

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.: TS50802-00053

Dato: 26-03-2021

Sagsbehandler: nave

## **Trafikstyrelsens vurdering af VVM-pligt ifm. ændring af projektet for elektrificering af jernbanen ved Aarhus H. og samordning med øvrige projekter**

Trafikstyrelsen har den 23. oktober 2020 modtaget en screeningsansøgning fra Banedanmark vedr. elektrificering af jernbanen ved Aarhus H og samordning med andre projekter.

Projektansøgningen har været sendt i høring blandt relevante interessenter, samt offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 27. november 2020 – 8. januar 2021. På baggrund af de modtagne høringssvar kunne Trafikstyrelsen konstatere, at høringen ikke fremstod tilstrækkeligt klart. Samtidig ændredes forudsætningerne for projektet idet den påtænkte overdækning af Aarhus H blev opgivet.

Trafikstyrelsen bad derfor Banedanmark om supplerende materiale, som blev fremsendt den 22. februar 2021. Det supplerende materiale beskriver det påtænkte projekt mere præcist. Styrelsens afgørelse i sagen ændredes dog ikke på baggrund af det fremsendte materiale, hvorfor der ikke blev foretaget en ny høring.

Siden tilladelsen til elektrificeringen af jernbanen i 2018 har Banedanmark arbejdet videre med projekterne og afklaret en række tekniske forhold, som indebærer tekniske projektændringer ift. de tidligere miljøundersøgelser. Herudover har Banedanmark besluttet, at flere andre jernbaneprojekter skal gennemføres i området samtidigt med elektrificeringen, og at arbejdstakten for såvel elektrificeringen og de øvrige projekter derfor skal ændres.

Det gælder gennemførelse af en hastighedsopgradering på flere af sporene i området, fornyelse af spor og konstruktioner, øget kapacitet og udrulning af signalprogrammet. Banedanmark har oplyst, at det er besluttet, at der udarbejdes en anlægslov for projektet. Anlægsloven forventes vedtaget i foråret 2022.

Der er tale om følgende projektændringer i forhold til tilladelsen fra 2018:

- Flere arbejdspladser
- Mere støjende arbejde om natten

- Perronbro L nedlægges
- Behov for permanent grundvandssænkning ved sænkede spor i banegraven
- Ændret anlægstakt og dermed ændrede støjpåvirkninger grundet samordning med de øvrige projekter:
  - Udrulning af signalprogrammet
  - Hastighedsopgradering
  - Øget kapacitet
  - Fornyelsesaktiviteter

### **Trafikstyrelsens afgørelse**

Trafikstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag, at der er behov for yderligere redegørelse for de miljømæssige konsekvenser for så vidt angår støjforhold, potentiel påvirkning af beskyttede naturområder og behovet for permanent grundvandssænkning ved sænkede spor i banegraven.

Trafikstyrelsen vurderer endvidere, at en række forhold, der indgår i materialet må anses for almindelig drift på en banegård som Aarhus H. Det drejer sig om køreplansforhold, såsom hvilke perronspor der benyttes, hvilken hastighed togene kører med på de forskellige spor på banegårdsarealet, og underliggende hvilke togmaterieltyper der benyttes.

På tilsvarende vis indgår der i materialet en række oplysninger om almindelig vedligeholdelse af jernbanen, som ligger indenfor de rammer som man må tåle som nabo til et stort banegårdsanlæg.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at de nævnte drift- og vedligeholdelsesforhold ikke er omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 2, som screeningspligtigt.

Det kan være relevant at inddrage eventuelle kumulative miljøeffekter af de påtænkte tiltag, men her skal det indledningsvis overvejes af byggherre om tiltagene overhovedet har miljømæssige konsekvenser. Såfremt de nævnte tiltag ikke har nævneværdige miljøkonsekvenser, er det irrelevante oplysninger, som vanskeliggør en inddragelse af den berørte offentlighed i forhold til emner, hvor offentligheden har krav på at blive hørt.

For så vidt angår udrulning af signalprogrammet, hastighedsopgradering, øget kapacitet og fornyelsesaktiviteter vurderes disse ikke at give anledning til yderligere miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsens vurdering indebærer, at projektet er VVM-pligtigt, som det ligger beskrevet nu, men at Banedanmark har mulighed for at fremlægge supplerende materiale til fornyet screening for så vidt angår de tre nævnte emner, støjforhold, potentiel påvirkning af beskyttede naturområder og behovet for permanent grundvandssænkning ved sænkede spor i banegraven.

## **Begrundelse**

Vurderingen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om at dele af projektet kræves belyst nærmere, lagt vægt på, at de tre midlertidige arbejdspladser (B0, B1 og B2) forventes at kunne være i døgndrift og dermed generere en væsentlig støjpåvirkning. Generelt beskrives i højere grad støjende arbejder i støjfølsomme perioder som aften, nat og weekend, som ikke tidligere har indgået i projektet, hvorfor miljøpåvirkningerne heraf skal belyses nærmere. Endvidere kan det ikke udelukkes, at arbejdspladserne B4 og B5 har en væsentlig påvirkning på beskyttet natur, hvilket også skal belyses nærmere. Slutteligt skal der foretages en permanent grundvandssænkning i sporsækningsområdet, hvilket kan være forbundet med risiko for mobilisering af jord- og grundvandsforureninger samt potentielle sænkninger i det terrænnære grundvand uden for området med sporvandssænkning og heraf risiko for sætninger af bygninger. Disse forhold skal yderligere belyses og redegøres for.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om at udrulning af signalprogrammet, hastighedsopgradering, øget kapacitet og fornyelsesaktiviteter ikke kræver yderligere undersøgelser lagt vægt på, at der for hastighedsopgraderingen og øget kapacitet er udarbejdet en VVM-redegørelse i 2016, hvortil de beskrevne ændringer i Banedanmarks notat af 22. februar 2021 vurderes som mindre samt at kunne fuldføres inden for rammerne af de eksisterende VVM-redegørelser. Udrulning af signalprogrammet er i 2016 afgjort ikke VVM-pligtigt af Naturstyrelsen, og styrelsen vurderer ikke at en samordning af projektet alene resulterer i VVM-pligt. Fornyelsesaktiviteterne vurderes heller ikke i sig selv at kræve yderligere undersøgelser. Styrelsen gør dog opmærksom på, at kumulative støjforhold skal beskrives ifm. at støjforholdene for det samlede projekt belyses nærmere.

## **Retsgrundlag**

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, og afgørelsen er truffet efter følgende lovregler:

- Jernbanelovens Kapitel 6 a, herunder § 38 j, og § 38 a i lov nr. 686 af 27/05/2015<sup>1</sup>
  - o som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love,

---

<sup>1</sup> Jernbaneloven, Lov nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

- Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, (jernbanelovens VVM-bekendtgørelse)
  - o som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, og
- Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

### **Sagsfremstilling**

Elektrificeringen af jernbanen ved Aarhus H fik en igangsættelsestilladelse jf. elektrificeringsloven i 2018. Det er tale om en samlet igangsættelsestilladelse for strækningen fra Fredericia til Aalborg.

Til grund for tilladelsen ligger tre VVM-redegørelser fra 2016 udarbejdet for hhv. Fredericia-Aarhus, Aarhus H. og Aarhus-Aalborg.

Siden tilladelsen i 2018 har Banedanmark arbejdet videre med projekterne og afklaret en række tekniske forhold, som indebærer tekniske projektændringer ift. de tidligere miljøundersøgelser. Herudover har Banedanmark besluttet, at flere andre jernbaneprojekter skal gennemføres i området samtidigt med elektrificeringen, og at arbejdstakten for såvel elektrificeringen og de øvrige projekter derfor skal ændres. Det gælder gennemførelse af en hastighedsopgradering på flere af sporene i området, fornyelse af spor og konstruktioner, øget kapacitet og udrulning af signalprogrammet. Banedanmark har oplyst, at der udarbejdes en anlægslov for projektet. Anlægsloven forventes vedtaget i foråret 2022.

Der er tale om følgende projektændringer i forhold til tilladelsen fra 2018:

- Flere arbejdspladser
- Mere støjende arbejde om natten
- Perronbro L nedlægges
- Behov for permanent grundvandssænkning ved sænkede spor i banegraven
- Ændret anlægstakt og dermed ændrede støjpåvirkninger grundet samordning med de øvrige projekter:
  - o Udrulning af signalprogrammet
  - o Hastighedsopgradering
  - o Øget kapacitet
  - o Fornyelsesaktiviteter

Tidligere gik afgrænsningen for elektrificeringen ved Aarhus H et stykke vest for Frederiks Allé, mens strækningerne herfra og ud til I-signalerne mod henholdsvis nord og syd var inkluderet i VVM-redegørelserne for strækningerne Aarhus – Hobro og Fredericia – Aarhus. Hele strækningen inden for I-signalerne ved Aarhus H udføres nu samtidigt med elektrificeringen beskrevet i VVM-redegørelsen for Aarhus H.



Figur 1: Oversigtskort over projektområdet

Kapacitetsudvidelsen og hastighedsopgraderingen blev i 2015 afgjort VVM-pligtige og der blev efterfølgende udarbejdet VVM-redegørelser for projekterne ud fra de daværende præmisser.

VVM-redegørelserne blev sendt i offentlig høring i efteråret 2016, men der blev ikke efterfølgende indhentet en administrativ tilladelse for projekterne. Herudover blev udrulning af det nye signalprogram i 2016 afgjort ikke VVM-pligtigt, og der er ikke tidligere blevet ansøgt om en screeningsafgørelse for projektet fornyelse af spor og konstruktioner.

Projekterne der nu samordnes, er i større eller mindre omfang blevet miljøvurderet og/eller screenet individuelt, da de oprindeligt var planlagt udført successivt over årene 2023-2027.

Da projekterne nu ønskes gennemført samlet har Banedanmark udarbejdet en ny plan for gennemførelsen af anlægsfasen, og der er identificeret en række projektændringer vedr. støjforhold, grundvands-senkning og potentiel påvirkning af beskyttede naturområder, som styrelsen finder skal belyses nærmere.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 233 Brabrand Sø med omgivelser, som er beliggende ca. 650 m syd og vest for projektområdets afgrænsning.

## Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Aarhus Kommune og Moesgård Museum.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 3. november – 1. december 2020.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

**Region Midtjylland** har ingen bemærkninger til Banedanmarks ansøgning om at samordne en række anlægsprojekter i området omkring Aarhus H samtidig med elektrificeringen ved Aarhus H. Region Midtjylland forventer, at Banedanmark vil være i tæt dialog med Aarhus Letbane I/S, hvis anlægsarbejderne har konsekvenser for letbanen. Region Midtjylland og Aarhus kommune er ejere af Aarhus Letbane.

**Aarhus Letbane** bemærker, at der på side 4 i ansøgningsmaterialet er angivet "Letbanen". Det ønskes præciseret, at der er tale om "Aarhus Letbane". Yderligere ønskes det præciseret, at de pågældende projekter under udførelsen vil have indflydelse på opretholdelsen af Aarhus Letbanes drift, idet passagerdriften forventes at ville blive afbrudt i kortere eller længere perioder, da der udføres omfattende anlægsarbejder direkte op ad Aarhus Letbanes infrastruktur. I den sammenhæng er det også vigtigt at præcisere, at "direkte op ad Aarhus Letbanes infrastruktur" gør sig gældende på strækningen fra Aarhus H til et sted imellem Viby Jylland station og Øllegårdsvej station.

*Bemærkningerne har ikke indflydelse på Trafikstyrelsen afgørelse.*

**Moesgård Museum** beder om yderligere oplysninger i forhold til de kommende anlægsopgavers omfang ift. at udføre en såkaldt lovpligtig arkivalisk kontrol. Moesgård Museum skal bruge detaljeret materiale, der angiver og beskriver, hvor og hvad der skal laves af jordarbejder inden for projektområdet. Det er særligt de områder, hvor der skal udføres gravearbejde, der kan være forbundet med risiko.

*Trafikstyrelsen forventer, at Banedanmark vil inddrage Moesgård Museum inden påbegyndelse af anlægsarbejdet.*

**Energinet** bemærker, at de ikke har anlæg omkring Aarhus H., der skal bygges om indenfor det geografiske område, der ses på ansøgningens oversigtskort.

Energinet ønsker at gøre opmærksom på, at Energinet af hensyn til Banedanmarks elektrificeringsprojekt skal ombygge sine stræknings-

anlæg (bl.a. forstærkning/forhøjelse af luftledninger grundet etablering af Banedanmarks kørestrømsanlæg) ved cirka 5 krydsninger med banereal på banestrækningerne Fredericia-Aarhus og Aarhus-Lindholm (ved Nørre Sundby). Disse anlæg, som er over 100 kV og dermed på VVM-bekendtgørelsens bilag 2, ses at skulle miljøvurderes ved, at Banedanmark med tekniske input/projektbeskrivelse fra Energinet fremsender en ansøgning til Trafikstyrelsen, som varetager miljøvurdering og træffer afgørelse efter miljøvurderingsloven.

Banedanmarks projekter afføder ombygninger af veje, broer (som Energinet umiddelbart har forstået, at Banedanmark for nogles vedkommende har fået miljøvurderet senere end VVM-redegørelsen), ledningsanlæg m.v. Det samlede projekt bør Banedanmark anmode om miljøvurdering af, således der sker en samlet vurdering.

*Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at de nævnte forhold ikke relaterer sig til projektområdet, samt at styrelsen ikke træffer afgørelser efter miljøvurderingsloven.*

**Aarhus Kommune** bemærker, at der siden de oprindelige planer om ombygning af Aarhus H er foretaget ændringer, og ombygningsprojektet er nu anderledes end de oprindelige delprojekter – fx med planerne om at forlænge perronerne mod vest frem for nedrivning af Vandrehallen.

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, har været i dialog med Banedanmark og har i den forbindelse fået oplyst, at der allerede er udarbejdet et udkast til supplerende miljøvurdering for elektrificeringsprojektet og at den vil blive sendt til granskning i Transportministeriet i løbet af november 2020.

Aarhus Kommune kan tilslutte sig, at der gennemføres en supplerende miljøvurdering, da der selv med screeninger og miljøvurdering af flere delelementer af ombygningen af Aarhus H, stadigvæk er uafklarede miljøpåvirkninger. Det vil også være i overensstemmelse med EU-domstolens afgørelse i C-411/17.

Aarhus Kommune har i høringssvaret kommet med eksempler på forhold, som i sig selv kan medføre væsentlige miljøpåvirkninger, herunder mængden af anlægsarbejde om natten, fjernelse af adgangen fra Bruuns Bro, anlægsarbejdets tilrettelæggelse med lukning af en halvdel ad gangen, behovet for varig grundvandssænkning, sporsænkning ift. risiko for oversvømmelse samt afspærring af Værkmestergade.

Slutteligt gør kommunen opmærksom på, at de sædvanlige vilkår for udførelse af støjende arbejde i Aarhus Kommune (se [www.aarhus.dk/stovogstøj](http://www.aarhus.dk/stovogstøj)) ikke giver mulighed for stærkt støjende arbejde i aften- og natperioder i nærheden af beboelse.

Ved afklaring af hvilke arbejder, der ønskes udført i henholdsvis aften- og nattetimer, skal det derfor henstilles, at der ikke planlægges stærkt støjende arbejde i disse tidsrum, da det må forventes, at en

anmeldelse heraf, jf. miljøaktivitetsbekendtgørelsen, ikke kan forventes imødekommet.

*Trafikstyrelsen forventer, at Banedanmark vil indgå i dialog med Aarhus Kommune ift. eventuel dispensation fra de sædvanlige vilkår for udførelse af støjende arbejder.*

**DSB** gør opmærksom på, at det er en forudsætning for indkøb af Fremtidens Tog samt udfasning af DSB's eksisterende flåde, at der er elektrificeret ved Aarhus H senest ved overgangen til K27 (6. december 2026). DSB bemærker, at der i høringsmaterielet samt den medfølgende overordnede udførelsestidsplan er angivet, at elektrificeringen af jernbanen ved Aarhus H er gennemført og klar til idriftsættelse ultimo 2027. DSB har en klar forventning om, at Banedanmark lever op til den centrale forudsætning om, at der kan køre el-tog til og gennem Aarhus fra K27 (6. december 2026), da dette er afgørende for indkøb af Fremtidens Tog samt udfasning af den eksisterende flåde.

*Trafikstyrelsen forventer at ovenstående afklares mellem DSB og Banedanmark.*

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse.

### **Klagevejledning**

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 j, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 28, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a stk. 3.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til: Ovenstående høringsparter