

Til Banedanmark v. Carina Olander Rasmussen

Sendt elektronisk til:

Carina Olander Rasmussen corn@bane.dk

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Telefon 7221 8800

Fax 7262 6790

info@tbst.dk

www.tbst.dk

Sagsnr.: TS50802-00003

Dato:05-07-2018

Ansøgning om genåbning af Laurbjerg Station.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget ansøgning af 15. marts 2018 fra Banedanmark ved Carina Olander Rasmussen om genåbning af station ved Laurbjerg.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet (VVM) i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, jf. kapitel 6 a, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal screene projektet med henblik på en afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt, jf. § 38 d, i jernbaneloven. Hvis projektet er VVM-pligtigt, kræves en administrativ tilladelse af styrelsen, jf. § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven.

Endvidere skal det vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af internationale naturbeskyttelsesområder, såkaldte Natura 2000-områder, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter med senere ændringer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Styrelsen meddeler hermed, at der ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har således efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtigt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere afgjort, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt. Styrelsen vurderer således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

Det forudsættes, at alle nødvendige tilladelser for gennemførelse af projektet indhentes. Det forudsættes endvidere, at de i ansøgningen beskrevne afværgeforanstaltninger benyttes i relevant omfang, samt at der indgås dialog med Moesgaard Museum om deltagelse i overvågning af gravearbejdet, som beskrevet i projektets besvarelse af museets høringssvar.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i afgørelsen om, at projektet i den konkrete sag ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet ikke forudses at medføre væsentlige påvirkninger på miljøet. Der er herved lagt vægt på, at projektet og anlægsarbejdet er af begrænset omfang både arealmæssigt (2 gange ca. 90 m. perron langs eksisterende jernbane) og tidsmæssigt (ca. 14 uger), samt at projektet foregår langs en eksisterende banestrækning.

Det er styrelsens vurdering, at projektets væsentligste påvirkning af det omkringliggende miljø vil være støj fra anlægsarbejdet, og at der i ansøgningsmaterialet er redegjort tilstrækkelig for håndteringen. Styrelsen har i vurderingen af projektets støjpåvirkning lagt vægt på oplysningerne om, at en indstilling af togdriften, tidsmæssigt vil falde sammen med indstilling pga. andre anlægsarbejder, og at dette er indskrænket til en forholdsvis kort periode. Der er samtidig oplyst, at de "tunge" støjkluder (fx nedhamring af spuns) så vidt muligt vil lægges i denne korte periode. Herudover er der lagt vægt på, at der i forbindelse med anlægsarbejdet løbende vil blive informeret og varslet beboere lokalt i nærområdet omkring projektet, vedr. udførselstidspunkt og varighed for de mest støjende arbejder m.m. Der er endvidere lagt vægt på, at anlægsarbejderne i den resterende del af perioden primært vil ske inden for normal arbejdstid.

Det er styrelsens vurdering, at den beskrevne håndtering af lysgener (fx hensigtsmæssig placering af arbejdslys, retningsbestemte lyskegler på perron) og støv (vanding) i tilstrækkelig grad begrænser projektets påvirkning af det omkringliggende miljø.

I forhold til Moesgaard Museums høringssvar, har styrelsen lagt vægt på, at ansøger oplyser, at ville kontakte Moesgaard Museum umiddelbart før opstart af anlægsprojektet med henblik på at museet kan deltage i overvågning af det gravearbejdet.

I forhold til affald har styrelsen lagt vægt på, at bortskaffelse af affald vil ske i henhold til Favrskov Kommunes affaldsregulativ og relevante tilladelser, og i forhold til øvrige eventuelle påvirkninger som naturressourcer, dræn, spildevand og øvrige forhold i forbindelse med anlæg og drift af Laurbjerg Station forudsætter styrelsen indhentelse af relevante tilladelser i dialog med Favrskov Kommune og eventuelle andre relevante myndigheder.

Styrelsen vurderer således på denne baggrund, at projektet ikke har en sådan væsentlig indvirkning på det omkringliggende miljø, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering.

Ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af, om et projekt skal udføre en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder (udpegede internationale naturbeskyttelsesområder) lægger styrelsen vægt på, om projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke naturbeskyttelsesområdet væsentligt under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område.

Det nærmeste Natura 2000-område, Bjerre Skov og Haslund Skov ligger 4,8 km fra projektområdet. I den konkrete sag vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre projekter kan påvirke Natura 2000-områder væsentligt dels pga. af afstanden til Natura 2000-området og dels pga. projektets begrænsede udstrækning, både areal-, aktivitets- og tidsmæssigt, og idet projektet ikke i øvrigt antages at have væsentlige påvirkninger på miljøet. Hastighedsopgradering Aarhus – Hobro er ligeledes vurderet til ikke at påvirke Natura 2000-områder. Det vurderes således, at projektet ikke vil have væsentlig påvirkning på Natura 2000-området.

Sagsfremstilling

Genåbning af station i Laurbjerg indebærer, at der etableres en nordlig og en sydlig sideperron langs sporene i en længde af forventeligt 90 meter. Adgangsvejen til begge perroner bliver niveaufri, via stiforbindelser fra hhv. Nørregade/perrontunnellens nordlige rampe og Sønderallé/perrontunnellens sydlige rampe. Ansøger har oplyst, at området i dag er baneareal.

Ansøger har oplyst, at anlægsarbejdet sandsynligvis vil omfatte spunsning, og derfor må der forventes perioder med øget støjbelastning. Ansøger oplyser, at da projektet er afgrænset til et lille område, vil de væsentligste støjmæssige gener fra anlægsarbejdet være begrænset til at omfatte de nærmeste beboere. Støjen vil primært skyldes eventuel spunsning eller nedvibrering af plade el. lignende samt eventuel håndtering af nye og brugte materialer. Ansøger oplyser, at da der samtidig udføres andre anlægsarbejder i området, vil stationsprojektet ikke medføre yderligere støjgener. Banestrækningen er således også omfattet af anlægsarbejde ifm. elektrificering Aarhus-Lindholm samt opgradering Aarhus-Hobro. Elektrificering og opgradering af banestrækningen forventes udført i 2021, og ansøger planlægger arbejdet udført samtidigt med disse anlægsarbejder, så støjperioden og støjstyrken begrænses mest muligt.

Ansøger har oplyst, at der i forbindelse med anlægsarbejdet løbende vil blive informeret og varslet beboere lokalt i nærområdet omkring

projektet, vedr. udførselstidspunkt og varighed for de mest støjende arbejder m.m., således, at det herved vil det være muligt for beboere i god tid at planlægge evt. forholdsregler.

Ansøger oplyser videre, at projektet inden arbejdet igangsættes skal anmeldes til Favrskov Kommune (anmeldelse af midlertidige aktiviteter, herunder støv- eller støjfrembringende bygge- og anlægsarbejder), hvilket betyder, at projektet skal overholde kommunens forskrift for midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter for bl.a. støv og støj.

Aktiviteterne forventes af ansøger udført ud fra en samlet tidsramme på ca. et halvt års tid. Banedanmark bemærker i den forbindelse, at projekterne er i en indledende fase, hvorfor der ikke er detailplanlagt for projekterne endnu.

Nogle få dage vil der blive arbejdet i døgndrift, og der vil kunne forekomme støj-, vibrations- og lysgener. I den resterende del af arbejdsperioden forventes arbejderne primært at skulle pågå i dagtimerne på hverdage, men der kan opstå behov for aktiviteter uden for normal arbejdstid.

Der vil bl.a. være tale om graveaktiviteter, leverancer af materiel og nye materialer (f.eks. grusmaterialer) og bortskaffelse af brugte materialer samt almindelige anlægsaktiviteter, som f.eks. etablering af belægnings mm. Aktiviteterne vil pågå løbende i hele anlægsperioden.

Det forventes, at det anvendte materiel vil være i form af dumpere og gravemaskiner af forskellige arter, kørsel med lastbiler og eventuelt også blokvogne, kraner og pladevibratører i forbindelse med disse aktiviteter.

Herudover vil der efter det oplyste foregå spunsning/nedvibrering af plader i forbindelse med etablering af perroner. En række naboer vil kunne opleve arbejdskørsel i forbindelse med etableringen af perronerne.

Ansøger oplyser, at idet der udføres arbejder nær ved/ på jernbanen, er der af sikkerhedsmæssige hensyn behov for sporspærring under noget af anlægsarbejdet. For at genere togdrift og togpassagerer mindst muligt på strækningen, foretages en totalspærring i en kort periode en eller få gange. Grundet anlægsarbejdets forholdsvis korte periode, vil der ikke blive opført støjskærme. De anlægsarbejder, som vil medføre de største støj- og vibrationsgener, forventes således at skulle pågå i denne periode. Ansøger forventer, at også øvrige anlægsarbejder, som vil skulle pågå i spærringen, kan opleves som generende for de berørte naboer, men der er dog tale om en relativ kort periode.

Ansøger oplyser, at da projektet i Laurbjerg bliver en del af sporarbejdet i forbindelse med hastighedsopgradering Aarhus-Hobro, vil anlægsarbejdet af perroner blive søgt udført i de sporspærringer, der allerede er planlagt ved hastighedsopgraderingen. Hastighedsopgraderingen har tidligere været en del af VVM undersøgelsen på strækningen. Elektrificering og hastighedsopgradering af banestrækningen forventes udført i 2021.

Ansøger oplyser videre, at der i anlægsfasen vil være lysgener i tilfælde af, at arbejdet udføres uden for dagtimerne eller i vinterhalvåret. Der vil blive anvendt belysning på midlertidige arealer for bygge- og oplagringspladser, for at der er sikre arbejdsforhold. For ikke at genere beboerne i omkringliggende ejendomme, oplyser ansøger, at arbejdslys bliver placeret, således at lyset ikke generer omgivelserne unødigt.

Lys/genskin fra perronbelysningen i driftsfasen vil kunne give lysgener for ejendomme tæt på perronerne. Ansøger søger derfor dette minimeret ved at retningsbestemme lyskeglen mod perronområderne. Med retningsbestemte lyskegler vurderer ansøger ikke, at der vil være tale om decideret oplysning af naboarealerne, men en oplyst station vil kunne ses fra naboarealerne. I den konkrete projektering vil ansøger foretage en afvejning af hensynene således, at der gennem materialevalg og placering af skærme sikres mest mulig afskærmning med mindst mulig skyggeeffekt.

For så vidt angår oplysninger om trafikbetjening og passagertal oplyser ansøger, at for Laurbjerg Station planlægges der standsning med de nuværende regionaltog opereret af Arriva. Det er således ikke tale om, at togtrafikken skal udvides gennem byerne som følge af stationsetableringen, men at tog, der i forvejen kører på strækningen, skal standse.

For Laurbjerg betyder det, at stationen betjenes af tog mellem Struer, Viborg, Langå og Aarhus (2 standsninger pr time og retning), med estimeret nogle få hundrede passagerer dagligt.

Ansøger oplyser endvidere, at bygge- og anlægsarbejder typisk er en kilde til støvemission, der kan have stor midlertidig indflydelse på den lokale luftkvalitet. Afværgeforanstaltninger f.eks. i form af vanding af byggepladser kan dog reducere støvgener, hvorfor ansøger vurderer, at støv ikke vil være en væsentlig miljøgene. Graden af evt. støvemission vil variere fra dag til dag og være afhængig af aktivitetsniveauet, de specifikke aktiviteter, jordtypen samt de meteorologiske forhold (nedbør, vindretning og -hastighed), men ansøger vurderer, at det vil være af mindre betydning grundet anlægsarbejdets begrænsede omfang. I driftsfasen oplyses, at der ikke vil være støvgener som følge af stationsprojektet.

Ansøger oplyser mht. affald, at entreprenørens håndtering, flytning og bortskaffelse af jord og skærver og midlertidig oplægning af potentielt forurenede materialer vil ske på grundlag af de tilladelser, som entreprenøren er forpligtet til at indhente. Bortskaffelse af affald vil ske i henhold til Favrskov Kommunes affaldsregulativ. Ansøger, Banedanmark, har oplyst, at ville foretage kontrol af disse forhold.

Anlæggelse af perronerne forudsætter dispensation fra åbeskyttelseslinje. Ansøger har oplyst, at ansøger vil ansøge Favrskov Kommune herom.

Ansøger oplyser at ville kontrollere, at vindende entreprenør indarbejder evt. krav/forbehold fra dispensationer i entreprenørens miljøhandlingsplan.

Ansøger bemærker endvidere, at lokaliteter for arbejds-/logistikpladser er med forbehold for, at valgt(e) entreprenør(er) kan fremsætte ønske om andre end de planlagte lokaliteter under forudsætning af Banedanmarks accept. Det vil fremgå af udbudsmaterialet, at det i givet fald påhviler entreprenør at indhente de nødvendige tilladelser hos Favrskov Kommune til anvendelse af disse pladser.

Ansøger, Banedanmark, oplyser, at ansøger derudover vil indhente evt. relevante tilladelser til afledning af vand fra grøfter og dræn på baggrund af forudgående dialog med Favrskov Kommune. Ansøger oplyser, at projektet dog ikke ændrer på forhold, som indebærer øget opland/vandmængder i forhold til eksisterende afvanding.

Mht. Natura 2000-områder, kan det oplyses, at der er ca. 4,8 km til det nærmeste Natura 2000-område, Bjerre Skov og Haslund Skov.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt anmeldelsen for Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Geodatastyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Favrskov Kommune, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes Landsforening, Moesgaard Museum.

Af de indkomne høringssvar har følgende høringsparter ingen bemærkninger:

Miljøstyrelsen.

Følgende høringspart har haft bemærkninger:

Moesgaard Museum, som bemærker, at det af museets arkiver og registreringer fremgår, at der ca. 100 m syd for det sydlige projektområde er en større flintopsamling med bopladsmateriale fra jægerstenalderen. Ved det nordlige projektområde er der registeret en høj. Moesgaard Museum anbefaler derfor, at området forundersøges inden jordarbejdet påbegyndes.

Ansøger oplyser, at umiddelbart før opstart af anlægsprojektet, vil ansøger kontakte Moesgaard Museum med henblik på at museet kan deltage i overvågning af det gravearbejde, som er nødvendigt i forbindelse med etablering af en ny station i Laurbjerg.

Der er ikke flere høringsparter, der har indgivet høringssvar.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 d, stk. 6, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015.

Lovgrundlag

Afgørelsen er truffet i henhold til § 38 d, jf. § 38 a, stk. 2, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer, og bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter

Klagevejledning

Afgørelsen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 115 a i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015.

Med venlig hilsen

Christina Bergendorff

Specialkonsulent