

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att.: Kasper Anias Møller

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 16-06-2023
Sagsnr.: 2023-128747
Sagsbehandler: geag

Tilladelse til justeringer af projekt Ny bane over Vestfyn

Trafikstyrelsen har den 21. april 2023 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om tilladelse til mindre justeringer i anlægget af ny bane over Vestfyn. Justeringerne ønskes tilladt i forbindelse med detailplanlægningen af anlægget.

Ændringer i anlægsprojektet er omfattet af jernbanelovens¹ bilag 2 punkt 13a. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af krav om miljøvurdering.

Anlæg af ny bane over Vestfyn blev vedtaget ved anlægslov i Folketinget 17. december 2019² på baggrund af en VVM-redegørelse, der blev færdiggjort i 2016.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektændringerne ikke kræver en fornyet miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen efter § 38 j, jf. § 38 d, og § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven.

Trafikstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt.

Styrelsen afgør på denne baggrund, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder samt bilag IV-arter efter § 1 a og § 1 c i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter³.

¹ 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, som ændret ved lov nr. 434 af 16/03/2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven.

² Lov nr. 1424 af 17/12/2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn

³ Bekendtgørelse nr. 451 af 08/05/2017 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, 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) samt om administration af



Projektet kan således igangsættes uden yderligere foranstaltninger, idet dog nedenstående bemærkninger fra Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen samt fra Aalborg Stift vedr. Indslev Kirke lægges til grund for det videre arbejde.

Anlægsloven og VVM-redegørelsen danner fortsat det overordnede grundlag for anlægsarbejdet.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i de anmeldte projektændringer og med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om at projektændringen ikke er VVM-pligtig, lagt vægt på, at projektændringerne i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig yderligere påvirkning på miljøet end dem der er beskrevet i VVM-vurderingen af anlægget og, når ændringerne udføres i som beskrevet i anmeldelsen.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på bygherres redegørelse for projektændringernes betydning ift. den oprindelige VVM-redegørelse og anlægslov.

Bygherre har i anmeldelsen og supplerende notater redegjort for ovenstående.

Sagsfremstilling

Ny Bane over Vestfyn omfatter etablering af en ny ca. 35 km dobbeltsporet og elektrificeret jernbane til 250 km/t mellem Odense Vest og Kauslunde øst for Middelfart. Projektet er en del af timemodellen, der skal sikre en rejsetid mellem Aarhus og Odense på 1 time. Vejdirektoratet (VD) er bygherre med Banedanmark (BDK) som samarbejdspartner.

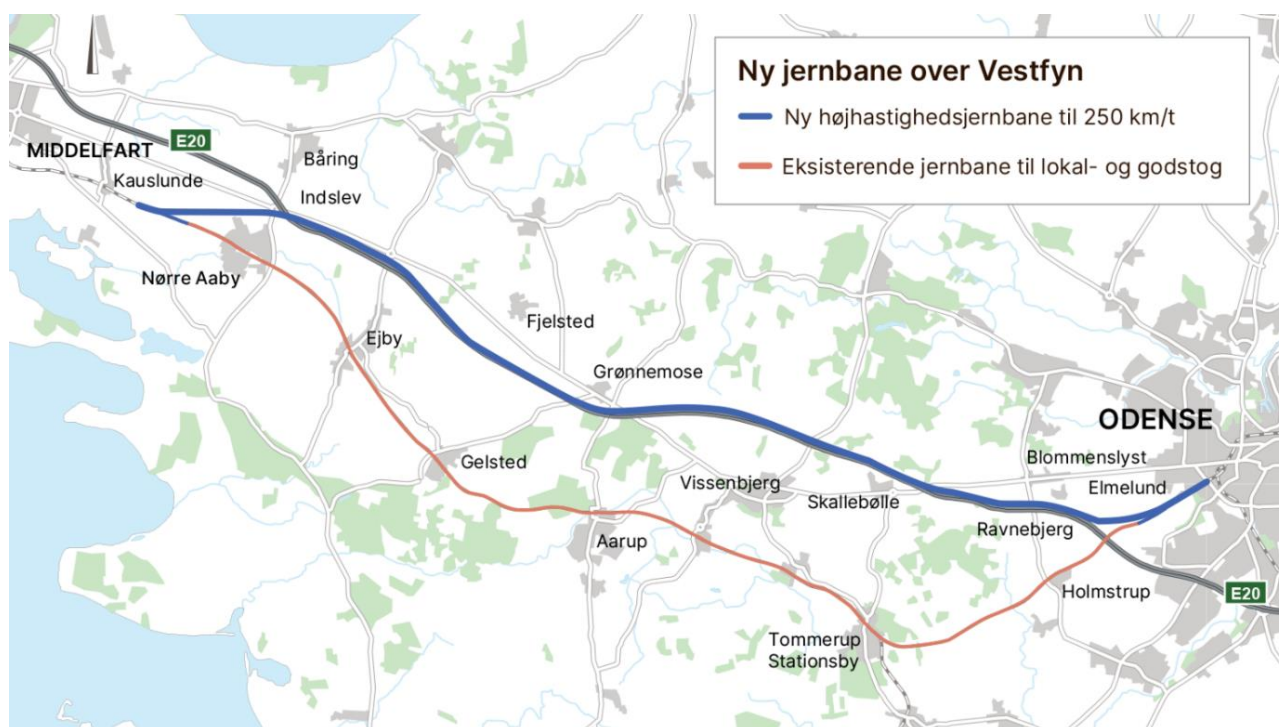
Jernbanen planlægges placeret i en fælles transportkorridor med motorvejen, der sikrer minimale natur- og miljøbelastninger fra den kommende jernbane.

Ud over etablering af den nye højhastighedsjernbane indeholder projektet etablering af 36 bygværker, hvoraf specielt de to til- og udfletningsanlæg samt overføringen af motorvejen udgør større konstruktioner.

Projektet blev VVM-behandlet i 2016 med tre forslag til linjeføring. Herefter blev det ved Lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn nr. 1424 af 17.12.2019 vedtaget at gennemføre forslag Nord, med en linjeføring som vist i Figur 1.

Det miljømæssige grundlag for vedtagelsen af anlægsloven vurderes fortsat at være dækkende.

internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.



Figur 1 - Placering af Ny højhastighedsjernbane over Vestfyn.

Inden anlægsarbejdet kan igangsættes, skal der gennemføres en detailprojektering af projektet, opdatering i forhold til nyt lov- eller plangrundlag, myndighedsbehandling, arealerhvervelse, udbud af anlægsarbejdet samt forberedende anlægsaktiviteter. Ved detailplanlægningen er der opstået behov for mindre projektjusteringer.

Detaljerne i projektændringerne fremgår af notat af 19. april 2023 fra bygherres rådgiver. Der er tale om ændringer i længdeprofil, afvandingsbassiner, faunapassager mm. I forbindelse med screeningen af projektet for miljøvurderingspligt har bygherre ladet udarbejde supplerende notater til besvarelse af natur- og miljøspørgsmål.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 114; Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å, som ligger ca. 1,9 km væk.

Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke af projektændringerne.

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, Odense, Assens og Middelfart Kommuner samt Museum Odense.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 3. maj til 5. juni 2023.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at etablering af Jernbane Vestfyn skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster.



Miljøstyrelsen kan på det foreliggende grundlag ikke sikkert vurdere om en tilladelse til projektændringerne kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse af berørte vandforekomster. Bemærkninger er uddybet i skemaet nedenfor.

Det fremgår af beskrivelse af projektændringer, at der er foretaget ændringer i Gelsted forsyningskorridor, herunder styret underboring af to vandløb. Miljøstyrelsen bemærker hertil, at der mangler en vurdering af om styret underboring, herunder blow-out, kan medføre, at den aktuelle tilstand af de biologiske kvalitetselementer i målsatte vandområder forringes, eller at opnåelse af vandområdernes fastlagte miljømål hindres. Vurdering mangler både for de direkte påvirkede vandområder under anlægsfasen, men også vandområderne der kan påvirkes indirekte, som ligger op- og nedstrøms de direkte påvirkede vandområder.

Vejdirektoratet henleder opmærksomheden på dokumentet "*Recipientvurdering iht. vandrammedirektivet og lov om vandplanlægning*" og det tilhørende bilag 1 "*Risikovurdering*". Begge dokumenter er arbejdsdokumenter og derfor ikke endelige. Som Miljøstyrelsen også skriver i høringssvaret, skal projektet være i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8 – dette er Vejdirektoratet indforstået med. Som det fremgår af dokumenterne er der en håndfuld vandløb hvor der på nuværende tidspunkt i den igangværende projektering, ikke kan udelukkes en påvirkning og tre steder hvor der sker en påvirkning. Vejdirektoratet arbejder på at implementere afværgeforanstaltninger, i form af vandløbsrestauration, kildeopsporing og efterpolering. Da der ikke er tale om konkrete projektændringer til det oprindelige VVM-vurderede projekt, har disse vurderinger i forhold til vandområdeplanerne ikke været en del af nærværende ansøgningsmateriale og projektjusteringerne.

Hvad angår Gelsted forsyningskorridoren er risikoen ved styret underboringer ikke ændret i forhold til den oprindelige VVM. Selvom det konkrete krydsningspunkt er ændret i mindre grad, er metoden eller risikoen ikke ændret, og er derfor ikke inkluderet i ændringsanmeldelsen. Vandløbene påvirkes ikke ved anvendelse af styret underboring, og afstanden for underboring/gennempresning er på de to strækninger så kort, at risikoen for potentielt blowout er meget lille. Boremudder består hovedsageligt af vand og bentonit, men kan tilføjes ca. 0-1 % additiver.

Vedr. arter og naturbeskyttelse har *Miljøstyrelsen* bemærkes, at der bør foretages en vurdering af hvorvidt den etableret vestvendte skråning for markfirben, risikerer at fungere som en ledelinje mod den planlagte højhastighedsbane. I forhold til hensynet til individdrab af markfirben bør det overvejes hvorvidt der er behov for anvendelse af krybdyrhegn. Derudover er det ikke beskrevet, hvorvidt der vil være vedligehold forbundet med opstillingen af de permanente padde-, vildt-, og evt. krybdyrhegn.

Miljøstyrelsen gør ligeledes opmærksom på, at flytning af fredede dyr og planter, herunder markfirben, padder og orkidéer, kræver en dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen.

Vi gør desuden opmærksom på, at hvis der skal opføres erstatningslevesteder bør de være fuldt funktionelle inden nedlæggelsen af de nuværende levesteder.

Miljøstyrelsen gør derudover opmærksom på, at nedlæggelse af områder beskyttet af naturbeskyttelsesloven § 3 kræver dispensation fra de pågældende kommuner.

I beskrivelsen af projektændringer fremgår det at "*Hvis det mod forventning viser sig, at det er nødvendigt at fælde flagermusegnede træer for at anlægge adgangsvejene, vil hvert flagermusegnet træ blive erstattet af et veteraniseret træ og to flagermuskasser.*" Miljøstyrelsen



vurderer ikke at flagermuskasser på tilstrækkelig vis kan afværge tabet af levesteder i træer. Ligeledes er der en usikkerhed forbundet med veteranisering, hvorfor Miljøstyrelsen vurderer, at der skal foretages veteranisering i forholdet 1:2, dvs. at der veteraniseres to træer for hvert træ der fældes. Da levesteder i træer er dynamiske og kan tage mange år at udvikle, skal afværgetiltag også tage hensyn til dette, så det sikres at der også opstår levesteder på længere sigt. For at afværge et tab af levesteder i et træ på kort og længere sigt anbefaler Miljøstyrelsen derfor, at der for hvert fældet træ veteraniseres træer i forholdet 1:2 og at der samtidig sikres et træ mod fældning, som kan udvikle sig til at være flagermusegnet.

For at vurdere om evt. levesteder i bygninger kan erstattes ved afværge i træer, er det vigtigt at kende til forekomsten af flagermus, og om der er flagermus i området som udelukkende benytter bygninger til yngle- eller overvintring. I så fald vil det ikke være en tilstrækkelig afværge at skabe levesteder i træer.

Vi læser at der skal flyttes træstammer med flagermus i. Hvis det er tilfældet, gør vi opmærksom på, at det forudsætter en dispensation fra artsfredningebekendtgørelsen.

Vejdirektoratet bemærker til ovenstående at skråningen til firben kan fungere som ledelinje, men at dette ikke vurderes at være et problem. Tyske undersøgelser har påvist at markfirben varmer op på ballasten, og krydser kun skinner sjældent – men tog ikke er en fare for firben. Der vil blive klippet græs, hvis græsset vokser over højden af paddehegn, og Banedanmark som overtager arealet, vil foretage løbende tilsyn der sikrer funktionelle hegn i driftsfasen. Erstatningsnatur planlægges anlagt fra september 2023

Vejdirektoratet har foretaget/foretager konkrete flagermusundersøgelser i alle bygninger til nedrivning og træer – og etablerer erstatningslevesteder efter krav for de specifikke arter. Der veteraniseres efter Miljøstyrelsens anbefalinger.

Vejdirektoratet er opmærksom på at søge dispensationer ift. artsfredningsbekendtgørelsen, samt at Myndighedskompetencen ift. naturbeskyttelseslovens §3 er hjemtaget ved anlægslov.

Naturstyrelsen har indsendt en række kommentarer, som Vejdirektoratet her kommenteret nedenfor:

Veje og stier

I VVM-projektet indgik stipassager, men der var ikke projekteret stier/skovveje. Stier/skovveje er først kommet til i denne fase af projektet, og derfor er det beskrevet som en forbedring, selvom det som Naturstyrelsen påpeger ikke er en korrekt formulering. Det er korrekt, at stierne (skovvejene) i et vist omfang afbøder jernbanens negative konsekvenser for rekreativ færdsel i skoven.

Ønsket om ekspropriation af afskåret areal er noteret. Ønsket kan også fremføres overfor ekspropriationskommissionen.

Den eksisterende vej Elmelundsvej, som ligger uden for det nye vejareal, nedlægges og af-rømmes og kan formodentlig tillægges tilgrænsende lodsejer (Naturstyrelsen).

Faunapassager

Der er indarbejdet to menneske- og faunapassager i VVM-undersøgelsen. I VVM-projektet var de to kombinerede fauna- og menneskepassager tiltænkt en frihøjde på 3,3 m og en bredde på 4 m.



Kombinerede fauna- og menneskepassager indgår ikke længere i vejledningen Fauna- og menneskepassager. Fauna- og menneskepassager er udgået af faunapassagevejledningen, fordi de fungerer dårligt for fauna. Mange dyr, særligt hjortevildt afskrækkes fra passager, hvis de benyttes af mennesker, der går eller cykler gennem passagen.

De to fauna- og menneskepassager, som er nævnt i VVM, etableres stadig som stipassager i Elmelund Skov på steder, hvor der er anlagt stier – eller hvor stiforløbene i skoven evt. omlægges.

Den danske vejregel om faunapassager foreskriver mindst en større faunapassage pr. 1-2 km igennem skov, endnu tættere for små rovpattedyr. Vejregelen bruges ligeledes af Banedanmark ved projektering af baner. Svenske undersøgelser har påvist en barrierevirkning af jernbaner, tilsvarende større veje med ca. ÅTD. 7.500.

Der er fredskov over en strækning af ca. 2,7 km, og afstanden mellem udfletningsanlægget og Elmelundsvej er ca. 2,2 km, hvor der er skov på begge sider af banen. Det er derfor vurderet, at en enkelt passage ca. i midten af Elmelund Skov vil betyde, at banens barriereeffekt for rådyr og mellemstore pattedyr vil være kraftigt reduceret i hele skoven.

Faunapassagen skal suppleres med hegning igennem hele skoven. Idet der hegnes gennem Elmelund Skov højnes funktionen af faunapassagen, og risikoen for påkørsel af hjortevildt minimeres.

Det er ikke muligt alene ud fra hensyn til en fremtidig bestand af dådyr at hæve banen så meget, at der kunne skabes dæmningshøjde nok til en A1U passage. En A1U passage kræver 6 meters frihøjde. Dette ville have store konsekvenser for støjudbredelse, landskabelige påvirkninger og jordbalance mm. Omvendt kan der heller ikke skabes tilstrækkelig frihøjde til en A1U ved at sænke terrænet omkring faunapassagen uden at det har konsekvenser for landskab lokalt i skoven, grundvandsforhold i passagen og passagens funktionalitet.

Ved Elmelund Skov vil der fortsat kunne være dådyr i skoven nord for jernbanen, men Ny bane Vestfyn vil være en fremtidig barriere for, at dådyr og kronstyr kan etablere en fast bestand i Elmelund Skov mellem jernbanen og motorvejen. Dådyr anvender helst faunapassager med en frihøjde på 6 m, men kan formentlig i nogen grad også anvende faunapassager med en frihøjde på 4 m, selvom det ikke er optimalt. Dette giver en om end begrænset mulighed for genetisk udveksling på tværs af området nord og syd for, såfremt der også etableres passageforhold ved den kommende udbygning af Fynske Motorvej.

Flagermus

Det er Vejdirektoratets vurdering, at det kan skabe lysindfald i skoven at skære linjer i skoven, og at dette lysindfald vil skabe nogle "skovkanter" i skoven, som flagermus kan følge. Tiltaget er foreslået som et supplement til opsætning af flagermuskasser og veteranisering af træer, der skal kompensere for banens påvirkning på flagermus. Da der kun er tale om et supplement, der i øvrigt kun udføres efter frivillig aftale med skovejer, vil Vejdirektoratet gerne indgå i dialog med Naturstyrelsen, om der kan udføres andre tiltag, som kan højne skovens værdi for flagermus. Værdi for flagermus kan også opnås indirekte, hvis skoven bliver mere egnet som levested for insekter og dermed fødegrundlag for flagermus.

Projektændringer

Der er i den oprindelige VVM for baneprojektet regnet på den akkumulerede støj, som ikke vil have betydning i større grad. Lydbilledet er i langt overvejende grad defineret af motorvejen.



Vejdirektoratet har ikke hjemmel til at ekspropriere til anlæg af en støjvold langs motorvejen gennem Elmelundsskoven i forbindelse med baneprojektet. Afværgeforanstaltninger i forhold til støj langs motorvejen Syd om Odense håndteres i motorvejsprojektet.

Aalborg Stift konstaterer, at man ved lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn nr. 1424 af 17/12/2019 har vedtaget at gennemføre en linjeføring, der ligger nord for den eksisterende motorvej. Dette betyder, at banelinjen vil ligge meget tæt på Indslev Kirke.

I forbindelse med anlægsfasen af jernbanen og ved anlæg af den støjvold, der er nævnt i projekt materialet, er det vigtigt at understrege, at der skal ske en inddragelse af Fyens Stift og Indslev Sogns Menighedsråd i den videre planlægning. Dette skal gøres for at sikre, at de nævnte afværgeforanstaltninger, der skal etableres i forbindelse med anlæggelsen af jernbanelinjen ved Indslev Kirke, bliver opført således, at man bedst beskytter Indslev Kirke og samtidig sikrer, at indsigten til kirken opretholdes meste muligt.

VVM-redegørelsen påvirkes Indslev Kirke visuelt, da jernbanen føres på dæmning og skaber en visuel barriere for indblik til kirken set fra motorvejen. Denne barriereeffekt øges, da banen på strækningen forbi Indslev Kirke hæves med ca. 1 m.

Alle hørings svar er videresendt til bygherre. Bygherres kommentarer er indsat ovenstående.

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 § 25, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁴.

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

Gert Agger
Specialkonsulent, Plan og klima

Kopi til: Ovenstående høringsparter

Bilag: Ny Bane over Vestfyn – Recipientvurdering (ATKINS, 2023)

⁴ Bekendtgørelse nr. 2243 af 29/12/2020 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.