

## 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](mailto:banedanmark@bane.dk)

### Kontaktperson

Navn

Dana Marilena ?stergaard

Telefonnummer

51739188

E-mail

[dmot@bane.dk](mailto:dmot@bane.dk)

### Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Horsens Perronforlængelse

Hvor skal projektet ligge?

Projektet er placeret på Horsens Station. Selve projektområdet er beliggende på matrikel nr. 20a. Ydermere ønskes flere midlertidige arbejdspladsarealer, beliggende på følgende matrikler: • Del af Matrikel 20f (Arbejdsplads Syd). • Del af matrikel 873a (Arbejdsplads Nord).

Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Stationen ligger på hovedstrækningen Fredericia – Horsens – Århus.  
Projektområdet ses på bilag 1.

Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

Horsens Kommune

## Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

01-04-2027

Forventes afsluttet den:

01-10-2027

## Projektbeskrivelse

Beskriv baggrund for og formål med projektet

I forbindelse med DSBs kommende materielanskaffelse Fremtidens Tog skal perronerne på Horsens Station forlænges, så stationen kan opfylde krav i forhold til de fremtidige togtyper.

Projektet omfatter forlængelse af alle 3 perroner på stationen, så de længere tog kan holde her. Alle perroner forlænges til 320 m. Spor 1 forlænges med 135 m mens, spor 2 og 3 forlænges med hhv. 45 m og 78 m.

Forlængelse af perronerne vil ske ved enten samtidigt at hæve perronhøjden til 55 cm over skinneoverkant (scenarie 1), eller ved at forlænge perronerne i enderne og fastholde de nuværende perronhøjder (scenarie 2).

Beskriv projektets arbejdsmetoder

### Etableringsfasen

Projektet omfatter følgende ændringer i nuværende anlæg:

- Forlængelse af eksisterende perroner til 320 m.
- Evt. hævnning af eksisterende perroner til 55 cm samt etablering af ledelinjer, afvanding, skiltning, belysning, ramper og nye perronforkanter.
- Etablering af ny afvanding fra perronerne.

Perronerne forlænges til i alt 320 m ved enten, samtidigt at hæve perronhøjden til 55 cm over skinneoverkant (scenarie 1), eller ved blot at forlænge perronerne i enderne og fastholde de nuværende perronhøjder (scenarie 2).

For begge scenarier gælder, at der ud over forlængelsen kun foretages ændringer på apering (belysnings-, højtaler- og ITV-anlæg) på perronerne. Perronforlængelsen kræver endvidere tilslutning til det af EP etablerede Beskyttelog potentialudligningsområde (BPU) og der vil derfor blive etableret brønde for at videreføre jordløbere. Sikringshytte placeret på perron ved spor 1 (sidespor) bliver flyttet midlertidigt. Ny placering besluttes i detailfasen.

Der vil også ske mindre ændringer af perrontunnelen i forbindelse med perronforlængelsen, idet perronforkanterne lokalt ved perrontunnelen er integreret i tunnelkonstruktionen. Trappe- og elevatorskakte samt perrontage søges så vidt muligt bibeholdt uændret. Der er imidlertid behov for, at ca. 20 m perrontag på perron 2 nedrives. Der skal herudover etableres nye rampevægge ved tre perronender samt en ny støttevæg ved perronbagkanten ved spor 3. For etablering af nye perronforkanter skal der etableres interimsafstivning for alle fundamenter til perrontagene.

Sporkonstruktioner mv. forbliver uændret bortset fra evt. mindre sporjustering til de nye perronforkanter.

### Afvanding

Der etableres ny flisebelægning med ny linjeafvanding. Belægningsfald vendes modsat i forhold til eksisterende forhold, således at overfladevand opsamles i ny linjeafvanding frem for at blive ledt til sporskassen.

Overfladevand fra den østlige perron mellem spor 1 og 2 ledes til nedsivningsgrøfter på den vestlige side af hovedlageret, hvorfor der skal etableres afvandingsledninger under spor 2 og 3. Der etableres ledning under og mellem sporene, således det er muligt at krydse først det ene spor, og derefter det næste i to efterfølgende natpærringer. Overfladevandet herfra ledes til nedsivningsgrøft vest for hovedlageret langs fredskoven.

Udvidelsen af perron i den sydlige ende foregår udelukkende med en mindre forøgelse ca. 200 m<sup>2</sup> af den østlige perron mellem spor 1 og 2, så i denne situation tilsluttes den lille ekstra vandmængde til eksisterende sporafvandingsystem (kombinationsledning), som har udløb til Bygholm Å. Alternativt ledes der til en ny nedsivningsgrøft, som etableres langs fredskoven, vest for banearealet.

Oversigtsplan for afvandings-scenarie 1 og 2 fremgår af Bilag 2a og 2b. Nye ledninger placeres så vidt muligt i "samme" tracé som eksisterende ledninger.

Der etableres ikke ny sporafvanding, hverken ifm. scenarie 1 eller 2.

I forbindelse med forlængelsen af perronerne fjernes de eksisterende overgange og tilhørende asfalterede stier. Overgange og stier genetableres længere mod nord.

Projektet medfører ikke varige ændringer i jernbanedriften, hverken fsva. antallet af toge eller hastigheden på banen. Togtrafikken vil blot midlertidigt blive omlagt til andre perroner mens anlægsarbejderne pågår.

#### Arbejdsarealer

Der erhverves ikke nye arealer til perronforlængelserne, som udføres indenfor det eksisterende stationsareal. Tilsvarende gælder de 3 midlertidige arbejdspladser, der anvendes ifm. projektet og som ligeledes er placeret på BDK-arealer. Arbejdspladserne er vist og beskrevet nærmere i Bilag 3. Det bliver arbejdsplads Hovedlager 30, som bliver den primære arbejdsplads. Denne arbejdsplads ligger samtidigt længst væk fra boliger og andre følsomme bymæssige funktioner.

Samlet skal der inddrages ca. 18.000 m<sup>2</sup> til midlertidige adgangsveje og arbejdspladsarealer i forbindelse med anlægsfasen.

Arealer til midlertidige arbejdspladser og adgangsveje reetableres efter brug og tilbageleveres i deres oprindelige stand efter aftale med ejerne.

Projektet udføres i 2027 og vil vare i alt 6 måneder inkl. mobilisering og demobilisering af arbejdsområdet. Udførelsesplanen fremgår af Bilag 6.

#### Driftsfasen

Projektet omfatter ikke ændringer i driftsfasen. Stationens drift vil fortsætte uændret.

Overholder 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

Beskriv venligst

Som bygherre udpeger Banedanmark ikke parter i sagen. Projektet inkl. arbejdsbaser vil udelukkende foregå på arealer, der ejes af Banedanmark. Der vil således ikke være andre grundejere, der bliver berørt af projektet. Der vil imidlertid være en grænseflade til beboerne øst om arbejdsbasen Nord, som kan blive berørt af støj fra arbejdsbasen i anlægsfasen. Boligerne er vist på kort i bilag 4. Dette arbejdsareal er alene tænkt som reserve og bliver kun taget i brug, hvis det viser sig nødvendigt. Sandsynligheden herfor er imidlertid meget lille. Herudover er der en grænseflade til de nærmeste fredede stationsbygning. Bygningen ejes af DSB.

Overordnet set er Banedanmarks vurdering, at følgende kan blive berørt af projektet:

- Horsens Kommune
- Region Midtjylland
- DSB
- Trafikstyrelsen (køreplaner mm. for det overordnede net)
- TDC (ledningsejer)
- Telia (ledningsejer)

Påtænker I at lave nabofora, naboportaler eller lignende til høring af naboer?

- Ja  
 Nej

## Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til idag?

Projektområdet er også i dag et stationsområde. Arealet, hvor der planlægges etableret nedslivningsgrøfter ligger dog i udkanten af et fredsskovområde. Vest for stationen ligger det fredede område Bygholm Park. Gennem parken og syd om stationen løber Bygholm Å, der er § 3 beskyttet jf. naturbeskyttelsesloven. Vest og syd for stationen findes fredskov. På stationens østlige side ligger stationsbygningen, der har høj bevaringsværdi. Øst for stationen findes desuden flere boligbebyggelser og en parkeringsplads. En del af området øst for stationen er udpeget som kulturmiljø i Horsens Kommuneplan. Nord for parkeringspladsen findes en lille sø, der er §3 beskyttet jf. naturbeskyttelsesloven. Kort med beskyttelsesinteressene er vist i Bilag 5.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj  
 Støv  
 Affaldsproduktion  
 Andet

## Støj

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

### Etableringsfasen

Der vil i forbindelse med perronforlængelsen forekomme en række støjende aktiviteter, herunder i korte perioder vil der blive foretaget ramning. Horsens Kommune har vedtaget regulativ for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsaktiviteter, hvor der er fastsat krav til arbejdstider og overholdelse af grænseværdier. Støjende aktiviteter må i henhold til regulativet kun foregå i dagtimerne. Der kan søges dispensation fra de generelle krav, hvis der foreligger sikkerhedsmæssige, trafikale eller byggetekniske forhold, der begrundes en afvigelse. Anlægsarbejderne vil blive anmeldt til kommunen i overensstemmelse med regulativet.

Ved ombygning/forlængelse af perroner vil der hovedsageligt skulle anvendes almindeligt entreprenørmateriel som f.eks. skinnekørende gravemaskiner og dumpere, mobilkran samt transport af materialer på lastvogn. Almindelige anlægsaktiviteter og tilhørende brug af maskiner forventes at ville kunne forekomme hele døgnet. De særligt støjende aktiviteter vil som udgangspunkt dog kun forekomme i dagtimerne og i weekender frem til kl. 14.

Entreprenørmaskiner udsender typisk et støjniveau (lydeffekt) på 100-110 dB. Med en kildestyrke på 110 dB vil der i afstande ud til 25 m være et støjniveau på 70 dB, svarende til det kriterium (støjgrænse) der normalt anvendes ved vurdering af støj fra bygge og anlægsaktiviteter i dagperioden. De nærmeste boliger er etageejendomme beliggende min. 90 m fra jernbanen, hvor ombygning af perroner skal foregå.

Der vil i forbindelse med ombygning/forlængelse af perroner skulle foretages mindre ændringer af jernbanespor og ballast, efter optagning af mindre sporrammer. Dette arbejde udføres med en 'sporstoppemaskine', som har en højere kildestyrke på 118 dB. Dette arbejde forventes udført i løbet af 4 – 6 timer for hvert af sporene 2 og 3 i sporspærring. Arbejdet Hvis arbejdet mod forventning skal foregå i nattetimerne, vil det alene være tale om en enkel nat. Der vil i så fald blive søgt om dispensation hos kommunen og de berørte naboer vil blive informeret om arbejdes karakter og varighed senest én uge før dette igangsættes.

Der skal i forbindelse med etableringen af perronforlængelserne rammes fundamentet. Det er tale om kortvarige rammearbejder, som alt i alt vil foregå i ca. 8 dage. Ramning vil kun blive foretaget i dagtimerne, i overensstemmelse med kommunens regulativ.

Det er endvidere kun tale om ramning af perronfundamenter, og projektet vurderes derfor ikke at ville kunne give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for mærkbare vibrationer ved boligerne nært projektområdet, grundet den lange afstand fra perronerne til nærmeste boliger (min. ca. 90 m). Afstanden fra perron til nærmeste bygning – stationsbygningen, som er klassificeret som høj bevaringsværdig 1 - er ca. 40 meter og ligger derfor uden for den potentielt kritiske vibrationszone for denne type arbejder på 25 m.

Arbejdspladsen nord for stationen grænser op til boliger. Pladsen er en reserverarbejdsplads, som kun tages i brug i det omfang, de øvrige to pladser ikke dækker behovet fuldt ud. Det vil således være tale om evt. meget få og kortvarige aktiviteter på pladsen. Pladsen vil blive afskærmet mod boligerne. Der vil som udgangspunkt kun forekomme støjende aktiviteter på pladsen i dagtimerne. Naboerne vil i givet fald blive orienteret for arbejdspladsen bliver taget i brug.

### Driftsfasen

Projektet omfatter kun ændringer indenfor det eksisterende stationsområde. Støjpåvirkningen fra stationen vil i driftsfasen derfor være uændret i forhold til den eksisterende støjpåvirkning.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Perronarbejderne på stationsområdet forventes ikke at påvirke boliger og mennesker uden for stationsområdet. Såfremt arbejdspladsen nord for stationen mod forventning tages i brug, vil boligerne langs den nordøstlige skel (i alt 44 boliger), kunne blive påvirket af aktiviteterne på pladsen. Sandsynligheden for at pladsen bliver taget i brug er som tidligere omtalt meget lille og aktivitetsniveauet vil i givet fald være begrænset til få og kortvarige aktiviteter, der som udgangspunkt foregår i dagtimerne. Naboerne vil i givet fald blive orienteret for arbejdspladsen bliver taget i brug. Boligerne er vist på kortudsnittet i Bilag 4.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

De nærmeste boliger ligger 90 m fra perronområdet. Arbejdsareal Nord grænser op til boliger, og der er ca. 10-15 m til boligerne. Pladsen er en reserverplads, som kun anvendes ved akut behov.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja  
 Nej

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja  
 Nej

Hvilket anlægsarbejde forventes udført uden for tidsrummet 07-18 og i hvilket tidsrum?

Jf. beskrivelsen under ovenstående punkt vedr. støjpåvirkning.

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

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

il anlægsarbejdet vil der være behov for råstoffer og ressourcer forventeligt i form af grusmaterialer, stål, beton og granit. Taget projektets forholdsvis ringe omfang, vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

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 ikke forekomme håndtering af skærver/ballast. Der vil blive anvendt vanding ved særligt tørre perioder i anlægsfasen for at forhindre væsentlige støvgener i overensstemmelse med reglerne i kommunens regulativ, "Regulativ for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder i Horsens Kommune" af 27. september 2016.

### Driftsfasen

Der vil ikke blive genereret støv i driftsfasen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Støvgener vil afværges ved at sprinkle arealer med vand, hvis der opstår behov for dette. Derved vil passagerer og borgere der bor eller færdes nær projektområdet ikke opleve 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

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Til anlægsarbejdet vil der være behov for råstoffer og ressourcer forventeligt i form af grusmaterialer, stål, beton og granit. Taget projektets forholdsvis ringe omfang, vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

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

Anlægsarbejderne vil frembringe en vis mængde affald. Vurderet ud fra projektets størrelse vil også affaldsproduktionen være begrænset. Affaldet vil blive anmeldt til Horsens Kommune og håndteret i henhold til kravene i affaldsbekendtgørelsen og Horsens Kommunes Regulativ for Erhvervsaffald. Dette gælder både farligt affald, forbrændingsegnet affald, deponeringsegnet affald samt affald egnet til materiale-nyttiggørelse. Der vurderes ikke at være påvirkninger i driftsfasen.

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

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Til anlægsarbejdet vil der være behov for råstoffer og ressourcer forventeligt i form af grusmaterialer, stål, beton og granit. Taget projektets forholdsvis ringe omfang, vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

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

- Ja  
 Nej

## Andet

Beskriv venligst

### A. Spildevandsproduktion inkl. regnvand

Der etableres som beskrevet under projektbeskrivelsen ny afvandingsssystem for regnvandet fra perronerne. Overfladevand fra den nordlige del af perronerne ledes til en ny nedslivningsgrøft i udkanten af fredskoven på den vestlige side af banearbejdet.

Overfladevandet fra udvidelsen af perron i den sydlige ende tilsluttes til eksisterende sporafvandingsssystem (kombinationsledning), som har udløb til Bygholm Å (Afvandingsscenario 1). Alternativt ledes det til en ny nedslivningsgrøft, som etableres langs fredskoven, vest for banearbejdet (Afvandingsscenario 2). Det er tale om en ganske lille ekstra vandmængde, der derved ledes til kombinationsledningen og åen.

Den årlige overfladevandsmængde, der skal bortledes og nedsives fra den nordlige del af perronerne er beregnet til i alt ca. 1890 m<sup>3</sup>. Tilsvarende skal fra den sydlige del af perronerne bortskaffes i alt ca. 2260 m<sup>3</sup> overfladevand. Vandet vil i vinterperioden være saltholdigt pga. glatførebekæmpelse. I beregningerne er anvendt en årsmiddeldnedbør på 724 mm, beregnet ud fra koordinaterne for Horsens Centralrenseanlæg, hvor årsmiddeldnedbøren er størst. Med en varighed på 10 minutter er den dimensionsgivende vandmængde sat til 180l/s.

Den nordlige nedslivningsgrøft er dimensioneret til en kapacitet på 90 m<sup>3</sup> (60 m lang × 1 m bred × 1,5 m dyb), mens den sydlige nedslivningsgrøft er dimensioneret til 255 m<sup>3</sup> (170 m lang × 1 m bred × 1,5 m dyb). Der er hertil benyttet en gentagelsesperiode på 10 år, sikkerhedsfaktor 1,3 og nedslivningsevne  $K = 3,6 \times 10^{-4}$  m/s. Placeringen af nedslivningsgrøfterne ses i Bilag 2

Etablering af nedslivningsgrøfterne kræver dispensation efter skovloven fra Miljøstyrelsen Østjylland samt nedslivningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven fra Horsens Kommune. Etablering af afvandingsanlægget vil ske i overensstemmelse med der derved fastsatte krav. Indledende samtaler med kommunen og styrelsen indikerer at dispensation og tilladelser vil kunne opnås.

Afvanding af spor forbliver uændret. Oversigtsplan for afvandingen fremgår af Bilag 2a (afvandingsscenario 1) og 2b (afvandingsscenario 2). Nye ledninger placeres så vidt muligt i "samme" tracé som eksisterende ledninger. den lille ekstra vandmængde.

### B. Påvirkning af natur, vandløb, sø eller havet

Projektet vil ikke ændre eller påvirke eksisterende vandløb væsentligt. Ved afvandning af sydden af perronerne vil der blive anvendt eksisterende ledning og samme udløbspunkt til Bygholm Å, som i dag. Det drejer sig om forholdsvis små ekstra mængder regnvand, der ikke kan påvirke åen hydraulisk i væsentligt omfang. Perronvandet vil i vinterperioden kunne indeholde salt fra glatførebekæmpelsen. Saltkoncentrationen i den samlede udledning vil imidlertid være meget lille og taget i betragtning, at strækningen mellem Bygholm Sø og udløbet til havet ifølge kommunens vandløbsregulativ for Bygholm Å er påvirket af saltvand indtrængen fra havet, vil også den eventuelle saltpåvirkning af åen være neglignel.

Vest for stationen findes Bygholm Å, der er beskyttet jf. naturbeskyttelseslovens § 3. Åen er omgivet af en åbeskyttelseslinje jf. naturbeskyttelseslovens § 16. Terrænændringer (etablering af perron) og placering af skurvogne inden for arealet kræver en dispensation fra Horsens kommunen jf. naturbeskyttelseslovens § 65. Den § 3 beskyttede sø nord for parkeringspladsen vil ikke blive påvirket af anlægsarbejderne eller de midlertidige arbejdspladser, da der er taget hensyn til denne i placeringen af disse.

Hvis den alternative adgangsvej gennem den sydligste del af Bygholm Park vælges, vil den krydse Bygholm Å. Adgangen vil ske ad den eksisterende lille vej, og anlægstrafikken vurderes som udgangspunkt ikke at påvirke vandløbet.

For etablering af nedslivningsgrøfter kan det blive nødvendigt at fælde noget af bevoksningen, der er registreret som fredskov. Det vurderes der ligeledes vil kunne opnås tilladelse til dette, evt. med krav om erstatningsskov. Midlertidige arbejdsarealer placeres, så de så vidt muligt ikke berører beskyttede natur- og miljøforhold omkring stationen.

Driftsfasen vurderes ikke at kunne medføre ændringer i forhold til naturen i området.

### C. Påvirkning af grundvandet, herunder behov for grundvandssænkning

Risikoen for forurening af grundvandet fra spild i både anlægs- og driftsfasen er meget lille. Risikoen for spild minimeres ved, at der stilles krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier, herunder krav om spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel.

I forbindelse med udbud af opgaven vil der desuden blive stillet krav om, at der udarbejdes en beredskabsplan for projektet, således at det står helt klart for alle, hvem der skal gøre hvad, og hvem der skal kontaktes i forbindelse med et eventuelt spild eller anden form for ulykke. En sådan beredskabsplan skal også indeholde en plan for en eventuel forurening ved søer, vandløb og vådområder.

Der forventes ikke behov for grundvandssænkning langs perron, men alene ved arbejdet med afvandingsledninger, da grundvandsspejlet ligger 1,5 m under terræn. Det konkrete behov afklares ifm. detailprojekteringen, behovet forventes alt i alt at være meget begrænset. Både oppumpning og bortledning af vandet vil ske i overensstemmelse med evt. specifikke krav fra Horsens Kommune.

Horsens St. er V1-kortlagt. Grundet det begrænsede og kortvarige behov for grundvandssænkning samt forureningens immobile karakter forventes risikoen for at grundvandssænkningen medvirker til mobilisering af jordforureningerne i området at være ubetydelig.

#### D. Jord og jordhåndtering

Projektet omfatter jord- og gravearbejder ved perronarbejderne.

Inden for perronområdet har Banedanmark ikke kendskab til andre forurenende aktiviteter, end almindeligt spild fra lokomotiver.

Horsens Station er kortlagt som muligt forurenet (V1-kortlagt) efter jordforureningsloven. På stationsområdet er der enkelte kortlagte forurenede områder (V2-kortlagte). De V2-kortlagte arealer er ikke beliggende inden for projektområdet. Hele stationsområdet er omfattet af Horsens Kommunes områdeklassificering. På områdeklassificerede arealer betragtes fyldjorden som udgangspunkt at være indtil lettere forurenet med immobile stoffer.

Da Horsens St. er af ældre dato kan det ikke afvises, at der kan forekomme forurenet jord under gravearbejderne. Ved tegn på forurenet jord (olielugt, assorteret affald mm.) vil arbejdet blive standset og Banedanmarks miljøtilsyn kontaktet. Den videre håndtering sker efter tilsynets anvisninger.

Bortskaffelse af overskudsjord vil blive anmeldt til Horsens Kommune. Da arealet er kortlagt er der endvidere krav om en jordhåndteringsplan. Overskudsmængderne forventes at være begrænsede, så jorden forventes sendt til kartering ved miljøgodkendt modtageanlæg.

Horsens St. er V1-kortlagt og beliggende inden for bufferzone (250 m) til recipienter. Bygge- og anlægsarbejderne på det kortlagte areal kræver derfor som udgangspunkt tilladelse fra Horsens Kommune iht. jordforureningslovens § 8. Risikoen for mobilisering af forurening under gravearbejdet forventes at være meget lille.

Omlæsning og mellemlagring af jord- og restprodukter vil ske via et simpelt arbejdsdepot og efter konkret anmeldelse til kommunen.

#### E. Beskyttede arter (Bilag IV, rødlistede arter mv.)

Der er forekomst af flagermus i Bygholm Park. Flagermus er en beskyttet art ifølge Bilag IV. Der er muligvis ophold af flagermus i Banedanmarks fredskov vest for perronerne på Horsens Station. Inden anlægsfasen påbegyndes, skal stationsområdet besigtiges, så det sikres, at ingen flagermusegnede træer fældes i forbindelse med etableringen af nedslivningsgrøfterne.

#### F. Påvirkning af skov, herunder fredskov

Der vil ske en begrænset påvirkning af fredskoven beliggende vest for banearialet. Det gælder et meget begrænset areal i udkanten af skoven. Der søges dispensation fra skovloven herfor hos Miljøstyrelsen Østjylland.

#### G. Anvendelsen af naboarealer

Der bliver udelukkende anvendt arbejdspladsarealer på Banedanmarks matrikler. Der skal heller ikke erhverves arealer til perronforlængelserne, som udføres indenfor det eksisterende stationsareal.

Banearialerne ved stationen er ejet af Banedanmark og indhegnet mod offentligheden. Der findes aflåselig låge i det østlige

banehegn ved busholdepladsen syd for stationsbygningen samt ud for den eksisterende sporovergang i nordenden af de eksisterende perroner.

Samlet skal der inddrages ca. 18.000 m<sup>2</sup> til midlertidige adgangsveje og arbejdspladsarealer i forbindelse med anlægsfasen. Herudover kan der efter behov inddrages yderligere ca. 4.400 m<sup>2</sup> alternative midlertidige arealer. Arealer til midlertidige arbejdspladser og adgangsveje reetableres efter brug og tilbageleveres i deres oprindelige stand efter aftale med ejerne.

#### H. Visuelle og landskabsmæssige forhold, kulturhistoriske og arkæologi

Ca. 100 m vest for Horsens Station ligger Bygholm Park, der blev fredet i 1993. Formålet med fredningen er at bevare Bygholm Park som et offentligt tilgængeligt rekreativt område med et varieret dyre- og planteliv. Der er registreret mange flagermus i parken. Ifølge fredningens bestemmelser er det blandt andet ikke tilladt at ændre terræn og terrænformer. Desuden må veje og andre linjeanlæg ikke føres over det fredede areal. Som alternativ adgangsvej er det foreslået at anvende en eksisterende vej, der går gennem den sydlige del af det fredede område. Det vil

som udgangspunkt ikke påvirke fredningen at anvende vejen, da det forudsættes, at vejen kun anvendes til arbejdskørsel, som ikke kræver forstærkning af vejen eller rydning langs vejen.

Der vil ske anlægsarbejde inden for et udpeget kulturmiljø. Anlægsarbejdet er dog midlertidigt og sker på arealer, som ikke vurderes at indeholde væsentlige kulturhistoriske elementer – dvs. hovedsageligt parkeringspladser og ubebyggede arealer. Stationsbygningen, der er udpeget som bevaringsværdig, vil ikke blive påvirket.

I forbindelse med elektrificeringen Fredericia-Aarhus har Horsens Museum indgivet arkivalsk kontrol for den del af banestrækningen, som krydser gennem Horsens og Hedensted kommuner. Der er ikke umiddelbart fredede fortidsminder ved Horsens Station, men der kan være skjulte fortidsminder, som ikke kendes. Ifølge museumslovens § 29 skal anlægsarbejde standses, såfremt et fortidsminde opdages. Fundet skal anmeldes til Horsens museum, der vil vurdere, om der er behov for yderligere undersøgelser, udgravning mv.

I driftsfasen vil perronforlængelsen ikke udgøre en påvirkning af kulturmiljøet eller øvrige kulturhistoriske elementer.

#### I. Trafikale forhold

Anlægsarbejdet kan midlertidigt ændre adgangsforholdene til og fra perronerne. Det vil dog blive sikret, at adgangsforholdene ikke forringes betydeligt. Herudover vil der blive behov for sporspæringer, mens arbejderne står på. Dette vil forstyrre de rejsende på de berørte afgang.

For scenarie 1 vil arbejdet stå på i samlet 172 døgn hvoraf 111 døgn vil påvirke passagerer på perron 1 (spor 1 og 2) samt over 61 døgn for passagerer på perron 2 (spor 3). For scenarie 2 vil arbejdet stå på i samlet 43 døgn hvoraf 27 døgn vil påvirke passagerer på perron 1 (spor 1 og 2) samt over 16 døgn for passagerer på perron 2 (spor 3).

Ud over sporændringer for passagerudveksling, vurderes der ikke at være tale om væsentlige trafikale gener.

Der vurderes ikke at være påvirkninger i driftsfasen.

Den eksisterende adgangsvej fra Bygholm Parkvej til Hovedlager 30, som vil være den primære arbejdsplads, befares også i dag af lastbiler med gods til hovedlageret. Midlertidig adgangstilladelse skal aftales med Horsens Kommune som vejmyndighed. Adgangen til de øvrige arbejdspladser sker tæt op ad hovedvejen, men skal ligeledes aftales med kommunen. Generelt er projektet af begrænset omfang og varighed, så de trafikale gener forventes også at være af begrænset omfang.

## Natur og fredning

Ligger området i et natura2000 område?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

- Ja  
 Nej

Hvor ligger de nærmeste natura2000 område?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Det nærmeste Natura 2000-område er Bygholm Ådal ( Habitatområde H236), som ligger over 5 km fra stationsområdet.

På baggrund af projektets karakter og afstanden til området, vurderes det ikke at projektet vil resultere i væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området og de arter og naturtyper der udgør dets udpegningsgrundlag.

Beskriv hvilken type områder, der er tale om?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Habitatområdets udpegningsgrundlag omfatter forskellige naturtyper: surt overdrev, tidsvis våd eng, urtebræmme og rigkær, samt kildevæld, vandløb og kalkoverdrev. Projektet kan grundet den store afstand ikke påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området.

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja  
 Nej

Har området en speciel arkæologisk, historisk eller kulturel betydning?

- Ja  
 Nej

## Dokumentation

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

Bilag 1\_Oversigtskort.docx 383 KB

Tidsplan

Bilag 6\_Udførelsesplan.docx 66 KB



Projektbeskrivelse

Yderligere bilag

Tryk på "+" for at tilføje flere bilag.

---

Bilag 2a\_afvandingsscenario 1\_TCOWS\_1\_057100\_510\_C (003).pdf 737 KB

Bilag 2b\_Afvandingsscenario 2\_TCOWS\_1\_057100\_511\_B.pdf 394 KB

Bilag 3\_Arbejdsarealer.docx 7 MB

Bilag 4\_Konsekvensområde\_arbejdspladsNord.docx 215 KB

Bilag 5\_Beskyttelsesinteresser.docx 685 KB