

Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM

Ansøgning

Oplysninger om ansøger

Hvem indsender ansøgningen?

- Ansøger
 Rådgiver på vegne af ansøger

Ansøger - virksomhedsoplysninger

Virksomhedens navn

Banedanmark

CVR-Nummer

18632276

Adresse

Carsten Niebuhrs Gade 43

Postnummer

1577

By

København V

Virksomhedens telefonnummer

82340000

Virksomhedens email

banedanmark@bane.dk

Kontaktperson

Navn

Lisbet Løvendahl

Telefonnummer

30363291

E-mail

llda@bane.dk

Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Hastighedsopgradering af jernbanen på Østfyn mellem Nyborg og Odense

Hvor skal projektet ligge?

Projektet er placeret på eksisterende bane mellem Nyborg og Odense. Der skal eksproprieres mindre arealer, nogle få permanent.

Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Eksisterende jernbanemed ind-og udkørsel af Nyborg og Odense samt gennemkørsel af Langeskov

Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

Nyborg Kommune, Kerteminde Kommune og Odense Kommune

Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

01-03-2023

Forventes afsluttet den:

31-10-2023

Projektbeskrivelse

Beskriv baggrund for og formål med projektet

Banedanmark gennemfører på strækningen mellem Nyborg og Odense en hastighedsopgradering, idet det er politisk besluttet, at hastigheden på strækningen mellem Nyborg og Odense skal øges fra 180 km/t til 200 km/t. Projektet gennemføres samtidig med en sporformyelse på strækningen. Hastighedsopgraderingen sker fra km 132+483 til km 159+864.

Anlægsaktiviteterne relateret til hastighedsopgraderingen mellem Nyborg og Odense gennemføres i 2023, men der vil først kunne køres med den højere hastighed efter udrulning af det nye signalsystem, hvilket forventes at ske senest i 2027. Overordnet set medfører hastighedsopgraderingen, at der en række steder skal foretages mindre justeringer i sporets placering. På Langeskov Station skal det venstre spor sideflyttes op til ca. 3,5 m.

Det trafikale grundlag for den hastighedsopgraderede bane er situationen i 2030, hvor det forudsættes, at der dels kører nyt persontogsmateriel samt, at mængden af godstog på strækningen over Fyn er reduceret markant som følge af den faste forbindelse over Femern. For gennemførelse af hastighedsopgraderingen er der behov for indretning af en række midlertidige arbejdspladser til udveksling af materialer mellem vej og jernbane, og enkelte steder er der behov for permanent at inddrage mindre arealer ifm. tilpasning af banen til den højere hastighed. Tilpasning i form af dæmningsudvidelser, stenkisteforlængelser, afvandingsløsninger [o.lign.](#) De midlertidige pladser skal være beliggende i direkte tilknytning til jernbanen og nær steder, hvor der skal arbejdes på jernbanen, samtidig skal der være mulighed for at etablere vejadgang. Adgangen til nødvendige arealudlæg på 3. mands jord sikres via ekspropriation. Lodsejere bliver i forbindelse med ekspropriationsprocessen informeret om projektet.

Beskriv projektets arbejdsmetoder

Se baggrund og formål

Der er ikke muligt at taste i nedenstående felt, hvorfor jeg sætter teksten om bilagspunkt ind her:

Pkt. 13a. Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som alle-rede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)

Er projektet omfattet af VVM-bekendtgørelsen?

 Ja Nej

Angiv venligst bilagspunkt

Overholdt projektet lokalplanen for området?

 Ja Nej

Er projektet vedtaget ved lov? (anlægslov)

 Ja Nej

Er der tale om anlæg af ny jernbane?

 Ja Nej

Berørte parter

Er der berørte parter til projektet?

 Ja Nej

Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som alle-rede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)

Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til i dag?

Primært eksisterende bane. Ved arbejdet med hastighedsopgraderingen inddrages mindre arealer i forbindelse med den eksisterende jernbane. I anlægsfasen inddrages en række arealer midlertidigt til arbejdsarealer. Disse arealer er primært landbrugsarealer og en mindre del skov.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj
 Støv
 Affaldsproduktion
 Andet

Støj

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket i henholdsvis anlægs- og driftsfase

Etableringsfasen

Der er ikke sammenhængende områder, men få boliger vil være påvirkede af støj i nogen grad i anlægsfasen i nærheden af arbejdspladserne i dagtimerne. Hvis der skal udføres natarbejde vil konsekvenserne være større. Driftsfasen

Vi vurderer at ca. 75 nye boliger vil sandsynligvis støjbelastes yderligere. BDK sørger for at nedbringe støjen i de ramte boliger ved isolering af f.eks. vinduer. Strækningen fra Nyborg til Odense hastighedsopgraderes til 200 km/t (km 132,950 –159,900). Overordnet er der tale om mindre justeringer af sporet. Største justering er venstre spor ved Langeskov station, hvor sporet flyttes op til ca. 4mtættere på højre spor. Det trafikale grundlag for den hastighedsopgraderede undersøgelse repræsenterer år 2030, hvor det forudsættes, at der dels kører nyt persontogsmateriel samt at mængden af godstog er reduceret markant som følge af Femern forbindelsen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Denne vurdering er baseret på hastighedsopgradering OG sporfornyelse og er derfor udtryk for absolut maksimum påvirkning. Støjforholdene i den nuværende situation og den fremtidige situation er belyst ved beregning af facadestøj ved boliger langs den hastighedsopgraderede strækning. Det samlede antal støjbelastede boliger langs strækningen, der planlægges hastighedsopgraderet, er opgjort til 413 boliger hvoraf ca. 2/3 er etageboliger og den resterende 1/3 udgør parcelhuse. Blandt de støjbelastede boliger har 68 stk. tidligere modtaget tilskud til støjisolering via Banedanmark. Det er desuden fundet, at 126 stk. af de 413 støjbelastede boliger er nyopførte boliger (opført efter år 2018). Disse boliger må formodes at være støjbeskyttet via byggereglementets krav. Dette kan få betydning for antallet af boliger, der tilbydes støjisolering. Beregninger af den fremtidige situation viser, at det samlede antal støjbelastede boliger langs banen, der planlægges hastighedsopgraderet, er opgjort til 448 boliger hvoraf ca. 2/3 er etageboliger og den resterende 1/3 udgør parcelhuse. Blandt støjbelastede boliger har 70 stk. tidligere modtaget tilskud til støjisolering via Banedanmark. Det er desuden fundet, at 123 stk. af de 448 støjbelastede boliger er nyopførte boliger (opført efter år 2018). Disse boliger må formodes at være støjbeskyttet [viabyggereglementetskrav.Sammenholdes](#) opgørelserne af antal støjbelastede boliger i hhv. dagens situation år 2020 og den hastighedsopgraderede situation år 2030, ses en tydelig reduktion i antallet af støjbelastede boliger, hvor $L_{den} \geq 64$ dB(A). Ganske vist stiger mængden af persontog, men samtidigt reduceres godstogsmængden. Godstog er mere støjende end persontog og vil derfor have en anseelig betydning for det samlede støjniveau. Sideløbende med ændringerne i togmængderne forudsættes en udskiftning af nutidige persontogsæt til nye og mindre støjende togsæt; afsnit 3.3.3. Konsekvenserne ved mindre støjende materiel ses blandt andet ved, at støjbelastningstallet (SBT) reduceres fra 30,3 ved dagens situation til 10,3 ved [projektforslaget.Retrofitting](#) af godstogsvogne har en betragtelig påvirkning på et reduceret støjniveau langs jernbanen. Der forudsættes, at 60% af godstogsvognene i 2030 er retrofitted. Når 60% af godstogene forudsættes retrofitted, betyder det samtidigt, at 40% fortsat vil køre som konventionelle godstog, som kendes i dag. Det betyder derfor, at antallet af boliger udsat for et maksimalt støjniveau på $L_{pAmax} \geq 85$ dB(A) er tæt på at være identisk med antal berørte boliger i den eksisterende situation. At der så alligevel ses en mindre forøgelse skyldes 3 hovedårsager: •En kort strækning i øst for Odense, hvor hastigheden forøges fra nuværende 100 km/t til 120 km/t i projektforslaget (ved km 159,8) •Mindre sporjusteringer, der flytter maksimalstøjbelastningen ved boliger fra lige under støjgrænsen til lige over støjgrænsen •På grund af den højere hastighed er de eksisterende støjskærme i Langeskov og Ulstrup flyttet således, at mindstefstanden på 4,4 meter [overholdes.Langs](#) jernbanen er der allerede i anden sammenhæng opstillet en række støjskærme. Samtidigt er et antal støjbelastede boliger langs den eksisterende jernbane blevet tilbudt tilskud til støjisolering af støjbelastede facader via. Banedanmarks Støjisoleringsordning. Tilskuddets størrelse var dengang afhængig af støjniveauet på boligens mest støjbelastede facade. Antallet af boliger, der kvalificerer sig til tilskud til støjisolering, er således 84 stk. eller 90 stk. afhængig af, om de nyopførte boliger, der må forventes at være støjbeskyttet via byggereglementets krav tælles med eller ej. I undersøgelsen af konsekvenserne ved hastighedsopgraderinger der ikke fundet nye områder/strækninger, hvor $SBT/km > 8$ og hvor der isoleret set er grundlag for undersøgelse af om en ny støjskærm kan være relevant. Vibrationer/Vibrationsforhold er undersøgt ved orienterende beregninger med Banedanmarks vibrationsmodel under simplificerede [forhold.For](#) hastighedsopgraderingen med trafikgrundlag 2030 er det fundet, at 106 boliger kan have en vibrationspåvirkning over den vejledende grænseværdi 75 dB(KB), hvilket er 1 bolig mere end for dagens situation [2020.Sammenlignet](#) med opgørelsen for dagens situation (jf. Tabel 15), da der blot registreret en enkelt ny bolig, som efter hastighedsopgradering kan være belastet af mærkbare vibrationer over den vejledende grænseværdi. Den ekstra vibrationspåvirkede bolig er fundet ved km 159,875 og forøgelsen skyldes, at strækningshastigheden beregningsteknisk set ændres fra 100 km/t til 120 km/t for godstog det pågældende sted. I praksis vil der sandsynligvis ikke være forskel i belastningen af den pågældende bolig, idet der fortsat er en hastighedsbegrænsning på 100 km/t i højre spor fra km 159,900 og mod vest ind gennem Odense. Godstogene forventes således at være nede i fart ved passage af den aktuelle bolig. Vibrationspåvirkningen er på trods af hastighedsopgraderingen fra 180 km/t til 200 km/t fortsat styret af godstog ved hastighed op til 120 km/t. De spormæssige ændringer er marginale og det vurderes på det foreliggende grundlag, at vibrationsforholdene efter hastighedsopgradering vil forblive uændret. Der vurderes ikke at være grundlag eller behov for afværgeforanstaltninger i forhold til vibrationer fra jernbanen.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

50 m

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja
 Nej

Hvordan kan påvirkningerne mindskes?

Støjisolering

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

Bygherre og bygherres rådgiver har kendskab til følgende projekter nær projektområdet: TSS ved Marslev (ny transformerstation)

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Til hastighedsopgraderingen skal der kun anvendes råstoffer der, hvor vi udvider banedæmningerne. Forbruget vil derfor være stærkt begrænset og hovedsageligt bestå af ballastmateriale; grus og skærver.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Støv

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Etableringsfasen

I anlægsfasen kan der være gener fra støv i forbindelse med selve anlægsarbejdet, jordhåndtering, jordkørsel og kørsel på arbejdspladser og -veje. Der vil blive anvendt vanding i særligt tørre perioder i anlægsfasen for at forhindre væsentlige støvgener.

Driftsfasen

Der vil ikke blive genereret støv i driftsfasen

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Støvgener i anlægsfasen kan afværges ved at sprinkle arealer med vand, hvis der opstår behov for dette. Derved vil passagerer og borgere, der bor eller færdes nær projektområdet, opleve få eller ingen væsentlige støvgener

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Affaldsproduktion

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Etableringsfasen
Ingen påvirkning.

Driftsfasen
I driftsfasen vil der ingen ændring ske i produktionen af affald som følge af hastighedsopgraderingen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Ingen boliger forventes påvirket af affaldsproduktionen.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Natur og fredning

Ligger området i et Natura2000 område?

- Ja
 Nej

Hvor ligger de nærmeste Natura 2000-områder? (Angiv venligst afstand, område nr. samt titel)

Projektet ligger i eller i nærheden af fire Natura 2000- områder: 110 (Odense Fjord), 113 (Urup Dam), 114 (Odense Å) og 116 (centrale Storebælt og Vresen).

Natura 2000-område 110 Odense Fjord ligger i en afstand af ca. 2,25 km fra projektområdet.

Natura 2000-område 113, Urup Dam, Brabæk Mose, Birkende Mose og Illemose er udpeget på baggrund af Habitatområde 97. Området ligger ca. 500 m nord for banen.

Natura 2000-område 114, Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å, er udpeget på baggrund af Habitatområde 98. Området krydses to steder af banen, ved kilometrering 154 + 550 og 155+900.

Natura 2000-område 116 (centrale Storebælt og Vresen) ligger i en afstand af ca. 650 m til projektområdet.

Der er foretaget væsentlighedsvurdering for sporformyelses- og hastighedsopgraderingsprojektet for Østfyn i forhold til de fire Natura 2000 områder; 116 centrale Storebælt, 113 Urup Dam, 114 Odense Å og 110 Odense Fjord. Vurderingen pegede på, at der ikke vil være nogle væsentlige påvirkninger, idet anlægsarbejderne foregår udenfor områderne, på nær ved Odense Å, hvor arbejdet primært bliver foretaget fra spor, og der derfor ikke bliver indgreb i åen.

I forhold til afvanding er der hovedsageligt tale om omlægning af grøfter, og det vurderes, at hastighedsopgraderingen ikke påvirker afvandingsmængden. I det omfang der kunne blive tale om uhensigtsmæssig sedimenttransport etableres forsinkelsesbassin således, at uønskede stoffer ikke overføres til Natura 2000-områderne. I forhold til beskyttede arter er der i en afgrænsning på 100 m nord og syd for banen blevet søgt for beskyttede arter, der er på Natura 2000-områdernes udpegingsgrundlag. Endelig er projektet i sammenhæng med andre projekter blevet vurderet for kumulative effekter. Her er vurderingen, at projekterne mere eller mindre anlægges i samme areal mv. som nærværende projekt, og umiddelbart vurderes at have effekter i retning af mere af det samme.

På det foreliggende grundlag, dvs. forud for egentlig projektering vurderer Banedanmark, at hastighedsopgradering på mellem Nyborg og Odense ikke vil medføre væsentlige påvirkning af de fire nærvedliggende Natura 2000-områder.

Beskriv udpegningsgrundlaget

Område 110 Odense Fjord indeholder Habitatområde H 94 og Fuglebeskyttelsesområde F 75. Natura 2000-området Odense Fjord har et samlet areal på 5.301 ha, hvoraf de 4.222 ha er hav.

Natura 2000-område 113 er udpeget specielt for at beskytte de store sammenhængende rigkær med forekomst af orkideen mygblomst og arten sumpvindelsnegl samt for at beskytte store arealer med elle- og askeskov og mindre forekomster af tidvis våd eng og avneknippe-mose.

Natura 2000-område 114, Habitatområde nr. 98 Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å er primært karakteriseret ved Odense Å med større tilløb, der er levested for tykskallet malermusling, pignmerling, bæklampret og havlampret samt de mange tilstødende kildevæld, der udgør mere end 5 % af naturtypen inden for den kontinentale biogeografiske region. Desuden findes der mange rig-kær og elle- og askeskove, som er levested for skæv vindelsnegl og sump-vindelsnegl. Vandløbet og de tilstødende arealer er desuden levested for odder og damflagermus. Natura 2000-området er inden for de seneste år (fra 2010) udvidet med forekomster af lysåbne naturtyper. Desuden er der kortlagt nye forekomster af især kildevæld.

Udpegningsgrundlaget for område 116 (centrale Storebælt og Vresen) er knyttet til det marine miljø.

Vurderes udpegningsgrundlaget for Natura 2000 at påvirkes?

- Ja
 Nej

Er der registreret bilag IV-arter i/nær projektområdet?

- Ja
 Nej

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja
 Nej

Beskriv venligst

Der er behov for permanent at inddrage et mindre areal (< 400 m²), som er omfattet af fredningen for Odense Ådal- Etape III (Odense Kommune), da der af hensyn til banens sikkerhed skal foretages en mindre tilpasning af banedæmningen. Vi kontakter Odense Kommune, som afgør om arbejdet kræver dispensation fra fredningen og sender en eventuel dispensationsansøgning videre til fredningsnævnet.

Hvor ligger nærmeste vandområder jf. vandområdeplanerne? (Angiv venligst afstand samt titel)

Alle de fire målsatte vandløb, der krydses af projektet, er omfattet af Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord. Jernbanestrækningen krydser desuden Hovedvandopland 1.14 Store-bælt, men ingen målsatte vandløb krydses inden for grænserne af dette. Der ændres ikke på vandskel i forbindelse med afvandingsarbejderne ved nogle af de fire vandområder der krydses.

Påvirkes målsætningerne for vandområderne? (Vurderingen skal foretages med udgangspunkt i samtlige relevante kvalitetslementer)

nej

Påvirker projektet muligheden for at opnå/opretholde god miljøtilstand i havet jf. havstrategiloven? (Vurdering skal foretages med udgangspunkt i de 11 deskriptorer)

nej

Dokumentation

Kort med indtegnet projekt i målestok 1:10.000 eller 1: 5.000

Kort over banestrækning Østfyn.pdf 77 KB

Tidsplan

Tidsplan for hastighedsopgradering af jernbanen på Østfyn.docx 13 KB

Projektbeskrivelse

Yderligere bilag

Tryk på "+" for at tilføje flere bilag.

BDKs interne VVM-screeningsskema hastighedsopgradering Østfyn.pdf 256 KB

Fagnetat Østfyn - Baggrundsrapport støj og vibrationer.pdf 1 MB

Vurdering af eventuel påvirkning af vandområder ved hastighedsopgradering af jernbanen på Østfyn.pdf 125 KB

Vurdering af eventuel påvirkning af N 2000 ved hastighedsopgradering af jernbanen på Østfyn.pdf 546 KB