



# Sporfornyelse og forberedelse for hastighedsopgradering Aarhus - Langå

Projektets VVM-status, oktober 2020

banedanmark





Sporfornyelse og forberedelse for  
hastighedsopgradering Aarhus - Langå  
Projektets VVM-status, oktober 2020  
Version 1.0  
27. oktober 2020

Anne Marie Schondelmaier  
Projekteringsleder miljø

Rapportskabelon 1.0

Revideret  
DD-MM-ÅÅÅÅ

Anlæg  
Vest  
Lumbyesvej 34  
Fredericia

Revideret af  
Initialer

Telefon  
8234 0000  
Direkte  
24229226

Godkendt  
DD-MM-ÅÅÅÅ

amsr@bane.dk  
banedanmark.dk

Godkendt af  
Initialer



# Sporfornyelse og forberedelse for hastighedsopgradering Aarhus - Langå

<b>Indhold</b>		<b>Side</b>
<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>VVM-proces</b>	<b>6</b>
2.1	Gennemført VVM-proces for projektet	6
2.2	Kommende VVM-proces for projektet	7
<b>3</b>	<b>Resume af projektets virkninger på miljøet</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>VVM 2016</b>	<b>9</b>
4.1	Høring af VVM-redegørelsen	9
4.2	Sammenfatning af VVM-redegørelse	9
<b>5</b>	<b>Projektændringer og sporfornyelse</b>	<b>11</b>
5.1	Ændringer af projekt for hastighedsopgradering i forhold til den gennemførte VVM-redegørelse	11
5.2	Inddragelse af offentlighed	11
5.3	Sammenfatning	12
<b>6</b>	<b>Referencer</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Bilag</b>	<b>14</b>

# 1 Indledning

Banedanmark har i 2019-2020 detailprojekteret sporfornyelse og forberedelse af hastighedsopgradering på jernbanestrækningen Aarhus - Langå. De sporrelaterede arbejder til projektet udføres over det meste af året 2022. Arbejdet med anlæg af erstatningsbroerne starter i maj 2021 og de forberedende arbejder til sporfornyelsen starter i september 2021.



**Figur 1** Jernbanestrækningen Aarhus – Langå.

Denne rapport er en opsamling på grundlaget for igangværende proces for afklaring af projektets VVM-forhold:

- Gennemført VVM-proces 2016,
- Igangværende VVM-proces,
- Summarisk gennemgang af, hvilke virkninger på miljøet, der er identificeret i forbindelse med den udarbejdede VVM-redegørelse tilbage i 2016,
- Vurderinger af, hvad planlagte projektændringer af forberedelserne til hastighedsopgradering samt sporfornyelse på strækningen indebærer af ændrede virkninger på miljøet.

## 2 VVM-proces

### 2.1 Gennemført VVM-proces for projektet

---

I 2016 blev der udarbejdet en VVM-redegørelse for opgradering på strækningen mellem Aarhus og Hobro, hvor delstrækningen Aarhus - Langå omfattende nedlægning af 3 overkørsler, der erstattes med broer, ombygning på Langå station samt hastighedsopgradering op til 180 km/t.

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 (ref. /2/).

Processen for VVM-redegørelsen i 2016 blev gennemført med afsæt i den politiske aftale om udmøntning af Togfonden DK fra 2014 om opgradering af hastigheden mellem Fredericia, Aarhus og Hobro bl.a. for at reducere rejsetiden mellem de større danske byer (Timemodellen).

Der blev indledningsvis gennemført en offentlig idefasehøring (ref./1/) i foråret 2015 for at indhente forslag fra offentligheden om de forhold, der skulle tages hensyn til i de videre undersøgelser. Der indkom 20 forslag (for hele strækningen Aarhus H – Lindholm, elektrificering og hastighedsopgradering), som indgik i det videre arbejde i det omfang, de kunne forbedre projektet inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer.

Miljøredegørelsen med tilhørende fagnotater udgjorde oplægget til projektets anden offentlige høring (ref. /3/) i perioden 3. oktober til 20. november 2016. Banedanmark modtog 156 høringssvar for hele strækningen Aarhus H til Lindholm inkl. Aarhus H fra borgere, foreninger og offentlige myndigheder.

Banedanmark udarbejdede et politisk beslutningsgrundlag (ref. /4/) for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus – Hobro dateret maj 2017 efter den offentlige høring af miljøredegørelsen inkl. inddragelse af høringssvar.

Det finansielle grundlag for hastighedsopgraderingen Aarhus – Langå er vedtaget i finansloven for 2018, s. 39 (ref. /5/).

Juridisk skulle projektet godkendes enten i form af en anlægslov eller en administrativ VVM-tilladelse på baggrund af den gennemførte VVM-redegørelse.

I forventning om at projektet ville blive vedtaget ved en anlægslov, blev der ikke påbegyndt sagsbehandling i Miljøstyrelsen vedrørende en administrativ VVM-tilladelse. Der blev ikke vedtaget en anlægslov for hastighedsopgraderingsprojektet.

## 2.2 Kommende VVM-proces for projektet

---

Hastighedsopgradering på banestrækningen Aarhus - Langå er i VVM-redegørelsen 2016 og den politiske behandling heraf forudsat koordineret med sporfornyelser på strækningen. Fornyelsesarbejder er ikke behandlet i VVM-redegørelsen.

Under den igangværende detailprojekteringsfase af projektet har det vist sig, at nogle af anlægsarbejderne for hastighedsopgraderingen beskrevet i VVM-redegørelsen er ændret.

For at kunne udføre sporfornyelsesarbejder og anlægsarbejder i tilknytning til hastighedsopgradering har projektet behov for en række midlertidige arbejdsarealer, hvilket i nogen grad påvirker miljøet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overtog rollen som VVM-myndighed for statslige jernbaneanlæg ved ændring af jernbaneloven m.v. den 08-06-2016<sup>1</sup> med ikrafttrædelse 16-05-2017.

Banedanmark ansøger på den baggrund Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om en afgørelse vedr. screening af virkninger på miljøet (VVM-screening) for, dels projektændringer af forberedelser til hastighedsopgraderingen, dels sporfornyelse på strækningen Aarhus – Langå svarende til det aktuelle projekt, som skal udføres i 2022.

Screeningsafgørelse forudsætter, at der foreligger en juridisk afgørelse i forhold til den gennemførte VVM-redegørelse fra 2016.

Det forventes, at der på baggrund af nærværende grundlag vil kunne træffes en samlet afgørelse. Dvs. både for hastighedsopgradering op til 180 km/t og sporfornyelse på strækningen Aarhus - Langå. Der vil forud for afgørelsen være en offentlig høringsproces.

---

<sup>1</sup> Jernbaneloven 08/06/2020

### 3 Resume af projektets virkninger på miljøet

På baggrund af den gennemførte VVM-redegørelse i 2016 samt screening af projektændringer for hastighedsopgraderingen kombineret med sporfornyelse er der afdækket en række miljøforhold, som påvirkes af projektet:

- Arealbehov
- Beskyttet natur
- Fredskov
- Beskyttelseslinjer i forhold til sø, å, skov, kirke og fortidsminder
- Vandløb (under anlægsfase)
- Støj
- Støv
- Affald

På baggrund af vurderingerne af disse forhold samt gennemgang af miljøet omkring projektet, er der ikke identificeret forhold med væsentlig virkning på miljøet eller nye forhold med væsentlig virkning på miljøet for det aktuelle projekt til gennemførelse i 2022.



## 4 VVM 2016

Der er i 2015-2016 udarbejdet en VVM-redegørelse for elektrificering og opgradering på strækningen Aarhus H til Lindholm. På delstrækningen Aarhus – Langå omfatter redegørelsen nedlægning af 3 overkørsler som erstattes med broer, ombygning på Langå station samt hastighedsopgradering op til 180 km/t.

### 4.1 Virkninger på miljøet ved hastighedsopgradering op til 180 km/t

---

Et resume af projektets identificerede påvirkninger i forhold til det omgivende miljø er vedlagt i bilag 1, "Opsummering af VVM 2016 samt VVM-screening af projektændringer for hastighedsopgradering og sporfornyelse på jernbanestrækningen mellem Aarhus og Langå", hvortil der henvises for detaljer.

### 4.2 Høring af VVM-redegørelsen

---

VVM-redegørelsen var i 8 ugers offentlig høring i perioden 3. oktober til 27. november 2016. En række borgere, myndigheder, firmaer og foreninger kom med indsigelser, ideer og kommentarer til miljøredegørelsen.

I forbindelse med høringen blev der afholdt borgermøder i Aarhus, Favrskov og Randers i efteråret 2016. Kommentarer og ideer på borgermøderne blev behandlet som høringssvar.

Der blev ikke udarbejdet nogen endelig VVM-redegørelse, men høringssvarene blev indarbejdet i beslutningsgrundlaget i det omfang det var en forbedring af projektet og økonomisk muligt. I det omfang Banedanmark afviste høringssvar blev det begrundet i høringsnotatet.

Høringssvarene omfattede primært nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg, bekymringer i forhold til støj samt ønske om ny station i Laurbjerg.

### 4.3 Sammenfatning af VVM-redegørelse

---

Projektet indebærer behov for ekspropriation af permanente arealer på ca. 9,8 ha til dæmningsudvidelser og erstatningsbroer samt midlertidige arbejdsarealer på ca. 11 ha. Efter anlægsperioden reableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand, hvorefter de tilbageleveres til ejerne. Der ydes erstatning til ejerne for de arealer, der eksproprieres permanent og midlertidigt.

VVM-redegørelsen fastslår, at opgradering på strækningen indebærer, at 18 boliger belastes støjmessigt over grænseværdien på  $L_{den} = 64$  dB i driftssituationen og vil blive tilbudt støjisolering.

I anlægsperioden vil sporrelaterede arbejder og broarbejder give anledning til støj- og vibrationspåvirkning for de nærmeste naboer. Erfaringsmæssigt vil nedramning af spuns og pæle være de mest støj- og vibrationskritiske arbejder. Banedanmark vil forsøge at begrænse støj og vibrationer fra anlægsarbejderne mest muligt, men støj- og vibrationsgener vil ikke kunne undgås.

Ingen boliger forventes i den fremtidige driftsfase at opleve en forværring i vibrationsniveau af en størrelse, som gør det nødvendigt at gennemføre afværgeforanstaltninger.

Det er i VVM-redegørelsen vurderet, at beskyttede naturområder og arter ikke påvirkes i væsentlig grad af hastighedsopgraderingen.

I anlægsfasen vil der være midlertidig påvirkning af beskyttede naturområder og arter. Forstyrrelser af dyr i anlægsperioden vil være kortvarige og begrænsede i omfang, hvorfor dyrene vil kunne genindvandre, når forstyrrelsen ophører. Påvirkning af beskyttede naturområder begrænses med tiltag, der sikrer, at områderne hurtigt genoprettes til samme tilstand som før anlægsarbejdet.

## 5 Projektændringer og sporfornyelse

### 5.1 Ændringer af projekt for hastighedsopgradering i forhold til den gennemførte VVM-redegørelse

---

Under detailprojektering af hastighedsopgradering op til 180 km/t er der afklaret en række tekniske forhold, som indebærer projektændringer ift. VVM-redegørelsen fra 2016.

Dette indebærer som det væsentligste et reduceret behov for permanente arealer, mens behov for midlertidige arbejdsarealer og adgangsveje m.v. er større, idet opgraderingen gennemføres koordineret med en gennemgående sporfornyelse på strækningen.

### 5.2 Virkninger på miljøet for ændret hastighedsprojekt og sporfornyelse

---

De afledte påvirkninger ift. det omgivende miljø fordelt på relevante fagområder er gennemgået i bilag 1: "Opsummering af VVM 2016 samt VVM-screening af projektændringer for hastighedsopgradering og sporfornyelse for jernbanestrækningen mellem Aarhus og Langå", hvortil der henvises for detaljer.

I bilag 2 er vedlagt et oversigtskort der viser overordnet arealbehov på strækningen, og i bilag 3 er hvert areal gennemgået med angivelse af aktuelle påvirkninger i forhold til beskyttet natur, beskyttelseslinjer mm.

### 5.3 Inddragelse af offentlighed

---

TBST forventer at gennemføre en 30 dages offentlig høring af projekterne på baggrund af nærværende opdaterede projektgrundlag, da der tidligere har været gennemført en offentlig høring af 8 ugers varighed af VVM-redegørelsen fra 2016, jf. Jernbanelovens §38h, stk. 4.

En stor del af de midlertidige arbejdspladsarealer ligger i landzone, hvorfor der er ansøgt om landzonetilladelse til disse. I forbindelse med myndighedsbehandlingen sender kommunerne ansøgningerne i høring hos berørte lodsejere og naboer. I bilag 4 er vedlagt en oversigt over arbejdspladsarealer med angivelse af status for evt. landzonetilladelser. Kommunernes høring er foregået hen over sommer/efterår 2020.

## 5.4 Sammenfatning

---

Behov for permanent arealerhvervelse for det aktuelle projekt er reduceret fra ca. 9,8 ha til 7 ha i forhold til VVM-redegørelsen fra 2016 for hastighedsopgradering op til 180 km/t.

Sporfornyelsesprojektet har ikke konsekvenser for støj under driftsfase. Projektændringer af hastighedsopgradering vil i forhold til den tidligere VVM-redegørelse ikke påvirke omfanget af boliger, der bliver udsat for støj under driftsfase. Ved Hinnerup vil øget hastighed på en 900 m strækning betyde en mindre øgning i støjbelastningen, mens støj fra nedbremsning og acceleration på strækningen mindskes.

Alle boliger på hele strækningen, der er berettiget til tilskud til støjisolering, vil blive kontaktet af Banedanmark med tilbud herom.

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, og naboer orienteres om arbejderne. Derudover er der ikke tale om øget støjpåvirkning ved anlægsarbejderne end beskrevet i VVM 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 pga. øget behov for arbejdsarealer til fornyelsesarbejder.

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

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

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

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. Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører ikke øget påvirkning i forhold til kulturhistoriske interesser.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører ikke øget påvirkning mht. støv eller affald.

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.

## 6 Referencer

1. Idefasehøring, VVM-undersøgelse. Elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Høringsnotat, Banedanmark januar 2016
2. VVM-redegørelse. Elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Del 2: Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus – Hobro. Banedanmark 2016
3. Høringsnotat. VVM, elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Banedanmark marts 2017.
4. Beslutningsgrundlag. Hastighedsopgradering Aarhus – Hobro. Banedanmark maj 2017
5. Aftale om finanslov for 2018 (s. 39), december 2017

# 7 Bilag

- Bilag 1 Opsummering af VVM 2016 samt VVM-screening af projektændringer for hastighedsopgradering og sporfornyelse for jernbanestrækningen mellem Aarhus og Langå. Sweco for Banedanmark oktober 2020.
- Bilag 2 Strækningsoversigt
- Bilag 3 Arbejdspladser, placering
- Bilag 4 Oversigt, status for landzonetilladelser