

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS50802-00052

Dato: 22-01-2021

Sagsbehandler: nave

Tilladelse til hastighedsopgradering og sporfornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus-Langå

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 28. oktober 2020 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om tilladelse til hastighedsopgradering og sporfornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus-Langå.

Projektet inkluderer at dele af banen ombygges, så hastigheden på strækningen kan øges op til 180 km/t på udvalgte strækninger. Desuden inkluderer projektet en sporfornyelse, hvor store dele af banens sporkasse, ballast, sveller og spor udskiftes.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er tilladelses- og VVM-myndighed for statslige jernbaneprojekter efter kapitel 6a, jf. 38a og § 38b i jernbaneloven¹. Ansøgningen er derfor indgivet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som træffer afgørelse om projektet kan tillades, jf. § 38 j.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler hermed tilladelse til, at hastighedsopgradering og sporfornyelse på jernbanestrækningen Aarhus-Langå kan ske i overensstemmelse med den opdaterede ansøgning og miljøundersøgelser i tillæg hertil, herunder i overensstemmelse med de heri nævnte afværgeforanstaltninger, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.

¹ Jernbaneloven, 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.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Anlægsarbejdet udføres således, at ingen boligområder længe-revarende belastes mere end 70dB inden for normal arbejdstid (07-18) og 40dB uden for normal arbejdstid (18-07). I aften- og natperioder, hvor disse støjgrænser ikke kan overholdes, skal det afklares, om der er mulighed for at reducere støjbe-lastningen ved anvendelse af støjsvagt materiel og støjsvage arbejdsmetoder. Denne tilladelse erstatter ikke eventuelle di-spensationer fra kommunale støjregulativer.
2. Alt oplagt materiale skal opbevares, så det ikke resulterer i for-urening af hverken jord, grundvand eller overfladevand.
3. Banedanmark skal informere berørte naboer i god tid inden an-lægsarbejdets påbegyndelse og i hvor lang tid støjgenerne må påregnes.
4. Såfremt der opstår støvgener, skal der foretages afværgefor-anstaltninger i form af befugtning af kørselsveje og krav om overholdelse af reducerede kørselshastigheder.
5. Den meddelte tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

Tilladelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af pro-jektet i henhold til anden lovgivning.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gør opmærksom på, at hvis der un-der anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kultursty-relsen, jf. Museumslovens § 29h.

Begrundelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilla-delse til projektet lagt vægt på, at projektet ikke ses at have væsent-lige negative konsekvenser for miljøet, når projektet udføres med de afværgeforanstaltninger, der er foreslået i ansøgningsmaterialet, med de til denne tilladelse stillede vilkår samt grundet projektets begræn-sede permanente arealmæssige og tidsmæssige udstrækning.

Det ansøgte vurderes ikke i sig selv eller i forbindelse med andre pla-ner og projekter at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 233 Brabrand Sø med omgivelser væsentligt, idet banen vil forløbe nær habitatområdet på samme måde som under de hidtidige forhold med kun små arealmæssige ændringer samt idet ar-bejdet efter ansøgers oplysning tilrettelægges således, at områdernes økologiske funktionalitet ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, og afgørelsen er truffet efter følgende lovregler:

- Jernbanelovens Kapitel 6 a, herunder § 38 j, og § 38 a i lov nr. 686 af 27/05/2015
 - o som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love,
- Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 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, (jernbanelovens VVM-bekendtgørelse)
 - o 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) af statslige vej- og jernbaneprojekter, og
- Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

Sagsfremstilling

I 2022 er det planlagt at hastighedsopgraderingen og sporfornyelsen af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Langå gennemføres. Projektet inkluderer at dele af banen ombygges, så hastigheden på strækningen kan øges op til 180 km/t på udvalgte strækninger. Desuden inkluderer projektet en sporfornyelse, hvor store dele af banens sporkasse, ballast, sveller og spor udskiftes.

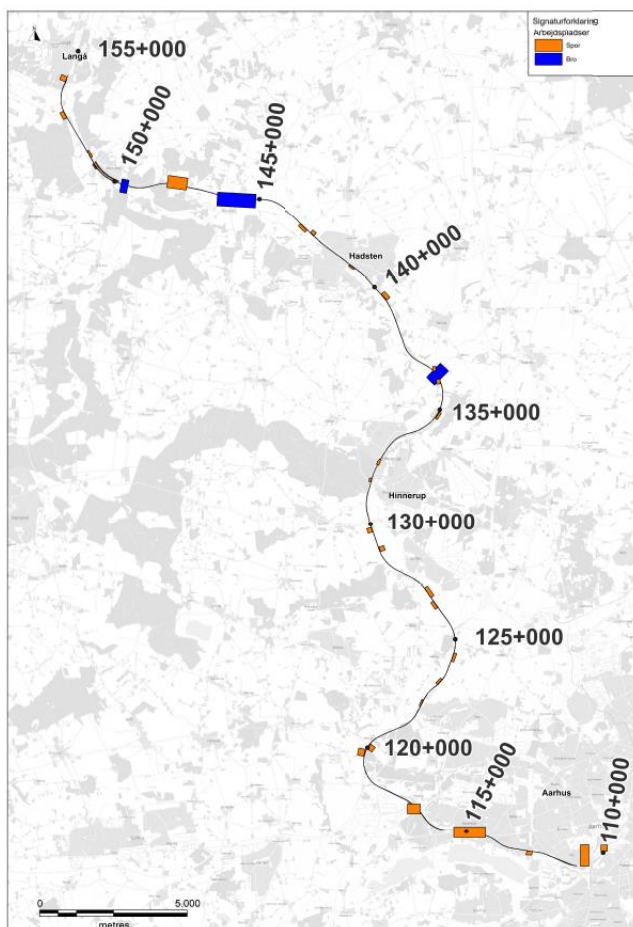
Hastighedsopgraderingsdelen af projektet blev i 2016 VVM-vurderet med tilhørende offentlig høring i "Elektrificering og opgradering af Aarhus H – Lindholm. – VVM-redegørelse. Del 2 Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus-Hobro" (Banedanmark, oktober 2016).

VVM-redegørelsen er udarbejdet som en fælles VVM for to projekter omfattende hhv. elektrificering og opgradering på strækningen mellem Aarhus H og Lindholm. Delstrækningen Aarhus – Langå er indeholdt i den del af miljøredegørelsen, som omhandler elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen fra Aarhus til Hobro og som har været i 8 ugers offentlig høring i 2016. Hørings svar fra høringsperiode blev efterfølgende indarbejdet i projektet i det omfang det var muligt.

I forventning om at projektet ville blive vedtaget ved anlægslov, blev der på daværende tidspunkt ikke givet en administrativ tilladelse til projektet. Da der ikke blev vedtaget en anlægslov for hastighedsopgraderingsprojektet, ansøger Banedanmark nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om en administrativ tilladelse til projektet.

I 2019-2020 er hastighedsprojektet blevet detailprojekteret, hvilket har afstedkommet en række ændringer i projektets arealudlæg i forhold til de beskrevne i VVM'en fra 2016. Banedanmark har indsendt en ansøgning, som vurderer konsekvenserne på det omgivende miljø i forhold til ændringerne på hastighedsopgraderingsprojektet i forhold til VVM-en fra 2016 og gennemførelsen af sporfornyelsen.

Materialet der ligger til grund for nærværende afgørelse indeholder dokumenterne "Sporfornyelse og forberedelse for hastighedsopgradering Aarhus – Langå. Projektets VVM-status, oktober 2020" (Banedanmark, oktober 2020), "Opsummering af VVM 2016 samt VVM-screening af hastighedsopgradering og sporfornyelse af jernbanestrækningen mellem Århus-Langå." (Banedanmark, oktober 2020) samt tilhørende bilag jf. høringsmaterialet.



Figur 1: Strækningsoversigt

Sporombygningen af strækningen betyder, at der vil skulle håndteres væsentligt mere jord og ballast med deraf afledt øget arealbehov.

Permanent arealerhvervelsesbehov for det aktuelle projekt er reduceret fra ca. 9,8 ha til ca. 6,9 ha i forhold til VVM-redegørelse fra 2016. Det midlertidige arealbehov er derimod steget fra godt 11,1 ha til ca. 48,1 ha pga. behovet for arbejdspladser i forbindelse med sporopgraderingen. Der er midlertidig berøring af seks lokalplaner.

Projektændringer af hastighedsopgradering vil kun enkelte steder påvirke omfanget af boliger, der bliver udsat for støj under driftsfase i forhold til hvad der er beskrevet i VVM fra 2016.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører at perioden med anlægsstøj ved broarbejderne ved Laurbjerg og Lerbjerg bliver længere end beskrevet i VVM fra 2016. Der udarbejdes støjhåndteringsplaner for arbejderne. Derudover er der ikke tale om øget støjpåvirkning ved anlægsarbejderne end beskrevet i VVM fra 2016.

Projektændringer for hastighedsopgraderingen har en væsentlig mindre permanent påvirkning af § 3-beskyttet natur og fredskov, mens hastighedsopgradering kombineret med sporfornyelsesarbejder indebærer midlertidig påvirkning af fredskov i et omfang, der er større end beskrevet i VVM fra 2016. Dette skyldes øget behov for arbejdsarealer til fornyelsesarbejder.

Samlet set vurderes hastighedsopgradering og sporfornyelsesarbejder ikke at påvirke vandløb eller beskyttelseslinjer i henhold til naturbeskyttelseslovens § 16, 17 og 19, i større omfang end det beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2016 – hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen.

Samlet set vurderes ændringer af hastighedsopgradering samt sporfornyelsesprojektet ikke at medføre negative konsekvenser for Natura 2000-områder.

Samlet set vurderes ændringer af hastighedsopgradering samt sporfornyelsesprojektet ikke at medføre negative konsekvenser for bilag IV-arter – herunder flagermus så længe retningslinjerne følges i forhold til nedrivning af bygningerne på bidstrupvej 4 og fældning af træer.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen indebærer ikke øget påvirkning mht. behov for at arbejde inden for fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Det vurderes at af hastighedsopgradering samt sporfornyelsesprojektet ikke medføre andre påvirkninger på landskabet og det visuelle indtryk end der er redegjort for i VVM-redegørelsen fra 2016.

Projektet er i dialog med Moesgaard Museum vedr. projektets planlagte arealanvendelser langs hele strækningen og arkæologiske interesser. Museet foretager arkæologiske forundersøgelser på udvalgte arealer på baggrund af arkivalisk kontrol. Forundersøgelsen er afsluttet ved de tre broprojekter.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører ikke øget påvirkning mht. støv eller affald. Der er et øget ressourceforbrug i forbindelse med sporfornyelsesprojektet, men det vurderes at miljøpåvirkningen er af mindre karakter.

På baggrund af ovenstående samt udviklingen i det omgivende miljø omkring projektet vurderes det samlet, at der ikke er identificeret andre eller nye forhold med væsentlig virkning på miljøet for det aktuelle projekt.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 233 Brabrand Sø med omgivelser, som ligger ca. 350 meter fra nærmeste arbejdsareal.

Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke.

Høring

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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, Aarhus Kommune, Favrskov Kommune, Randers Kommune, Moesgaard Museum, Museum Østjylland og berørte borgere.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i perioden 27. november 2020 – 8. januar 2021.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

DSB og **Aarhus Stift** har ingen bemærkninger til projektet.

Flere **borgere** har henvendt sig med bekymringer om, hvorvidt deres ejendom berøres af projektet. Banedanmark har haft kontakt med borgerne, og der har efterfølgende ikke været yderligere spørgsmål.

Der er også indkommet bemærkninger fra lokale beboere, som er bekymret over, at man nu hæver broer og bygger meget store tilkørselsramper for at få plads til master og køreledninger. Hvis man nøjes med at sætte master og køreledninger op på uproblematisk strækninger og så lader toget køre på et mindre batteri (evt. bare inertien), mens det passerer under broer, kan man undlade at hæve eksisterende broer og nøjes med noget mindre anlæg ved etablering af de

nye broer. Anlægsudgifterne og generne under anlæg vil kunne reduceres betragteligt, og efterfølgende vil de nye anlæg ikke være så dominerende i landskaberne.

Det bemærkes, at spørgsmål omkring hævnning af broer, master og køreledninger i væsentligt omfang vedrører elektrificeringsprojektet, som ikke er en del af nærværende ansøgning. Endvidere er bemærkningen omkring brug af ændret teknologi ift. hastighedsopgraderingen fremsendt til Banedanmark, som har oplyst, at det ikke er muligt at ændre teknologi på nuværende tidspunkt. Forslag om ændret anvendelse af teknologi påvirker ikke nærværende afgørelse.

Yderligere bemærkes, at visuelt bliver tilkørselsramperne, specielt den sydlige, meget dominerende for folk, der bor op til eller færdes i Favrskov Enge og Lilleådal. Der er blevet talt meget i lokalområdet, om hvorfor man ikke vælger at lave en tunnel under banen, der i forvejen er hævet over landskabet. De har ikke fået indtryk af, at der er lavet en seriøs undersøgelse af denne mulighed.

Slutteligt er man bekymret for, hvordan et over 100 år gammelt hus vil reagere på nedramning af 2000 pæle, ikke mindst efter det viste sig, at jordbunden er så blød, at man nu skal nedramme endnu lænere pæle end først beregnet.

Banedanmark oplyser, at overkørsel 313 Lyngåvej nedlægges som en følge af Hastighedsopgraderingen Aarhus-Langå sporprojektet, fordi hastigheden for toget dermed kunne øges. Beslutningen om opførelse af en erstatningsbro bunder sig i en politisk vedtagelse af Hastighedsprojektet i 2017, hvor en VVM-vurdering/ Miljøreddegørelse med offentlig høring lå forude.

Yderligere oplyser Banedanmark, at der inden opstart af pæleramningerne bliver opsat vibrationsmåler på Lyngåvej 13, som det også var tilfældet i forbindelse med prøveramningerne i foråret 2020.

Museum Østjylland bemærker, at de tidligere har været i korrespondance med Sweco vedr. midlertidige sporarbejdsplads og -vej i Langå, Randers Kommune. Arealerne, der er udpeget som midlertidige arbejdspladser i Langå (matrikel 611), er tidligere industriområde. Og da der kun er tale om mindre terrænreguleringer (<0,5 m), har Museum Østjylland ikke anbefalet en forundersøgelse af arealet.

Museet vil imidlertid gerne have mulighed for at besigtige arealet i forbindelse med muldafrømningen, så en arkæolog har mulighed for at besigtige overfladen og tjekke for fortidsminder, inden arbejdet går videre.

Endvidere henvises til Museumsloven § 27, stk. 2 om anlægsarbejders påvirkning af fortidsminder.

Banedanmark kan bekræfte, at de tidligere har haft korrespondance med museet herom og er indforstået hermed.

Miljøstyrelsen bemærker, at det fremgår, at sporfornyelsen kræver at der etableres en række større midlertidige arbejdspladser med tilhørende midlertidige arbejdsveje på begge sider af sporet med ca. 5 km afstand til håndtering af de materialer, som skal benyttes i projektet. Det fremgår, at det midlertidige arealbehov øges fra 11,16 ha til 48,16 ha ved den kombinerede sporfornyelse og hastighedsopgradering og at andelen af midlertidig berørt fredskov øges fra 0,38 ha til 1,18 ha. Det fremgår endvidere, at samlet set vurderes anlægsarbejder for hastighedsopgradering og sporfornyelsesarbejder ikke at påvirke bilag IV-arter i større omfang end det beskrevet i VVM-redegørelsen.

Miljøstyrelsen kan af ansøgningsmaterialet ikke se en redegørelse af hvilke betragtninger og hensyn, som ligger til grund for denne vurdering.

Banedanmark oplyser, at der i forbindelse med Hastighedsopgraderingen og sporombygningen inddrages et større midlertidigt areal til arbejdspladser og arbejdsveje end i VVM-redegørelsesprojektet fra 2016. De tilkomne arealer og tilhørende arbejdsveje er generelt placeret på dyrkede arealer, hvilket også illustreres ved at beskyttede naturarealer som berøres både midlertidigt og permanent på strækningen er væsentligt reduceret sammenholdt med VVM-projektet fra 2016. Ligeledes nedlægges der i forbindelse med etableringen af arealer ikke vandhuller eller lignende. Der er dog ganske rigtigt en lidt større midlertidig inddragelse af fredskov på strækningen.

I forhold til bilag IV-arter oplyser Banedanmark, at den ekstra fældning af fredskov alene er et potentielt problem i forhold til økologiske funktionalitet for flagermus. Derfor har Banedanmark i 2020 gennemført screening og en feltbesigtigelse på strækningen af egnede yngle- og rastetræer samt bygninger, som berøres af projektet. Her blev identificeret i alt 19 træer og en enkelt bolig, som kunne være potentielle lokaliteter. Alle fundne træer blev markeret i felten, for først at blive fældet indenfor den periode hvor der hverken er ynglende flagermus eller flagermus i vinterhi i træerne. På den måde sikres det, at der ikke sker skade på eventuelle individer af flagermus. Der blev ved besigtigelsen af bygningen ikke observeret flagermus, men ejendommen vil blive gen-besigtiget inden nedrivningen, så evt. indflyttede flagermus kan udsluses forinden. En eventuel udslusning vil ske i samråd med en af naturstyrelsens vildtkonsulenter.

Med den forholdsvist begrænsede fældning af egnede træer og ovennævnte tiltag er det vurderingen, at der ikke vil være større, negative påvirkning af yngle- eller rastekområder for flagermus, som har betydning for bestandens økologiske funktionalitet.

Der anlægges ikke arbejdspladser i eller i umiddelbar nærhed af søer eller moser.

Banedanmark oplyser, at der er hastighedsopgradering- og sporfornyelsesarbejder ved flere vandløb, hvor der potentielt kan leve odder. Men ud fra den betragtning at arbejdet foregår over et kort tidsrum og langt overvejende planlægges at foregå i dagtimerne, vurderes der ikke at være tale om en væsentlig forstyrrelse af eventuelle forekomster af odder.

Der er kun ganske få registreringer af markfirben fra strækningen. Da de tilkomne arbejdspladser langt overvejende er placeret på dyrkede arealer, vurderes der ikke at være sammenfald med egnede ynglelokaliteter for markfirben. Derimod vil nye danedæmninger og rydninger af bevoksning på eksisterende baneskråninger have en positiv effekt på arten da det vil give flere egnede ynglehabitater.

Banedanmark oplyser, at der er flere registreringer af grøn kølleguldsmed fra strækningen. Da der ikke ændres på vandløbs forløb eller vandkvalitet, vil projektet ingen negativ påvirkning have på arten.

Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at såfremt der vil kunne ske udvaskning af miljøfarlige forurenende stoffer som fx. tjærestoffer (PAH) og tungmetaller fra bagharp som mellem deponeres på byggeplads eller genindbygges, bør eventuelle påvirkninger af overfladevand og grundvand vurderes, jf. lov om vandplanlægning og tilhørende bekendtgørelser.

Banedanmark oplyser, at der ved hastighedsopgraderingen og sporfornyelsen af strækningen mellem Århus og Langå vil skulle afgraves jord i forbindelse med ombygningen af sportracéet, samt mindre arbejder med dæmningsudvidelse, grøfter og lign. Den overvejende jordmængde håndteres ved ombygningen af sporet, hvor dele af ballasten og underballasten vil blive udskiftet. Derfor vil en større mængde af skærverester, jord og grus - samlet betegnet bagharp skulle mellemdponeres på de afsatte arbejdspladser med henblik på senere bortkørsel eller evt. genindbygning, hvis materialet kan dokumenteres at være tilstrækkeligt rent. Det sikres at alt oplagt materiale opbevares, så det ikke resulterer i forurening af hverken jord, grundvand eller overfladevand.

Etableringen af arbejdspladserne, hvor der skal være mellemdponering af overskudsjord, bagharp, brugte skærver og sveller eller affald, vil først ske efter forudgående indhentning af §19-tilladelser jf. miljøbeskyttelsesloven fra den respektive kommune.

Den detaljerede planlægning af jordlogistik og indretning af pladser foretages først senere i projektet.

Endvidere oplyser Banedanmark, at alle jordflytninger ud af projektet (også jord, som ikke er omfattet af områdeklassificering eller stammer fra kortlagte arealer) anmeldes jf. gældende lovgivning til kommunen for anvisning af jord.

Under arbejdet vil der jævnligt blive ført miljøtilsyn for at sikre at vilkår i tilladelser overholdes på pladserne.

På grundlag af ovennævnte tiltag vurderer Banedanmark ikke at der kan ske udvaskning af miljøfremmede stoffer fra mellemdeponeret eller genindbygget bagharp.

Aarhus Kommune bemærker, at det ifm støj er Aarhus Kommune som miljømyndighed der afgør om hensynet til togdriften eller beboelser vejer tungest. Det skal hertil særligt bemærkes, at de sædvanlige vilkår for udførelse af støjende arbejde i Aarhus Kommune (se www.aarhus.dk/stovogstøj), ikke giver mulighed for stærkt støjende arbejde i aften- og natperioder i nærheden af beboelse.

Banedanmark vil foretage anmeldelse af de konkrete arbejder i så god tid som muligt inden udførelse.

Yderligere bemærker Aarhus Kommune, at de fleste af arbejdspladserne er beliggende i OSD-områder og indvindingsoplande, hvoraf nogle endvidere er sårbare/delvis sårbare. Derfor skal Vand og Natur, Grundvand også høres med hensyn til oplag af jord, såfremt dette vil blive aktuelt. Kommunen anbefaler, at der udarbejdes en jordhåndteringsplan for de enkelte del-strækninger eller områder, i det omfang der er behov for det. Bortskaffelse af jord fra arealerne skal anmeldes via Flytjord.dk, inden transporten iværksættes.

Hvis der skal foretages gravearbejde inden for et kortlagt område, skal det indledningsvist afklares med Aarhus Kommune, om jordarbejderne kræver en § 8-tilladelse efter jordforureningsloven.

Endvidere skal der til hvert enkelt område, hvor der skal ske oplag af jord m.v., ansøges om en § 19-tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. Her skal Vand og Natur, Grundvand høres.

Banedanmark takker for de detaljerede oplysninger fra Aarhus Kommune vedr. de forureningskortlagte arealer, som indgår i projektet. Disse oplysninger vil sammen med øvrige tilgængelige oplysninger blive medtaget i det videre arbejde.

Mht. udarbejdelse af konkrete jordhåndteringsplaner kan Banedanmark oplyse, at der stilles krav til entreprenøren om udarbejdelse af disse inden arbejdets udførelse.

Banedanmark er opmærksom på behovet for §19 tilladelser i henhold til Miljøbeskyttelsesloven samt §8 tilladelser i henhold til Jordforureningsloven. Disse vil blive ansøgt i god tid inden arbejdets udførelse.

Slutteligt gør Aarhus Kommune opmærksom på, at arealet vist på bilag 3 1.2, Åbyvej, er kortlagt på V1 og V2 og en del af området er ikke kortlagt.

Det er oplyst i ansøgningsmaterialet, at der er søgt og erhvervet de nødvendige tilladelser i hht. naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17. I den forbindelse skal det nævnes, at der foreligger fortsat uklarhed om placering af og afsætning af arbejdsareal mv. på matr.nr. 2b Gellerup By, Gellerup.

Banedanmark oplyser, at det er korrekt, at der udestår endelig afklaring af placering af arbejdsarealet på matr. 2b Gellerup By, Gellerup (Louisevej 100), idet Aarhus Kommunes afdeling Team Grønne områder ønsker en anden placering. Banedanmark er stadig i gang med at undersøge om den alternative placering er en mulig løsning, og forventer at have nærmere afklaring herom inden udgangen af januar 2021, hvorefter dialogen herom vil fortsætte. Derudover kan det bekræftes, at de nødvendige myndighedstilladelser foreligger.

Energinet bemærker, at de gennem årene har fået mange henvendelser fra Banedanmark på banestrækningen Aarhus-Lindholm bl.a. vedr. hastighedsopgradering, signalanlæg, sporfornyelse og ikke mindst elektrificering. Energinet har i flere omgange bedt om et samlet overblik over de mange projekter.

I forhold til Banedanmarks elektrificeringsprojekt er Energinet næsten i mål med at klarlægge, hvad der skal bygges om i de 5 nummererede krydsningspunkter mellem jernbanen Aarhus-Langå og eltransmissionsanlæg.

Banedanmark oplyser, at høringssvaret generelt omhandler Banedanmarks arbejder med elektrificering af jernbanestrækningen Aarhus-Hobro. Nærværende screeningsansøgning omhandler imidlertid ikke dette projekt.

Banedanmark er af den opfattelse at hastighedsopgradering samt sporfornyelse på strækningen Aarhus – Langå ikke forudsætter ombygning/forhøjning af Energinets master til luftledninger.

Alle hørings svar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse.

Klagevejledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 j, kan ikke påklages til trans-

portministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 28, stk. 1, i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til: Ovenstående høringsparter