

Til Banedanmark  
Att. Hanne Irene Dal

Carsten Nieburhs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
nave@tbst.dk  
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS50802-00037  
Dato: 13-02-2020  
Sagsbehandler: chbe

## **Tilladelse til sporfornyelse og hastighedsopgradering på jernbanestrækningen Aalborg-Hobro**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 29. november 2019 modtaget anmeldelse fra Banedanmark, om tilladelse til hastighedsopgraderings- og sporfornyelsesprojekt på jernbanestrækningen Aalborg-Hobro.

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

### **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler herved tilladelse til, at hastighedsopgraderings- og sporfornyelsesprojekt på jernbanestrækningen Aalborg-Hobro, 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.

### **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 støjbelastningen ved anvendelse af støjsvagt materiel og støjsvage arbejdsmetoder. Denne tilladelse erstatter ikke eventuelle dispensationer fra kommunale støjregulativer.
2. Ansøger skal informere berørte naboer i god tid inden anlægsarbejdets påbegyndelse og stille et kontakt-telefonnummer til rådighed for borgerne i anlægsfasen i overensstemmelse med Rebild Kommunes høringssvar.
3. Såfremt der opstår støvgener skal der foretages afværgeforanstaltninger i form af befugtning af kørselsveje og krav om overholdelse af reducerede kørselshastigheder.

4. 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 projektet i henhold til anden lovgivning.

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

### **Begrundelse for afgørelsen**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at projektet ikke ses at have væsentlige 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 begrænsede permanente arealmæssige og tidsmæssige udstrækning.

Det ansøgte vurderes ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 18, Rold Skov, Lindenberg Ådal og Madum Sø væsentligt, idet banen vil forløbe gennem habitatområdet og Rold Skov på samme måde som under de hidtidige forhold med kun små arealmæssige ændringer, med begrænset anlægsareal og -periode samt idet arbejdet efter ansøgers oplysning kan tilrettelægges således, at områdernes økologiske funktionalitet ikke påvirkes.

### **Sagsfremstilling**

Der er tidligere udfærdiget en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet om hastighedsopgradering med afsæt i aftale om Grøn Transportpolitik af 29. januar 2009 om udarbejdelse af grundlag for opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg for at reducere rejsetiden mellem de større danske byer. Der er således i 2012 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for opgradering på strækningen Hobro – Aalborg, hvilket bl.a. omfatter en hastighedsopgradering fra 120 km/t til 160 km/t.

I 2015 er der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport for opgradering af hastigheden på strækningen op til 200 km/t. Den supplerende VVM-redegørelse er afgrænset til alene at omhandle påvirkninger, som skyldes opgradering af hastigheden fra 160 km/t til 200 km/t. Begge miljøkonsekvensrapporter har været i høring dengang.

Ansøger har oplyst, at projekterne om ovennævnte hastighedsopgraderinger af strækningen Hobro-Aalborg i dag er slået sammen med Banedanmarks sporfornyelsesprojekt.

Dette skyldes, at projekterne tidsmæssigt og geografisk falder sammen, og sporfornyelsen er en forudsætning for hastighedsopgradering. Sporfornyelsesprojektet er ikke omfattet af miljøkonsekvensrapporterne fra henholdsvis 2012 og 2015. Herudover medfører sammenlægningen af projekterne en række projektændringer til det samlede projekt hastighedsopgradering/sporfornyelse, ligesom sammenlægningen vurderes for en mulig kumulativ effekt.

Hastighedsopgraderingen forventedes tilbage i 2012-15 vedtaget ved en anlægslov. Dette skete imidlertid ikke, hvorfor der nu er behov for en administrativ tilladelse til det samlede projekt inklusive de ændringer, som nu fremgår af projektet.

Derfor har ansøger i forbindelse med denne ansøgning samlet en tidsvarende opdatering af miljøforhold, relevante for projektet, som det ser ud i dag. Dette fremgår af notatet: "Sporfornyelse og forberedelse til hastighedsopgradering Hobro – Aalborg, Status for projektets VVM-proces". Notatet supplerer de tidligere miljøundersøgelser fra 2012/15, hvorfor eventuelle afværgetiltag nævnt i de tidligere miljøkonsekvensrapporter stadig er relevante og gældende for projektet i det omfang, det nuværende projekt ikke har ændret forhold i det tidligere projekt.

#### Nuværende projekt (i forhold til 2012- og 2015-miljøundersøgelserne.)

Under den nuværende detailprojektering af hastighedsopgradering op til 200 km/t har ansøger afklaret en række tekniske forhold, som indebærer projektændringer ift. miljøkonsekvensrapporten fra hhv. 2012 og 2015.

#### Arealbehov

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.

Det er opgjort, at sporfornyelse og forberedelse til hastighedsopgraderingen indebærer, at der permanent skal eksproprieres knap 0,5 ha (mod tidligere 2,5 ha i 2012/15-projektet), og knap 42 ha skal eksproprieres midlertidigt til arbejdsarealer og adgangsveje m.v. (mod tidligere 18,4 ha). Både permanente og midlertidige arealer er ubebyggede og primært lokaliseret i åbent land.

Det er oplyst i de tidligere miljøkonsekvensrapporter samt opsamlingsnotatet om det nuværende projekt, at efter anlægsperioden reableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og tilbageleveres til ejerne. Der ydes erstatning til ejeren for de arealer, der midlertidigt eksproprieres. Spørgsmål om erstatning afklares i en særskilt ekspropriationssag for de enkelte områder og sagsbehandles ikke i denne miljøvurderingssag.

### Støj

Den øgede hastighed vil efter ansøgers oplysning medføre, at flere boliger end før vil blive belastet af støj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togstøj. Ved miljøkonsekvensrapporten fra 2012 viste beregninger, at der ville være 95 støjbelastede boliger, og ved 200 km/t (2015-beregningerne), at 165 boliger vil være belastet af støj over grænseværdierne. I 2012 rapporten oplyses, at dette typisk er i form af nye vinduer. Der vurderes ikke at være grundlag for at etablere støjskærme som følge af projektet.

Det fremgår af 2012 miljøvurderingen, at støj under anlægsfase er vurderet med udgangspunkt i et støjniveau for boligområder på 70 dB(A) i dagperioder (kl. 7-18) og 40 dB(A) i aften- og natperioder (kl. 18-7). Forventes det, at disse værdier ikke kan overholdes i aften- og natperioder, skal det afklares, om der er mulighed for at reducere støjbelastningen ved anvendelse af støjsvagt materiel og støjsvage arbejdsmetoder. Det oplyses, at disse indsatsgrænser for støj er baseret på de grænseværdier, der ofte anvendes af kommunale myndigheder.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af 2012 skønnet, at ingen boliger vil blive længerevarende belastet med støj over ovenstående indsatsgrænser.

Det fremgår af 2015 miljøvurderingen, at det under anlægsarbejderne vil være vanskeligt at undgå gener i form af støj og vibrationer, da der er relativt begrænsede muligheder for at bruge mindre belastende arbejdsprocesser.

Det fremgår videre, at gener i driftsfasen generelt vil gøre sig gældende tæt på boligområder. Det vil være tilfældet for en del boliger i Arden, Ellidshøj og Skalborg og et mindre antal i Skørping og Svensstrup.

Det oplyses ligeledes i 2015, at støjbelastede boliger vil få tilbud om tilskud til støjisolering som en del af anlægsprojektet.

Ansøger oplyser videre i rapporten, at af hensyn til i videst muligt omfang at opretholde togtrafikken under anlægsarbejdet, må der under anlægsarbejdet forventes noget støj i aften- og nattetimer samt weekends langs hele strækningen. Som udgangspunkt vil ansøger tilstræbes at udføre så mange af de støjende aktiviteter som muligt i dagtimerne.

Det fremgår, at støj i anlægsfasen vil udgøre en væsentlig miljøpåvirkning i forbindelse med skinne-/svelleudveksling, ballastrensning, dæmnings- og konstruktionsarbejder samt til- og frakørsel omkring anlægsområder samt kørsel med og håndtering af materialer på arbejdspladser.

Støjende anlægsaktiviteter vil foregå i dag-, aften- og natperiode af hensyn til at begrænse indskrænkning af togtrafikken og af hensyn til afvikling af trafik i byområder. Gener for boliger tæt på banen vil således ikke kunne undgås, men vil langs strækningen som udgangspunkt være af kortere varighed, da aktiviteterne løbende flytter lokalitet.

Længerevarende arbejder vil være knyttet til de områder, hvor der skal ske opgradering/fornyelse af konstruktioner (varighed i størrelsesordenen 3 uger) samt arbejdspladser, der som udgangspunkt benyttes mellem 2 mdr. - 10 mdr.

Ansøger konkluderer, at der i forhold til støj ikke vil være tale om mere eller mindre støjende aktiviteter afhængigt af, om det er aktiviteter relateret til hastighedsopgradering eller sporfornyelse.

Sporfornyelsesprojektet har ikke konsekvenser for støj under driftsfase.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører ikke øget påvirkning mht. anlægsstøj eller driftsstøj i forhold til tidligere miljøkonsekvensvurderinger fra 2012/2015.

Ansøger har i forbindelse med et høringssvar om støj endvidere anført således:

"Banedanmark er generelt udfordret af, på den ene side at skulle varetage hensyn til at indskrænke togdriften mindst muligt, og på den anden side varetage et modsatrettet hensyn til, at anlægsarbejder generer omgivelserne mindst muligt mht. støj m.v. Hensynet til passagerer vejer i den sammenhæng tungt, hvorfor Banedanmarks anlægsarbejder typisk er henlagt til udførelse i ferier og helligdage, så pendlerpassagerer generes mindst muligt.

Banedanmark forsøger gennem en intens informationsindsats både gennem direkte informationsbrev til naboer inden for en radius på 200 m fra banen, information på hjemmeside, annoncering i lokal presse m.v. at sikre tilstrækkelig og rettidig information til naboer/omgivelser. Der vil af informationsmaterialet fremgå kontaktoplysninger - med mulig træffetid også uden for normal arbejdstid.

I henhold til miljølovgivning skal Banedanmark anmelde midlertidige, støjende anlægsaktiviteter til Rebild Kommune som støjmyndighed. Udførelsesplan for anlægsarbejderne og plan for information af naboer/omgivelser vil indgå i en sådan anmeldelse."

## Vibrationer

I 2012 projektet fastslår miljøkonsekvensrapporten, at 28 boliger vil udsættes for en mindre stigning i vibrationsniveau, men ingen boliger forventes at opleve en forværring i vibrationsniveau af en størrelse, som gør det nødvendigt at gennemføre afværgeforanstaltninger. Antallet af komfortbelastede bygninger pga. vibrationer langs strækningen er i 2015-miljøkonsekvensrapporten beregnet til at ville stige fra 28 til 33 i forhold til tidligere miljøundersøgelse. Det oplyses i 2015-miljøkonsekvensrapporten, at det forøgede antal skyldes, at vibrationspåvirkningen estimeres ved en opdateret beregningsmetode, og at antallet af komfortbelastede bygninger således ikke reelt stiger. Det maksimale vibrationsniveau er ifølge 2015-miljøkonsekvensrapporten i alle scenarier et godstog som kører med 100 km/t. Der kører godstog allerede på strækningen i dag, og de forventes ikke at køre hurtigere i fremtiden. Derfor har hastighedsopgraderingen op til 200 km/t for persontog ikke betydning for de komfortbelastede vibrationer.

Det nuværende opdaterede projekt vurderes af ansøger ikke at give anledning til ændring i vibrationsniveau, og der udføres således ikke afværgeforanstaltninger i anledning af projektet.

## Natur og Natura 2000.

Det er i 2012 miljøkonsekvensrapporten vurderet, at beskyttede naturområder og arter registreret uden for Natura 2000-område ikke påvirkes af dæmningsudvidelser i relation til hastighedsopgraderingen. Endvidere er det vurderet, at anlægsarbejdet i forbindelse med forstærkning og udskiftning af broer på strækningen er af mindre omfang og derfor kan tilrettelægges således, at områdernes økologiske funktionalitet ikke påvirkes. Samlet vurderes det i 2012 miljøkonsekvensrapporten, at hastigheden på banen kan forøges uden væsentlige negative konsekvenser for naturtyper og arter, der indgår på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N18, Rold Skov, Lindenberg Ådal og Madum Sø.

I 2015- miljøkonsekvensrapporten vurderes påvirkninger i forhold til beskyttede dyrearter først og fremmest at være knyttet til forøgede kørselshastigheder, og dermed forøgelse af trafikdræbte dyr. Denne effekt er vurderet til ikke at være bestandstruende for nogen af de beskyttede arter i området.

For Natura 2000-området Rold Skov vurderes det, at projektet kan gennemføres uden påvirkning af muligheden for at sikre eller genoprette gunstig bevaringsstatus for naturtyper og arter, som indgår i udpegningsgrundlaget. Banestrækningen løber allerede i forvejen (siden 1869) gennem Natura 2000-området. Det bemærkes herved, at en tidligere foreslået paddepassage nord for Store Okssø i Rold Skov udgår i det nuværende projekt efter ansøgers undersøgelse og vurdering af det nuværende projekt og de nuværende forhold. Dette er behandlet i ansøgningsmaterialet i notat: *"Hastighedsopgradering På Jernbanestrækningen Hobro – Aalborg:*

*Vurdering Af Effekt For Planlagt Paddepassage I Natura-2000-Området Rold Skov, Lindenberg Ådal Og Madum Sø*

Ansøger oplyser, at de nuværende 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 midlertidige arbejdsarealer til fornyelsesarbejder.

Samlet set vurderes anlægsarbejder for hastighedsopgradering og sporfornyelsesarbejder efter ansøgers undersøgelser, ikke at påvirke vandløb, bilag IV-arter eller beskyttelseslinjer i henhold til naturbeskyttelseslovens § 16, 17 og 19, i større omfang end det beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne fra 2012 og 2015.

Projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører efter ansøgers oplysning ikke øget påvirkning af vandløb, bilag IV-arter eller beskyttelseslinjer i henhold til naturbeskyttelseslovens § 16, 17 og 19.

Ansøger har oplyst, at, der ikke er identificeret forhold med væsentlig virkning på miljøet efter afdækning af nutidige miljøforhold i forhold til tidligere og i forhold til opdatering af det samlede projekt, herunder heller ikke på Natura 2000-området.

Der er derfor ikke udarbejdet en ny Natura 2000-konsekvensvurdering.

Opdateringen af projekt og miljøforhold har været i supplerende høring fra 13. december 2019-17. januar 2020, jf. jernbanelovens § 38h, stk. 4. I den efterfølgende periode er høringssvarene blevet behandlet, og projektet har forholdt sig til de indkomne bemærkninger. (Se længere nede).

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, Aalborg Kommune, Mariager Fjord Kommune, Rebild Kommune og Historisk Museum, Aalborg og 100 individuelt berørte parter.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i perioden 13. december 2019-17. januar 2020.

Der er indkommet 6 høringssvar. Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Følgende *myndigheder* og individuelt berørte *parter* har afgivet høringssvar:

DSB (ingen bemærkninger).

*Energinet*

*Rebild Kommune*

*Hobrovej 605, Aalborg*

*Råkildevej 20, Støvring*

*Ved Banen 2, Hobro*

*Energinet* har bl.a. fremført, at *Energinet* har en gasledning omkring Støvring samt gør opmærksom på, om der er taget hensyn til kumulative effekter.

*Ansøger* har oplyst, at man er opmærksom på gasledningen, og tager hensyn hertil.

*Ansøger* har oplyst, at man ikke har kunnet identificere kumulativ effekt mellem udførelse af sporprojektet og ombygninger af ledningsanlæg, der varetages af *Energinet*.

Under hensyn til Banedanmarks svar på *Energinet*s hørings svar foretager Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sig ikke videre i den anledning.

*Rebild Kommune* gør bl.a. opmærksom på, at der ved Klepholmvej i Støvring, hvor Banedanmark har planlagt arbejdsplads for hastighedsopgraderingen, i hele 2020 gennemføres et vejprojekt, men anser ikke øget trafik i perioden for et problem, da vejene i området er udlagt som industriveje.

Herudover bemærker *Rebild Kommune*, vedr. støj at kommunen gerne ser, at arbejdet i nærheden af byzone så vidt muligt udføres udenfor industri-sommerferien (uge 29-30-31), at de støjberørte borgere bliver informeret i god tid, og at der stilles et kontaktnummer til rådighed for borgerne i anlægsfasen.

Hertil bemærker *ansøger*, at man er opmærksom på vejprojektet og at man vil være i dialog med *Rebild Kommune* om projekterne.

*Vedr. Anlægsstøjpåvirkninger i byzone bemærker ansøger videre:*

*"Banedanmark er generelt udfordret af, på den ene side at skulle varetage hensyn til at indskrænke togdriften mindst muligt, og på den anden side varetage et modsatrettet hensyn til, at anlægsarbejder generer omgivelserne mindst muligt mht. støj m.v. Hensynet til passagerer vejer i den sammenhæng tungt, hvorfor Banedanmarks anlægsarbejder typisk er henlagt til udførelse i ferier og helligdage, så pendlerpassagerer generes mindst muligt.*



*Banedanmark forsøger gennem en intens informationsindsats både gennem direkte informationsbrev til naboer inden for en radius på 200 m fra banen, information på hjemmeside, annoncering i lokal presse m.v. at sikre tilstrækkelig og rettidig information til naboer/omgivelser. Der vil af informationsmaterialet fremgå kontaktoplysninger - med mulig træffetid også uden for normal arbejdstid.*

*I henhold til miljølovgivning skal Banedanmark anmelde midlertidige, støjende anlægsaktiviteter til Rebild Kommune som støjmyndighed. Udførelsesplan for anlægsarbejderne og plan for information af naboer/omgivelser vil indgå i en sådan anmeldelse. "*

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal bemærke, at Rebild Kommunes høringssvar har givet anledning til, at der stilles et vilkår om støj.

*De individuelle høringsparter har gjort opmærksom på forskellige lokale forhold på de pågældende matrikler mht. til natur og vurdering af egnethed pga. bl.a. tilplantede træer på en matrikel, samling af vand på en matrikel, generel bekymring for det lokale dyreliv, eksisterende drænledninger samt de økonomiske konsekvenser for den enkelte ejendom. Herudover er en part bekymret for støj og vibrationer, da parten i forvejen kan mærke dette.*

*Ansøger oplyser, at mht. valg af matrikel lægges der vægt på, at det midlertidige arbejdsareal ikke er i konflikt ift. beskyttet natur, at der er mulig adgang, både ift. bane og vej, for de maskiner og køretøjer, som projektet har behov for samt at pladsens lokalitet bidrager til, at projektets behov for pladser for ca. hver 5 km på begge sider af banen tilgodeses.*

*Ansøger oplyser, at de praktiske anlægsproblemstillinger, som fx vand på grunden, håndteres under udførelsen. Ansøger oplyser, at evt. midlertidig grundvandssænkning i givet fald altid vil ske på grundlag af dialog med kommunen og ved forud at indhente de nødvendige tilladelser.*

*Ansøger oplyser, at det er vurderet, at påvirkningerne af naturområderne vil være små, og ikke bestandstruende. Det må således forventes, at eksisterende dyreliv opretholdes.*

*Med hensyn til evt. skader på private dræn m.v. oplyser ansøger, at disse vil blive retableret for bygherres regning, når Banedanmark er skadevolder. Økonomiske spørgsmål i den sammenhæng varetages af Ekspropriationskommissionen.*

*Spørgsmålet om økonomisk kompensation - herunder evt. udgifter til retablering af arealet (fx i forhold til fældede træer) - håndteres i forbindelse med ekspropriationen*

*Mht. støj og vibrationer oplyser ansøger endvidere, at hastighedsopgraderingens konsekvenser i forhold til støj og vibrationer er vurderet*

*i VVM-grundlaget. Denne vurdering er baseret på teoretiske beregninger. Der er på den baggrund identificeret i alt 165 boliger, som ved hastighedsopgradering op til 200 km/t støjbelastes over fastsat grænseværdi. VVM'en fastsætter som afværgetiltag, at disse boliger tilbydes støjisolering. Ejendommen Ved Banen 2, 9500 Hobro er ikke blandt de 165 identificerede boliger.*

*Antallet af boliger der er udsat for komfortvibration er i forbindelse med hastighedsopgraderingen beregnet til at udgøre 33. Der er ikke i VVM-grundlaget fastsat afværgetiltag ift. komfortbelastede boliger.*

Styrelsen skal generelt oplyse, at økonomiske spørgsmål som tab af ejendommens værdi behandles under den enkelte ekspropriationssag for den enkelte matrikel.

Det bemærkes, at ingen af de indkomne høringssvar vedrører matrikler med beskyttet natur.

Parternes høringssvar har ikke givet anledning til yderligere vilkår.

### **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, 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), 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).

### **Offentliggørelse**

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

### **Klagevejledning**

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

Christina Bergendorff

Specialkonsulent

Kopi til: Ovenstående høringsparter