører væsentlige ændringer af anlægsprojektets forventede miljøpåvirkninger, hvorfor den reviderede VVM-redegørelse ikke sendes i fornyet høring.

Nærværende VVM-godkendelse fungerer som én samlet godkendelse, hvori tilladelser og godkendelser i henhold til flere miljø- og naturlovgivninger er indbygget. Nærværende VVM-

godkendelse inklusiv vilkår vil derfor udgøre det for én samlet tilladelse til etablering af anlægget inden for de nedenfor beskrevne lovgivninger:

3.1.1 Naturkonsekvensvurdering

Da etableringen af anlægsprojektet ”Ny havn og vej ved Kangerlussuaq” er et større bygge- og anlægsarbejde, skal der i henhold til kapitel 14 i *Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse* (Naturbeskyttelsesloven) udarbejdes en naturkonsekvensvurdering for projektet. Naturkonsekvensvurderingen er indarbejdet i VVM-redegørelsen og opfylder kravene til omfang og detaljeringsgrad af naturkonsekvensvurderinger.

3.1.2 Miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder

Miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder reguleres af *Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 11 af 20. august 2004 om miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder m.v.* (Bekendtgørelse om miljøgodkendelse). Det fremgår af bilag 1, punkt 9 til bekendtgørelsen om miljøgodkendelse, at der skal ansøges om miljøgodkendelse af Søhandelshavne samt vandveje og havne til indre sejlads, der kan besejles og anløbes af skibe på over 1.350 tons.

I henhold til § 35 stk. 5 i VVM-bekendtgørelsen skal en miljøgodkendelse af særligt forurenende virksomheder efter kapitel 5 i *Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet med senere ændring (Miljøbeskyttelsesloven)* indgå som en del af den samlede VVM-godkendelse.

3.1.3 Tilladelse til udledning af spildevand

Bortskaffelse af latrin og spildevand reguleres af *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 12. juni 2015 om bortskaffelse af latrin og spildevand (Spildevandsbekendtgørelsen)*. Af Spildevandsbekendtgørelsens § 14 stk. fremgår det, at udledning af spildevand til recipienten kræver en udledningstilladelse. Af Spildevandsbekendtgørelsens § 14 stk. 10 fremgår det ligeledes, at spildevandstilladelsen for anlæg omfattet af kravet om VVM-godkendelse skal indarbejdes i anlæggets VVM-godkendelse.

I henhold til § 26 i VVM-bekendtgørelsen skal tilladelse til nærværende projekt, til udledning af spildevand direkte til vandløb, søer eller havet efter kapitel 4 i *Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet med senere ændring (Miljøbeskyttelsesloven)* indgå som en del af den samlede godkendelse.

3.1.4 Yderligere tilladelser og godkendelser

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

3.1.5 Retningslinjer for håndtering og bortskaffelse af affald, herunder byggematerialer

Håndtering og bortskaffelse af affald og forurenede jord i nærværende anlægsprojekts 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) og 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.

3.2 Plangrundlag

Qeqqata Kommunia har vedtaget tillæg nr. 20 ”Kangerlussuaq ny havn” til kommuneplan 2012-2024 for Qeqqata Kommunia. Tillægget omfatter redegørelse og bestemmelser for anlæg af ny havn med kaj anlæg på op til 600 meters længde, samt etablering af oplagsarealer til containere og andet gods, samt nødvendige bygninger til servicering af skibe og krydstogtgæster. Tillægget omfatter også anlæg af vej fra Kelly Ville til den nye havn inklusiv 3-4 vigepladser langs vejen.

4. Godkendelsens vilkår

Kapitlet indeholder VVM-godkendelsens vilkår. Kapitlet er inddelt i vilkår for anlægsfasen, vilkår for driftsfasen og vilkår for nedlukning. Begrundelserne for de stillede vilkår fremgår af kapitel 5.

Miljøplan

Vilkår for anlæg

Før anlægsarbejderne igangsættes, skal Qeqqata Kommunia udarbejde en miljøplan for projektet. Miljøplanen skal både gælde for anlægs- og driftsfasen. 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 for både anlægs- og driftsfasen. Miljøplanen skal ud over generelle forholdsregler specifikt opstille forholdsregler for uheld og spild i områder med saltsøer og saltsletter i både anlægs- og driftsfasen.
- b. Planen skal indeholde forholdsregler for bekæmpelse af forurening af havet i forbindelse med driftsfasen.
- c. Plan for håndtering af kemikalier, affald og spildevand i både anlægs- og driftsfasen. Planen skal sikre, at håndteringen sker i overensstemmelse med vilkår 22-30.
- d. Plan for snerydning på vejstrækninger, der gennemløber saltsletter i både anlægs- og driftsfasen, og som skal sikre, at saltsøerne ikke tilføres miljøfremmede stoffer.
- e. Udsprængte materialer i forbindelse med anlæggelse af havn og vej, som ikke anvendes til etableringen af projektet, skal genindbygges inden for projektområdet.
- f. Plan for håndtering af sprængning af fjeld under vandet i fjorden for at modvirke påvirkning af marine havpattedyr.

- g. Beskrivelse af vejtracé, vejudvidelser til passage af busser/lastbiler, eventuelle permanente rastepladser langs vejen, samt midlertidig feltlejr ved havnen og beskrivelse af vejadgang til områder til indvinding og oplag af vejmaterialer, hvor disse ikke indvindes i vejforløbet. I beskrivelsen skal angives:
- i. Beskrivelse af underlag for vej, raste-/vigepladser, arbejdslejr og materialeoplag (bar fjeld/sand/ organisk jord mv.)
 - ii. Beskrivelse af vej, arbejdslejr og hvor materialeoplag etableres samt hvilke områder/naturtyper/ vegetation, som vejen vil blive lagt i.
 - iii. Beskrivelse af hvor der er risiko for, at spild eller udslip af olie/ kemikalier kan forurene nærliggende søer og vandhuller.
 - iv. Beskrivelse af områder til indvinding og oplag af vejmaterialer og materialer til havneanlæg.
 - v. Beskrivelse af hvordan overfladeafstrømning i området håndteres.

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

Vilkår i henhold til VVM-redegørelsen

Vejanlæg (Placering, materiale indvinding og arbejdslejr)

1. Den nye vej skal etableres som en tosporet grusvej, hvor hver vejbane er tre meter bred og har en 0,5 meter bred rabat i begge sider. Grusvejen dimensioneres til hastigheder på mellem 40 til 60 km/t. Der skal etableres underløb, hvor vejen udgør en forhindring for vandets frie bevægelighed.
2. Inden anlæg af vejen skal bygherre forelægge Departementet for Natur, Miljø og Forskning en plan for det endelige vejtracé med angivelse af områder til indvinding af vejmaterialer, områder med behov for sprængningsarbejder, anlæg af midlertidige veje til indvindingsområder og anlæg af underløb. Planen skal sikre, at den hydrologiske sammenhæng i området ikke forstyrres. Anlæg af den nye vej må ikke igangsættes, før Departementet for Natur, Miljø og Forskning har godkendt planen.
3. Vejanlæg inklusiv vige-/rastepladser må ikke ligge inden for beskyttelseszonen på 100 meter omkring saltsøerne.
4. Vejen skal anlægges, så denne har størst mulig afstand til saltsøerne.
5. Linjeføring for vejanlæg skal i øvrigt fastlægges efter følgende kriterier:
 - a. Vejforløbet gennem saltsletter skal etableres med minimum udstrækning.
 - b. Der må ikke anlægges vejanlæg i områder med større sammenhængende pilekrat.
 - c. Vejanlæg skal så vidt muligt etableres på naturtyperne klippe, bar mark, fjeldhede og fjeldmark, så påvirkningen af overfladearealer og det omgivende miljø begrænses mest muligt.
 - d. Det skal så vidt muligt undgås at føre vejen gennem vådområder med kær- og mosevegetation.

6. Der må ikke uden tilladelse fra Departementet for Natur, Miljø og Forskning foretages sprængning med kvælstofholdige sprængstoffer tættere end 1000 meter fra saltsøer og saltsletter.
7. Der må ikke uden tilladelse fra Departementet for Natur, Miljø og Forskning anlægges vige-/rastepladser i områder med saltsletter.
8. Der må ikke indvindes vejmaterialer i områder med saltsøer og saltsletter og ikke nærmere end 1000 meter fra disse.
9. I områder med saltsøer og saltsletter må 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 dræn under vejen og sikre, at vandet på den nedstrøms side af vejen ledes ud over terræn igen.
10. Etableres vejen på tværs af mindre kildevæld og vandløb, skal disse underføres vejen på en måde, som sikrer, at nedstrøms liggende vådområder påvirkes minimalt.
11. Grønlands Nationalmuseum og Arkiv skal varsles tre måneder før anlægsarbejdet opstartes, med henblik på at sikre, at der kan gennemføres en arkæologisk feltundersøgelse i området for nedkørsel fra højfjeldet, hvor der muligvis findes et bosted for Saqqaq-kulturen.

Materialeindvinding

12. Ved materialeindvinding uden for vejføringen 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 reetableres (jf. vilkår 31).

Midlertidig feltlejr

13. Etablering og drift af en midlertidig arbejdslejr skal finde sted på arealer i umiddelbar nærhed af de fremtidige havnearealer.
14. Der må ikke etableres yderligere feltlejr.
15. Arbejdslejrens arealer skal holdes ryddelige og hygiejniske.

Trafik i anlægsfasen

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

Spildevand

19. Gråt og sort spildevand kan udledes til havet forudsat, at det sker ved hjælp af et udløb, der ved laveste vandstand stadig er dykket under havoverfladen. Udledningen skal ske på steder med god vandudskiftning, således at en tilstrækkelig stor fortynding og spredning af spildevandet i havet opnås.

20. Departementet for Natur, Miljø og Forskning kan kræve, at kvaliteten af spildevandet overvåges, hvis f.eks. antallet af personækvivalenter eller miljøets følsomhed retfærdiggør dette.
21. Slam fra samletanke skal bortskaffes i henhold til *Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 12. juni 2015 om bortskaffelse af latrin og spildevand* og det til enhver tid gældende kommunale spildevandsregulativ.
22. Forurenede overfladevand fra rensepladser eller lignende, der etableres på kajarealet, må ikke udledes direkte til fjorden, men bortskaffes efter det til enhver tid gældende kommunale spildevandsregulativ.

Affald og olieprodukter

23. Alt fast affald og olieprodukter skal håndteres i overensstemmelse med kravene anført i de følgende vilkår 23 -29.
24. 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 bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
25. Affald må ikke afbrændes eller graves ned, henkastes og spredes i området, vandløb, søer eller havet. Alt affald skal indsamles og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer. Farligt affald skal indsamles og håndteres som farligt affald i henhold til de kommunale affaldsregulativer.
26. Madrester skal opbevares i flue-/dyresikre og tætte beholdere med låg (f.eks. bjørne- og rævesikre affaldsbeholdere) og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
27. Olie- eller olieholdigt affald skal opbevares i tætte beholdere med låg under tag og bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
28. Miljøfarligt affald, som indeholder tungmetaller, giftigt materiale eller andre farlige stoffer, skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer. Ved opbevaring og transport af affald skal dette opbevares i tætte beholdere med låg.
29. Affald, herunder kasseret udstyr og tomme brændstofbeholdere, skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affaldsregulativer.
30. I forbindelse med anlægsarbejdet skal der løbende føres tilsyn med, at der ikke fremkommer bjergarter med miljøfarlige stoffer (radioaktive stoffer, tungmetaller mm.). Hvis det sker, skal der iværksættes tiltag, der sikrer, at stofferne ikke spredes til miljøet.

Retablering - midlertidige vejanlæg

31. Efter endt anlægsarbejde skal midlertidige veje til områder og indvindingsområderne, der er tømt for vejmaterialer, reetableres.
32. 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.
33. Ved reetableringen skal det sikres, at eventuelle grøfter opfyldes, og at der sker en opblanding, således at det nye vækstmedie topografisk ligner overfladen i de naturlige næromgivelser mht. kontourer, hældning, sammensætning af store og små sten, sand mm. Hensigten hermed skal være, at skabe en naturlig overgang mellem de reetablerede- og naturarealerne.
34. Der må ikke gødskes eller eftersås.
35. Under reetableringsfasen må der ikke køres på omgivende arealer med eksisterende vegetation.
36. Eventuelle vejunderføringer af kildevæld og mindre vandløb fjernes, og vandløbets naturlige leje og forløb på strækningen genskabes.
37. Efter reetablering må der ikke køres på det reetablerede vejareal.
38. Afsluttede arbejder skal fotodokumenteres, og dokumentationen skal indsendes til Departementet for Natur, Miljø og Forskning.
39. Der indsendes dokumentation til Departementet for Natur, Miljø og Forskning for områder med vejmaterialer, der planlægges brugt til fremtidig vedligeholdelse af vejen til den nye havn. Dokumentationen skal indeholde et estimat for restvolumen og tidshorisont for indvindingsområdet, samt plan for reetablering af området efter endt brug. Efter endt brug reetableres området efter kravene anført i vilkår 34.

Havneanlæg - Etablering af havneanlæg

40. Der opsættes sælpinger inden anlægsstart af spunsarbejdet. Pinger skal være virksomme i minimum 0,5 time inden støjende aktiviteter (nedramning af spuns til kaj anlæg, nedramning af pæle til duc d'alber, sprængning af fjeld under vand) igangsættes og fortsættes så længe de støjende aktiviteter er i gang.
41. Der skal benyttes soft-start ved nedramning af spuns eller pæle på det marine område. Styrken skal langsomt øges til fuld effekt over en periode på 15-20 minutter.

4.2. Vilkår for drift

Generelle vilkår

42. Al kørsel til og fra den nye havn må kun ske på den etablerede vej til havnen.
43. For at begrænse påvirkningen fra spild af f.eks. olie eller andre produkter opstilles der skilte ved indkørslen til saltsletterne. På skiltene anføres, at der ikke må efterlades affald i området.

Ny vej og tilknyttede vejanlæg

44. Dræn og underløb under vejen skal regelmæssigt vedligeholdes, så de holdes fri for sediment og organisk materiale.

Håndtering af kemikalier, affald og spildevand i driftsfasen

45. Spildevand fra mandskabsfaciliteter og vente-/servicefaciliteter for krydstogtsturister på havnen skal opsamles i samletanke og bortskaffes i henhold til gældende kommunale spildevandsregulativer og spildevandsbekendtgørelsen
46. Affald fra mandskabsfaciliteter og vente-/servicefaciliteter for krydstogtsturister skal håndteres efter kommunens gældende affaldsregulativer.
47. Spildevand og affald på eventuelle rastepladser langs vejen skal bortskaffes i henhold til gældende kommunale affalds- og spildevandsregulativer samt spildevandsbekendtgørelsen.
48. Eventuel jordforurening behandles i henhold til de kommunale affaldsregulativer.
49. Tankanlæg i havnen skal være dobbeltvæggede og stå i tæt overdækket tankgård med tilstrækkelig opkant til, at indholdet fra tanken eller tankene kan rummes og stadig efterlade mindst 10 cm fri opkant i reserve. Den krævede spildkapacitet skal til en hver tid og under alle vejrforhold sikres.

Havneanlæg

50. Hvis der i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder i havnen foregår ramning eller sprængning under vand, skal vilkår 41 og 42 følges.

Vilkår for nedlukning

51. Hvis anlæggets drift ophører, skal Qeqqata Kommunian senest et år før anlæggets ophør udarbejde en plan for nedlukning af anlægget.

Nedlukningsplanen skal beskrive, hvordan berørte områder efterlades, og hvordan natur og miljø sikres i forbindelse med nedlukningen og efter nedlukningen. Nedlukningsplanen skal godkendes af Departementet for Natur, Miljø og Forskning, inden nedlukningsarbejderne igangsættes.

5. Baggrund og begrundelser for de fastsatte vilkår

VVM-redegørelsen indeholder en beskrivelse af de tiltag, der skal gennemføres for at nedbringe miljøpåvirkningerne til et acceptabelt niveau – de såkaldte afværgeforanstaltninger. Endvidere er der i redegørelsen beskrevet en række forudsætninger, som medvirker til at begrænse projektets negative miljøpåvirkninger.

Disse afværgeforanstaltninger og forudsætninger er grundlaget for hovedparten af de fastsatte vilkår i godkendelsen.

I oversigten over foranstaltninger i bilag 1 er det angivet, om det vedrører anlægs- eller driftsfasen. VVM-redegørelsen omfatter ikke nedlukningsfasen.

5.1. Øvrige vilkår

Hovedparten af de fastsatte vilkår tager udgangspunkt i VVM-redegørelsens afværgeforanstaltninger og forudsætninger, samt vilkår for nedlukning, som ikke er behandlet i VVM-redegørelsen.

I oversigten nedenfor er baggrunden for de stillede vilkår, som ikke er fastsat med udgangspunkt i miljøredegørelsens afværgeforanstaltninger og forudsætninger beskrevet.

Vilkår nr.	Begrundelse
0	VVM-redegørelsen indeholder en række afværgeforanstaltninger, hvor forudsætningerne ikke er endelig fastlagt. Med vilkåret om udarbejdelse af en miljøplan sikres det, at der før anlægsarbejderne igangsættes, er taget stilling til de forholdsregler, der skal træffes ved uheld og håndtering af bjergarter med miljøfarlige stoffer. Miljøplanen skal også sikre, at placering af vejadgang/arbejdslejr og materialeoplæg er fastlagt som forudsat i VVM-redegørelsen.
1-5	Dimensioner og opbygning af den nye vej er en forudsætning, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, og som ligger til grund for mange af de vurderinger, der foretages.
6-12	Vilkårene er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen, for så vidt angår hensyn til natur og muligheden for at reetablere terræn og natur, når anlægsarbejderne for vejen er afsluttet.
13-15	Vilkårene vedrørende arbejdslejr stilles for at sikre, at projektets påvirkning på områdets sårbare natur bliver mindst mulig, og at der ikke sker unødigt miljøbelastning af området.

16-18	Vilkårene vedrørende kørsel i området omkring vejen er stillet for at sikre, at der ikke foregår unødigt trafik med tunge køretøjer udenfor det fastlagte vejtracé og for at sikre, at området omkring saltsøerne ikke bliver påvirket yderligere.
19-29	I VVM-redegørelsen er det anført, at håndtering af kemikalier, affald og spildevand vil ske i overensstemmelse med retningslinjerne for håndtering af affald, der gælder for midlertidige feltlejligheder. Eftersom disse retningslinjer alene gælder for råstofsaktiviteter, tager VVM-godkendelsens vilkår 19-29 i stedet udgangspunkt i de til enhver tid gældende kommunale affalds- og spildevandsregulativer. VVM-redegørelsen beskriver en risiko for spild og uheld med jordforurening til følge. Vilkåret stilles for at sikre korrekt håndtering af forurenede jord. Vilkårene 19-29 skal ses i sammenhæng med kravet om miljøplan i vilkår 0, hvor der er krav om en plan for håndtering af kemikalier og affald.
30	Det fremgår af VVM-redegørelsen, at det ikke er sandsynligt, at der fremkommer bjergarter med miljøfarlige stoffer. Vilkår 30 sikrer, at materialet bliver håndteret korrekt, hvis det mod forventning skulle ske. Vilkår 30 skal ses i sammenhæng med kravet om miljøplan i vilkår 0, hvor der er krav om en plan for håndtering af bjergarter med miljøfarlige stoffer.
31-39	Vilkårene omkring reetablering og midlertidige vejanlæg er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen, for så vidt angår hensyn til natur og muligheden for at reetablere terræn og natur, når anlægsarbejderne for vejen er afsluttet.
40-42	Vilkårene omkring brugen af sælpinger og soft-start stilles for at sikre, at marine pattedyr i nærheden af anlægsarbejderne har tid til at fjerne sig inden det maksimale støjniveau opnås. Brug af sælpinger er en anerkendt metode, der benyttes i forbindelse med eksempelvis nedramning af spuns eller pæle i Danmark og Nordsøen.
42	Vilkåret om kørsel til og fra den nye havn er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og stilles for at sikre mindst mulig påvirkning af sårbar natur i driftsfasen.
44	Vilkåret er stillet for at begrænse risikoen for spild af f.eks. olie i området omkring saltsøerne. Skiltning vil fremme oplysningen om områdets sårbarhed og øge forståelsen for, hvorfor kørsel omkring saltsøerne ikke er hensigtsmæssigt.
45	Vilkåret er stillet for at sikre det naturlige vandflow igennem området omkring vejføringen.
46-49	Vilkårene omkring spildevand, olieprodukter og affald er stillet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og gældende lovgivning og skal sikre mindst mulig påvirkning af områdets sårbare natur.

50-51	Vilkåret omkring mulig fremtidig ramning af spuns er stillet for at sikre, at områdets havpattedyr ikke bliver betydeligt påvirket.
51	VVM-redegørelsen behandler ikke spørgsmålet om nedlukning af anlægget og Qeqqata Kommunia oplyser, at nedlukning af anlægget ikke forventes at ske inden for en kendt fremtid. Det er Departementet for Natur, Miljø og Forsknings opfattelse, at der skal være en plan for nedlukning af anlægget, hvis driften ophører, så det sikres, at der ikke efterlades anlæg, der kan udgøre en fare for miljø, sundhed og sikkerhed. Det er derfor krævet, at der ved nedlukning skal udarbejdes en nedlukningsplan for anlægget.

6. Administrative bestemmelser

6.1. Bortfald af godkendelsen

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

Evt. fornyelse af VVM-godkendelsen kan baseres på denne godkendelse i det omfang, VVM-redegørelsen fra februar 2017 fortsat er dækkende.

6.2. Revision af godkendelsen

Jf. § 25 i VVM-bekendtgørelsen kan Selvstyret, når der er forløbet mere end 8 år efter godkendelsen, ændre vilkårene herfor med en ny VVM-godkendelse, når det er miljømæssigt begrundet, eller hvis der er udviklet bedre rensningsformer eller mindre forurenende produktionsmetoder.

6.3. Påbud

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

Jf. § 32 i VVM-bekendtgørelsen kan der kun meddeles påbud efter § 29, såfremt:

- a) Vilkaene for godkendelsen overtrædes,
- b) der er fremkommet nye, væsentlige oplysninger om forureningens skadelige virkning,
- c) forureningen medfører væsentlige miljømæssige skadevirkninger, der ikke kunne forudses ved godkendelsens meddelelse, eller
- d) forureningen går væsentligt ud over det, som blev lagt til grund ved godkendelsen.

6.4. Miljøtilsyn

Jf. § 28 i VVM-bekendtgørelsen afholder byherre rimelige udgifter forbundet med transport imellem inspektionsstedet og nærmeste offentlige lufthavn eller heliport med rutebeflyvning, samt tilsynets ophold på inspektionsstedet og eventuel transport i det omgivende område, anlægget kan påvirke.

Som et led af et tilsyn, vurderer Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning omfanget af tilsynet, herunder antal deltagere og varigheden og orienterer byherren herom.

7. Offentliggørelse og klagevejledning

Naalakkersuisoq for Natur, Miljø og Forskning foretager offentliggørelse af denne godkendelse på Grønlands Selvstyres hjemmeside www.naalakkersuisut.gl samt på landsdækkende og lokale medier.

Afgørelsen om VVM-godkendelse kan påklages til Klageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens¹ kapitel 14.

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 Natur, Miljø og Forskning
Imaneq 1A 801
Postboks 1614
3900 Nuuk
E-mail: PAN@nanoq.gl

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

En klage har ikke opsættende virkning, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet.

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-

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

godkendelse skal indsendes til den angivne adresse, så klagerne er Grønlands Selvstyre i hænde før klagefristens udløb. Klagefristen er 6 uger efter VVM-godkendelsens offentliggørelse.

Klageudvalgets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Jf. miljølovens § 63 vil offentlighedens klager ikke have opsættende virkning for VVM-godkendelsen i den periode, hvor Miljøklageudvalget vedrørende miljøbeskyttelse behandler de eventuelle klager, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet.

Jf. miljølovens § 64 må bygge- og anlægsarbejder ikke påbegyndes før udløbet af klagefristen.

Bilag 1 VVM-redegørelsens forudsætninger og afværgeforanstaltninger

I oversigten over foranstaltninger er det angivet, om det vedrører anlægs- eller driftsfasen. VVM-redegørelsen omfatter ikke nedlukningsfasen.

Afsnittene i VVM-redegørelsen, hvor foranstaltningerne er beskrevet, er angivet, og der henvises hertil for uddybende beskrivelser. Endvidere er der henvist til de vilkår, der er fastsat på baggrund af VVM-redegørelsen.

Fase	Emne	Foranstaltning	Reference miljøredegørelse og vilkår
Drift	Etablering af velfærdsbygninger på havn	Fremtidige velfærdsbygninger på havnen etableres med afløb til samletank, således at spildevand kan transporteres til Kangerlussuaq til videre behandling.	4.4.1
			Vilkår 45
Drift	Affald på havnen	Affald der genereres på havnen håndteres i opstillet affaldssystem i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativer.	4.4.1
			Vilkår 46
Drift	Brændstof til Kangerlussuaq	Det forudsættes, at brændstof fortsat leveres til den eksisterende havn som i dag.	4.4.1
			Intet vilkår
Drift	Brændstof i ny havn	Tankanlæg til brændstof vil være dobbeltvæggede og blive opstillet på plan og tør bund evt. i tankgård.	4.4.1 og 6.6.7
			Vilkår 49
Drift	Etablering af underløb til	Der etableres underløb i form af "Armcorør", der sikre, at vand frit kan bevæge sig, hvor	4.4.2, 6.2.7

	vand	vejen hindrer vandets frie bevægelighed.	Vilkår 9, 10 og 44
Drift	Toiletbygning er langs vejen	Udformning af toiletbygninger i forhold til landskab.	4.4.2
			Intet vilkår
Drift	Rastepladser for turister langs vej	Placering af rastepladser i forhold til sårbar natur.	4.4.2
			Vilkår 3 og 7
Anlæg	Indvinding af grus	Retningslinjer for indvinding af grus til vejbyggeri. Yderligere undersøgelser foreslås.	4.4.2, 6.2.1, 6.2.3
			Vilkår 2
Anlæg	Etablering af arbejdslejr	Der etableres en arbejdslejr i forbindelse med havnen. Der etableres ikke arbejdslejr i forbindelse med etablering af vejen.	4.4.3
			Vilkår 13
Drift	Besejling af havnen	Havnen besejles ikke i perioder med is.	6.1.1.4
			Intet vilkår
Drift	Skib og besætning	Gældende bekendtgørelser følges.	6.1.1.7
			Intet vilkår
Drift	Stigning i skibstrafik	Antallet af skibe forventes med den nye havn at stige med op til 20 %. Risikoen for uheld vurderes lav på grund af den lave trafikintensitet.	6.1.5
			Intet vilkår i forhold til stigning i trafik. Vilkår 0 (Oliespild til havet)
Anlæg	Pilekrat	Det er væsentligt at bevare de lidt større sammenhængende krat i området – bl.a. af hensyn til småfugle.	6.2.4.1
			Vilkår 5
Anlæg	Søer og vandhuller	Olieudslip i forbindelse med anlægsarbejder.	6.2.4.1
			Vilkår 0
Anlæg	Saltsøer og saltholdige søer	Beskyttelseszone på 100 meter omkring søer. Vandbalance i søer er følsom. Risiko for miljøfremmede stoffer.	6.2.4.1
			Vilkår 3, 4, 6, 8,

			10, 16, 42 og 43
Anlæg	Saltjorder/ saltsletter	250 meter vej etableres i øvre del af saltslette. Saltsletten indeholder en bestand af sjælden fugleklobraya. Spild af miljøfremmede stoffer.	6.2.4.1
			Vilkår 5, 6, 7, 8, 9, 17, 42 og 43
Drift	Olieudslip langs vej	Risiko for oliespild og spild af miljøfremmede stoffer ved turisttrafik og containertransport.	6.2.5
			Vilkår 0 og 43
Drift	Kørsel med ATV	Området bliver tilgængeligt for kørsel med ATV på vejen. Risiko for påvirkning med olie og miljøfremmede stoffer.	6.2.5
			Vilkår 42 og 43
Anlæg /	Mangler	Der er ikke gennemført en detaljeret undersøgelse af, hvor materialerne til vejen kan indvindes og omfang af sprængningsarbejder.	6.2.8
			Vilkår 3
Drift	Trafik (rastepladser)	Det må forventes, at vejen vil blive anvendt i forbindelse med turisternes udflugter i området omkring saltsøerne og i forbindelse med bærplukning og jagt.	6.4.5
			Vilkår 43
Anlæg	Støj – sprængning i fjorden	Sprængning af fjeld under vandoverfladen kan påvirke marine pattedyr. For at modvirke dette opsættes sælpinger.	6.5.4
			Vilkår 40
Anlæg	Kulturhistoriske fund	Et gammelt bosted for Saqqaq-kulturen findes muligvis i området for nedkørsel fra højfjeldet og området for havneanlægget. Der gennemføres en arkæologisk feltundersøgelse inden anlægsarbejderne påbegyndes.	6.6.4
			Vilkår 11
Anlæg	Spild og læk fra maskiner, samt tankanlæg i havneområdet.	Spild opsamles i henhold til udarbejdet miljøplan. Materiel til opsamling og opbevaring af forurening herunder forurenede jord.	6.7.4 og 6.7.7
			Vilkår 0 og 23-30
Anlæg	Kvælstof fra ikke eksploderet materiale	Det skal forhindres, at opløst kvælstof fra ikke eksploderet materiale tilføres områder, der er følsomme for næringsstofftilførsel.	6.7.4
			Vilkår 6

Drift	Spildevand fra faciliteter på havnen og eventuelle rasteplasser	Spildevand fra mandskabsfaciliteter og vente-/servicebygninger på havnen og fra eventuelle rasteplasser langs vejen opsamles i samletanke og transporteres til Kangerlussuaq.	6.7.5
			Vilkår 45
Drift	Affald	Affald indsamles og håndteres i henhold til det kommunale affaldsregulativ. Affald fra skibe bringes ikke i land, men fragtes videre til havne, som har faciliteter til at håndtere de relevante affaldstyper.	6.8.5 og 6.8.7
			Vilkår 46