

Banedanmark

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

Dato: 10-03-2025
Sagsnr.: 2024-214284
Sagsbehandler: LOUJ

Afgørelse om at opgradering af Kvissel St. ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 10. december 2024 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om etablering af to nye perroner og sideflytning af spor 2 på Kvissel St. i Frederikshavn Kommune.

Projektet er omfattet af jernbanelovens¹ bilag 2 punkt 13 a. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Anlægsarbejdet forventes udført i perioden 25. juli 2025 til 28. august 2025 og i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt 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.

¹ LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven (Jernbaneloven)



Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet i sin fysiske udstrækning og geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med projektbeskrivelsen.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet ikke vil forhindre vandområdenes målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdenes økologiske- og kemiske tilstand og kemiske- og kvantitative tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet, at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på projektets geografiske placering, at der kan opretholdes gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1² og habitatdirektivets bilag IV³ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at der ikke er forekomst af bilag IV-arter i og omkring projektområdet og at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil, så at arternes bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet opretholdes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 38 a i jernbaneloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 38 d i jernbaneloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter⁴.

Sagsfremstilling

Projektet omfatter etablering af to nye perroner og sideflytning mod syd af spor 2 på Kvissel St. For at gøre plads til anlæg af de nye side- og mellemperroner, så de opfylder normer og krav, er det nødvendigt at sideflytte spor 2 op til 80 cm mod syd på en mindre strækning midt i Kvissel By, mens spor 1 alene justeres. Selve anlægsstrækningen afgrænser sig til området mellem de to sporskifter i alt ca. 440 m gennem Kvissel By.

Projektet indeholder etablering af nyt afvandingssystemet inden for det eksisterende sporareal (spor 2). Herefter tilkobles afvandingssystemet det eksisterende udledningssystem der har

² BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

³ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

⁴ BEK nr. 469 af 08/05/2024 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.

udledningspunkt ved Åsted Å, øst for Kvissel St. Udløbspunktet i Åsted Å, er markeret på figur 1. Den afledte mængde og kvalitet af overfladevand fra sporarealet og oplandet vil være uændret. Der gennemføres ikke grundvandssænkning.



Figur 1: Oversigtskort over projektets placering

Sydøst for stationen skal der i forbindelse med projektet etableres en midlertidig byggeplads. Byggepladsen etableres på en gruspude. Den eksisterende afvanding fra arealet sker naturligt via diffus udledning og overfladeafstrømning til Åsted Å, syd for jernbanen (ikke via banens udledningspunkt). Der placeres afrømmet muld i en lav vold mod Åsted Å, for at forhindre afstrømning af sediment fra byggepladsen til vandløbet i forbindelse med kraftige regnskyl. Der friholdes en minimum 10 m bred zone mellem muldvold og vandløbets kronekant, som ikke berøres.

Der er ikke registreret bilag IV-arter eller padder inden for eller nær anlægsområdet og den midlertidige byggeplads. For en sikkerheds skyld vil der blive opsat midlertidigt paddehegn mellem den midlertidige byggeplads/muld-volden og mosen/åen.

Anlægsprojektet er kortvarigt (1 måned) og oplag på pladsen vil ligeledes kun foregå i denne periode. På pladsen, længst væk fra vandløbet, vil der blive udlagt et mindre areal til midlertidigt oplag af potentielt lettere forurenet jord og gamle skærver i kortvarige perioder (1-2 uger) inden for anlægsperioden. Evt. forurenet jord placeres i miljøcontainere.



Natura 2000-områder

Nærmeste Natura 2000-område er Natura 2000-område nr. 3 "Jerup Hede, Råbjerg og Tolshave Mose" beliggende ca. 1.4 km fra projektområdet.

Natura 2000-området omfatter habitatområde nr. 3 og fuglebeskyttelsesområde nr. 6. Natura 2000-området er specielt udpeget for beskyttelse af naturtyper knyttet til det store og vidt udbredte rimmer-dopper system. De forhøjede revler kaldes rimmer og tilhører især naturtypen tør hede, mens de fugtige lavninger imellem, dopperne, er naturtyperne våd hede og hængesæk. Flere steder, bla. i den nye del af Natura 2000-området vest for Aalbæk, er rimmerdopper-strukturen overlejret af flyvesand, der har dannet klitter, primært med grå/grøn klit og klithede. Området er vigtigt for ynglende trane, rødrygget tornskade og natravn og desuden kerneområde for dagsommerfuglen hedepletvinge.

Bygherre har vurderet, at projektet på baggrund af placering og udformning ikke påvirker området væsentligt under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke vil ske en påvirkning på Natura 2000-områdets udbredelse eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget eller andre Natura 2000-områder i øvrigt. Styrelse har lagt vægt på, at der ved gennemførelse af projektet kan opretholdes gunstig bevaringsstatus for Natura 2000-området og at en væsentlig påvirkning kan udelukkes.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁵. Trafikstyrelsen har fundet, at der ikke er registreret bilag IV-arter i projektområdet.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1⁶ og habitatdirektivets bilag IV⁷ kan opretholdes. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arter, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab af bilag IV-arter. Trafikstyrelsen har lagt vægt på, at der ikke er tilstedeværelse af bilag IV-arter og at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil så at bilag IV-arternes bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet for arterne opretholdes.

Vandrammedirektiv

Projektområdet er beliggende i vandområde for de regionale grundvandsforekomster "dkmj_968_ks" og "dkmj_979_ks". Begge vandområder er udpeget med miljømålsætningen

⁵ www.arter.dk, www.naturdata.miljoportal.dk

⁶ BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt

⁷ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



"god kemisk tilstand" og "god kvantitativ tilstand". Begge vandområders tilstand er vurderet til "god kvantitativ tilstand" og "ringe kemisk tilstand".

Projektområdet er beliggende i Kvissel opstrøms for vandområde "Åsted Å" med vandområde ID: "o8968". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "dårlig økologisk tilstand" og "ukendt kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Makrofytter (planter): moderat økologisk tilstand,
- Benthiske invertebrater (smådyr): god økologisk tilstand,
- Fytobenthos (alger): ukendt økologisk tilstand,
- Fisk: dårlig økologisk tilstand,
- Nationalt specifikke stoffer: ukendt.

Vandområdet er udpeget til følgende restaureringsindsatser: Genslyngning, mindre strækingsbaserede restaureringer og fjernelse af fysiske spærringer.

Da den kemiske tilstand i Åsted Å og nedstrøms liggende Ellinge Å er ukendt, har bygherre vurderet for de nationalt specifikke stoffer udpeget som årsag til manglende målopfyldelse for den kemiske tilstand i slutrecipienten Ålbæk Bugt, der har "ikke-god kemisk tilstand" og "ringe økologisk tilstand".

Bygherre har i ansøgningsmaterialet vurderet, at tilpasningen af afvandingen i forbindelse med sideflytningen af sporet, ikke vil medføre en merudledning af cadmium, bly og antraceni driftsfasen og som følge deraf, at projektet ikke vil medføre en potentiel forringelse af den kemiske tilstand i Ålbæk Bugt. Hertil har bygherre angivet, at udledningen af overfladevand fra byggepladsarealet i anlægsfasen ikke indeholder cadmium, bly og antracen. Bygherre har vurderet, at projektet ikke vil medføre en forringelse af den kemiske tilstand i Ålbæk Bugt.

Projektet vil ikke hindre gennemførelse af de udpegede restaureringsindsatser.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand for overfaldevandområderne, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i overfaldevandområderne. Trafikstyrelsen har lagt vægt på, at der ikke vil ske sedimenttransport til Åsted Å, samt at projektet ikke medfører ændring i udledningen af nationalt specifikke stoffer som årsag til manglende målopfyldelse.

Ligeledes er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en forringelse af grundvandsforekomsternes kemiske- og kvantitative tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i grundvandsforekomsterne.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes



Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Frederikshavn kommune og Vendsyssel Historiske museum.

Trafikstyrelsen har ligeledes forelagt ansøgningen for 35 parter med individuel interesse, beliggende i første række til projektændringer og/eller arbejdsplads.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 16. december 2024 til 20. januar 2025.

Følgende har afgivet høringssvar: Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (afdeling for Miljøvurdering og plan, Kystnært – Miljøvurdering og plan, samt Vandmiljø)

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

SGAV: Miljøvurdering og plan (del 1 ang. padder) bemærker, at "... SGAV anbefaler, at der redegøres for, at paddehegnene sættes op på en sådan måde, at der ikke vil være padder inden for arbejdsarealet. Det bemærkes, at anlægsperioden (ultimo juli-ultimo august) ligger inden for paddernes aktive periode. Er der padder inden for arbejdsarealet, vil det kræve en dispensation efter artsfredningsbekendtgørelsen at indsamle og flytte padderne ud fra arbejdsområdet, hvilket vil resultere i en fuld miljøkonsekvensvurdering.

SGAV anbefaler også, at det tydeligt fremgår af dokumentationen, hvor i projektområdet der opsættes paddehegn, samt hvordan paddehegnet udformes, vedligeholdes og sikres ift. funktionsdygtighed i hele anlægsperioden. I den forbindelse bemærkes videre, at opsætning af paddehegn forudsætter udelukkelse af, at paddehegnene afskærer vandringsruterne. Dette kan f.eks. gøres med markeringer på et kort."

Banedanmark bemærker hertil, at "Det er vurderet, at § 3 mosen øst for byggepladsen potentielt kan være yngle- og rastested for padder, da der kan stå vand i vinter- og forårsmånederne.

Det midlertidige paddehegn opsættes for at holde evt. padder fra mosen ude af byggepladsen. Det vurderes, at der ikke vil være padder på marken, når byggepladsen etableres, da paddehegnet opsættes i medio juni 2025 straks efter maskinel høslæt af marken. I juni er padderne aktive og kan flytte sig ved forstyrrelser. Paddehegnet opsættes uden for byggepladsarealet på den 10 m zone, der friholdes for påvirkning af anlægsprojektet mellem mose/vandløb og anlægsområde som vist på figur 2. Paddehegnet fjernes, når byggepladsen reetableres efter end anlægsarbejde.

Det midlertidige paddehegn vil være mindst 40 cm højt og forsynet med et 10 cm vandret udhæng for at sikre, at padder ikke forcerer hegnet. Der føres løbende tilsyn med paddehegnet gennem hele anlægsperioden for at sikre at det forsat er tæt."



Figur 2: Placering af midlertidigt paddehegn

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

SGAV: Miljøvurdering og plan (del 2 ang. odder) bemærker at "... at det ikke på baggrund af skrivebordsundersøgelse alene kan udelukkes, at der kan være odder andre steder end ved fundstedet 400 meter nordvest for stationsområdet. Da odderen har store territorier, ser SGAV det derfor også relevant, at vurderingen af den eventuelle påvirkning på odder også foretages ud fra anlægsarbejderne ved den del af Skærum Å, der løber umiddelbart øst og syd for den midlertidige arbejdsplads."

Banedanmark bemærker hertil, at "Anlægsprojektet berør ikke vandløbet fysisk i anlægsperioden. Skulle en odder befinde sig i vandløbet umiddelbart øst og syd for den midlertidige byggeplads, vil der ikke være noget i vandløbet der forhindrer fri passage i hele anlægsperioden eller når projektet er afsluttet. Odder kan potentielt blive påvirket af støj og forstyrrelser fra byggepladsen. Det vurderes, at den vandløbsstrækning der evt. kan forstyrres (støj) af anlægsarbejdet rent er relativt kort, og derfor vil arten kunne anvende andre nærliggende dele af vandløbssystemet og naturarealer til fødesøgning mm. i de 3-4 uger anlægsfasen varer.

På den baggrund vurderes det, at anlægsprojektet ikke vil påvirke en evt. forekomst af odder i vandløbet."

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

SGAV: Kystnært – Miljøvurdering og plan bemærker, "... at der i screeningsdokument punkt 1.09, Vurdering af påvirkning af målsatte vandløb og kystnært havvand samt ansøgning for opgradering af Kvissel Station mangler en vurdering af og en redegørelse for, om projektet vil



kunne have en effekt på den økologiske tilstand i det potentielt berørte kystvandområde Nordlige Kattegat, Aalbæk Bugt nr. 225."

Banedanmark bemærker hertil, at "I Banedanmarks fremsendte screeningsmateriale gøres der rede for, at projektet ikke vil påvirke den økologiske tilstand i Åsted Å, ergo vurderes det at projektet heller ikke vil have effekt på den økologiske tilstand i Aalbæk Bugt, som ligger lige knap 10 km nedstrøms for projektområdet."

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

SGAV: Vandmiljø (del 1) bemærker, at "der mangler beskrivelse af de mulige påvirkninger på målsatte vandløbs biologiske kvalitetselementer ved afstrømning af regnvand/perkolat fra det midlertidige jorddepot på den sydøstlige byggeplads til vandløb, herunder bl.a. iltforhold, temperatur, pH og næringsstofkoncentrationer."

Banedanmark bemærker hertil, at "selve anlægsprojektet udføres i 3 ugers totalspærring over 3-4 uger i august 2025. På pladsen skal der mellemdeponeres omkring 1000 m³ uforurennet og lettere forurennet jord i 1-2 uger i forbindelse med prøvetagning. Jorden placeres i afrettede miler, hvilket sikrer at evt. regn strømmer af på overfladen af milen. Erfaringsmæssigt forventes omkring 70 % af jorden at være uforurennet. Konstateres der egentligt forurennet jord, placeres dette i miljøcontainere. Lettere forurennet banejord vil erfaringsmæssigt have et forhøjet indhold af tungmetaller, PAH og/eller tunge olier, altså relativt immobile stoffer der er bundet i jorden og derfor ikke sådan lige vaskes ud. Evt. finstof i den mellemdeponerede jord vil blive fanget i gruspuden, der udlægges på hele byggepladsen i et 30 cm tykt lag af rent stabilgrus og som fjernes igen, når pladsen reetableres. I yderkanten af gruspuden etableres et midlertidigt dræn, som kobles på eksisterende baneafvanding, så evt. overfladeafstrømning i tilfælde af kraftig regn fanges i drænet og ledes til baneafvandingen, altså samme sted, som hvis jorden fortsat lå på banens areal.

Tilsvarende vil mulddepoterne være klappet på overfladen så afstrømningen sker på overfladen. Skulle der trækkes noget muld/næringsstoffer med i tilfælde af kraftig regn, er der en mindst 10 m bred zone til vandløbet, hvor mulden kan aflejres på det eksisterende muldlag på marken eller blive fanget i det midlertidige paddehegn og vandet sive ned i jorden uden direkte afstrømning til vandløbet.

Det vurderes således, at afstrømning fra byggepladsen herunder det midlertidige jorddepot ikke påvirker vandløbet, da byggepladsen afvander til dræn, der føres til banegrøften. Evt. lettere forurening i jorden fra banen vil bestå af immobile stoffer, der ikke udvaskes. På denne baggrund er det vurderingen, at det midlertidige oplag af jord ikke vil medføre påvirkning af det målsatte vandløbs biologiske kvalitetselementer."

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

SGAV: Vandmiljø (del 2) bemærker, at (citater fra ansøgningen) "den økologiske målsætning for Åsted Å er "god økologisk tilstand". På nuværende tidspunkt er den samlede økologiske tilstand vurderet til "dårlig økologisk tilstand", hvilket skyldes en dårlig økologisk tilstand i kvalitetselementet fisk. Tilpasningen af afvandingssystemet på banearealet vil ikke forhindre muligheden for målopfyldelsen om samlet god økologisk tilstand i vandløbet, da der ikke ændres på vandløbets fysiske forhold."



"Ovenstående vurdering mangler en fyldestgørende beskrivelse af de mulige påvirkninger på direkte og indirekte målsatte vandløbs biologiske kvalitetselementer ved anlægsarbejdet af spor- og perronombygning. Vurderingen skal udover muligheden for målopfyldelse indeholde redegørelse for påvirkning af tilstanden af de aktuelle kvalitetselementer."

Banedanmark bemærker hertil, at "det er selvfølgelig en fejl, at vurderingen af målopfyldelsen "Den økologiske målsætning for Åsted Å", alene blev gjort for driftsfasen. Den samlede økologiske tilstand i Åsted Å vurderet til "dårlig økologisk tilstand", hvilket skyldes en dårlig økologisk tilstand i kvalitetselementet fisk. Anlægsarbejdet på banearealet samt etablering af byggeplads vil ikke forhindre muligheden for målopfyldelsen om samlet god økologisk tilstand i vandløbet, da der ikke ændres på vandløbets fysiske forhold i anlægsfasen."

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

Offentliggørelse

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

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 22, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁸.

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.

Kopi af afgørelsen er sendt til ovenstående høringsparter.

Med venlig hilsen

Louise M. V. Jacobsen
Plan & Klima | Havne & VVM
Trafikstyrelsen

⁸ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter