

## Til Vejdirektoratet og Transportministeriet

### Klage over Motorvej – Vandmiljø

1. EU lovgivningen er ikke overholdt i fht. EU's vandrammedirektiv. Der er en mangelfuld Miljøkonsekvensvurdering af grundvandsområderne ved etablering af motorvej, idet der sker påvirkning grundvandet af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS). Der er ikke på bedste videnskabelige vis påvist *fravær* af skader på grundvandet.

#### **Forholdet til Miljøvurderingsloven og EU' vandrammedirektiv**

I Danmark skal Vandrammedirektivet opfyldes løbende frem til 2027 gennem vandområdeplanerne. I planerne fastsætter staten mål for perioden og betaler indsatserne, mens kommunerne står for at udføre hovedparten af dem.

Det fremgår af Miljøkortlægningen at store del af vestlig linjeføring ligger inden for Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD), men kun enkelte steder krydser linjeføringen indvindingsoplande til almene vandværker. Mellem Klode Mølle og Viborg samt nord for Viborg er grundvandet sårbart og området omkring dele af linjeføringerne er udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde (NFI) og enkelte steder som sprøjtemiddel følsomt indvindingsområde (SFI). Disse områder er samtidig udpeget som indsatsområde (IO).

Det er ikke anført i miljørapporten, at den dækker over både planlægning og det planlagte projekt, men det er ikke muligt at sikre sig, at dette skulle være tilfældet på det foreliggende grundlag. Dette er især begrundet i, at der ikke er en (klar) adskillelse i rapporten af afsnit, der dels er rettet imod en miljøvurdering af planlægning og dels er rettet imod en miljøkonsekvensvurdering i projektet. Det er således ikke muligt for læseren at sikre sig, at miljørapporten lever op til kravene i miljøvurderingslovens afsnit II og III og dermed op til lovens § 6.

Som konsekvens af ovenstående står det ligeledes klart, at miljørapporten og den gennemførte miljøvurderingsproces ikke kan leve op til kravene om håndtering af interessekonflikt i miljøvurderingslovens § 40, stk. 1 og § 40, stk. 2 for så vidt angår Vandrammedirektivet. Dette er især begrundet i det forhold, at den samme myndighed, Vejdirektoratet, både er planlæggende og miljøvurderende i.f.t. den gennemførte planlægning samtidig med, at den selvsamme myndighed ligeledes har skullet sikre sig, at den udarbejdede miljørapport opfylder minimumskravene i miljøvurderingsloven, jf. lovens §24, stk. 1. Det fremgår ikke af miljørapporten eller det bilagsmateriale, som Vejdirektoratet har lagt på egen hjemmeside, hvorledes Vejdirektoratet har sikret sig, at Vejdirektoratet både kan være koncipist af miljørapporten og samtidig leve op til minimumskravene uden at der foreligger en konflikt med kravene i miljøvurderingslovens § 40, stk. 1 og § 40 stk. 2.

Konklusivt er det uklart hvorvidt miljørapporten lever op til Miljøvurderingslovens § 6 og at der, som konsekvens heraf, ikke er sket den nødvendige funktionelle opdeling af myndighedsansvaret i sagen i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens § 40.

**Vejdirektoratet har haft ansvaret for de miljømæssige konsekvenser og forslag til afværgetiltag for grundvandsområdet.**

Dette er ikke blot uhensigtsmæssigt – det er i modstrid med:

- **Miljøvurderingsloven**, der kræver “uafhængig og uvildig vurdering”,
- **EU’s VVM-direktiv**, som understreger kravet om tillid og gennemsigtighed,
- Og almindelige krav til **habilitet og armslængde i myndighedssager**.

Der er ikke foretaget nogen uvildig review eller kvalitetssikring.

**Alle grundvandsforekomsterne har en målsætning om god kvantitativ og kemisk tilstand.**

Miljørapporten beskriver potentielle påvirkninger på grundvandet for både anlægsfase og driftsfase:

| Fase       | Aktivitet                                 | Type af påvirkning                                                 | Effekt af påvirkning                                        |
|------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Anlægsfase | Anlægsarbejde                             | Spild/eller læk ved uheld eller risiko for skade på borer og anlæg | Forurening af terrænnært grundvand                          |
|            | Udgravning af blødbund og til fundamenter | Grundvandssænkning                                                 | Indvirkning på drikkevandsboringer og grundvandsforekomster |
|            | Inddragelse af arealer                    | Drikkevandsboringer                                                | Sløjfning/flytning af borer og anlæg                        |
| Driftsfase | Drift af vejen                            | Afløb af overfladevand og nedsvining                               | Risiko for forurening af grundvandsressourcen/forekomster   |

Der er to forhold som er væsentlige i forhold til placering af motorvejen inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), nitrutfølsomme indvindingsområder (NFI) og indvindingsoplande (IO). I GIS- analysen, - Udpegning af grundvandsparker, - Rambøll i Viborg Kommune, vil

- 1. Placeringen af motorvej være uhensigtsmæssig i forhold til grundvand**, da det er sammenfaldende med et OSD-område, hvor hydrologien og geologien resulterer i særligt sårbare grundvandsmagasiner. Vest-motorvejen anlægges direkte oven på Viborgs to største grundvandsmagasiner (Nord + Syd), der leverer 100 % af byens drikkevand.  
Kilde: Viborg vandforsyning *Energi Viborg Vand*.
- 2. Afstanden til grundvandet er kun ca. 25 m sandjord – uden sammenhængende beskyttende lerlag.**  
Kilde: Miljøministeriet - Redegørelse for Viborg Nord, Miljøministeriet - Redegørelse for Viborg Syd, Viborg Kommune – Vandforsyningsplan 2012-2022.
- 3. Motorvejen får en 50 cm kantopsamling, men vejvand slynges 2–40 meter væk fra motorvejen (dokumenteret af det Svenske vejdirektorat). Grundvandet er derfor ubeskyttet overfor forurenede vejvand.**  
Kilde: **“Airborne spreading and deposition of de-icing salt - a case study”**  
af Göran Blomqvist, Swedish National road and Transport Research Institute, Linköping, Sweden and Eva-Lotta Johansson, Royal Institute of Technology, KTH Hanning, Sweden, Finance by the the

Swedish National Road Administration (SNRA). **“De-icing salt and roadside environment”**  
by Göran Blomqvist, Swedish National road and Transport Research Institute, Linköping, Sweden.  
Finance by the Swedish National road Administration (SNRA).

- 4.** Motorvejsprojektets anvendelse vurderes at være meget grundvandstruende, end den eksisterende arealanvendelse. Hvoraf en stor del er ældre skov – og natur arealer

Se vedhæftede pdf fil: Klage drikkevands forurening.

Viborgs drikkevand er i dag så rent, at det kun kræver beluftning og sandfilter. Men forurenede vejvand vil passere direkte igennem sandfilteret og ud til borgerne - intet i Energi Viborg Vands nuværende vandbehandling kan stoppe vejvand. Forurenede vejvand kan kun fjernes med membranfiltrering (reverse osmosis). Et anlæg til hele Viborg vil være ekstremt dyrt og tage mange år at planlægge, bygge og indkøre.

Kilde: Bo Højris, Vandrensningsekspert, Grundfos R&T

Viborg Kommune beskriver i Grundvandsredegørelsen 2024 at –”Viborg Kommune har i 2016 udarbejdet en indsatsplan for beskyttelse af grundvand/drikkevand i kommunen, som beskriver hvilke tiltag, der skal sikre den fremtidige drikkevandsressource for vandværkerne i kommunen-

Det fremgår af indsatsplanen, at der skal være særlig opmærksomhed i forhold til risiko for forurening af jord og grundvand ved planlægning indenfor OSD.

Der skal være en miljøkonsekvensrapport for vandmiljøet, biler forurener grundvandet via vejvand, der indeholder stoffer fra dæk, bremseslid, kølervæsker, undervognsbehandlinger, karrosseri, olie, brændstof og udstødning, herunder farlige tungmetaller, kvælstof og olieprodukter. Dette vand kan sive ned i undergrunden og nå grundvandet, især i områder med sandet jord, som har færre filtrende egenskaber end ler. Alt sammen selv i små mængder kan risikere at udlede miljøfarlige forurenende stoffer, MFS til grundvandet.

En anden faktor er i anlægsfasen, hvor der skal ryddes store skovområder, udgraves, flyttes og pålægges tusinder af kubikmeter jord, råjord og sand, grus materialer og anlægges enorme mængder asfalt.

Asfalt indeholder bitumen, som er et stof af tjære og olie. Derudover kan den indeholde tungmetaller og andre kulbrinter. Over tid kan disse stoffer udvaskes fra asfalten, og bevæge sig ned i undergrunden og potentielt forurene grundvandet.

**Da det ikke kan udelukkes, at der kan være en væsentlig påvirkning på grundvandsforekomster med MFS, jf. §8 i indsatsbekendtgørelsen, BEK nr 797 af 13/06/2023, skal dette indgå i miljøkonsekvensrapporten, også selvom konklusionen der måtte være, at det skal håndteres senere i det enkelte projekt. Den ny vandområdeplan for 2021-2027 indeholder opdaterede afgrænsninger og tilstandsvurderinger for vandområder.**

Miljømål skal jf. Indsatsbekendtgørelsen for overfladevandområder og grundvandsforekomster forebygge forringelse af tilstanden og sikre at de miljømål, der er fastlagt i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, ikke forhindres.

## **Driftfase.**

Niras oplyser i den supplerende miljøkonsekventundersøgelse, at Afledning af regnvand fra motorvejsanlægget vil foregå uændret ved opsamling og udledning via regnvandsbassiner eller nedsivningsbassiner hvorfra det ledes videre til recipient eller nedsiver lokalt, og der anlægges regnvands- og nedsivningsbassiner, kantopsamling, grøfter og trug, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Og slutter med, at Samlet vurderes det, at projektet og nedsivning af vejvand ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelsen for de nævnte grundvandsforekomsters kemiske tilstand og tilhørende drikkevandsmagasiner, der findes i området omkring den vestlige linjeføring, og projektet har dermed ingen indvirkning på grundvandet.

## **Konklusion**

Ved Viborgs sydvestlige grundvandsmagasin, er der ingen nærliggende recipienter – vandløb det forurenede vejvand kan udledes til. Der er ingen aktuelle beregninger eller målinger der henviser til hvor store mængder forurenede vejvand der skal bortledes/nedsives.

Niras's konklusion, at der ingen påvirkning af grundvandet er, må være vurderet på grundlag af "ført hånd" eller "bestilt" arbejde. Forurenede urensede vejvand der nedsives, vil altid udgøre en stor risiko for forurening af grundvandet, specielt på sandjord - ellers ville rensningsanlæg, olie og kemikalieudskillere være helt overflødige at installere. Se læserbrev fra Tidligere geolog ved Viborg kommune. Herfor klagen. Niras's konklusion er ensidig fokuseret imod kantopsamlingen, og misser at største delen af vejvandet fra en motorvej spredes op til 40m ud på de omkringliggende arealer, hvorefter de nedsiver ufiltreret til grundvandsmagasinerne.

## **Alternativt**

0+ løsningen udvidelsen af A13 udgør ingen og kun ringe risiko for forurening af grundvand, idet den ikke er placeret over OSD-områder, udover i det nordøstlige hjørne af Viborgs nordlige grundvandsmagasin. Her er det enkelt og sikkert at lede det forurenede vejvand udenfor OSD-området, enten til recipienter eller til nedsivning. Brug forsigtighedsprincippet ellers ender det med en ny Ceminova forurening og vi står uden rent drikkevand, allerede i vores børns levetid.

Med venlig hilsen

Søren Riis Vester

Fallevej 46  
8800 Viborg  
[s.vester@mail.dk](mailto:s.vester@mail.dk)  
tlf 40377457

Flemming Munk

Fallevej 34  
8800 Viborg  
[flemmingmunk@gmail.com](mailto:flemmingmunk@gmail.com)  
tlf. 25601362