

Banedanmark

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

Sagsnr.: TS50802-00059

Dato: 25-05-2021

Sagsbehandler: nave

## **Afgørelse om at Horsens Perronforlængelse ikke er VVM-pligtig**

Trafikstyrelsen har den 4. marts 2021 modtaget en screeningsansøgning fra Banedanmark vedr. Horsens Perronforlængelse.

### **Trafikstyrelsens afgørelse**

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtig.

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen efter § 38 j, jf. § 38 d, og § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven<sup>1</sup>.

Trafikstyrelsen 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.

Styrelsen afgør på denne baggrund, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder efter § 1 a og § 1 c i jernbanelovens tilhørende VVM-bekendtgørelse<sup>2</sup>.

Projektet kan således igangsættes, idet dog nedenstående bemærkninger fra Horsens Kommune lægges til grund for det videre arbejde.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 451 af 08/05/2017 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, 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.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

### **Begrundelse**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med ansøgningen.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at projektet ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-område nr. 236 Bygholm Ådal, som ligger over 5 km fra projektområdet.

### **Retsgrundlag**

Trafikstyrelsen 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 Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

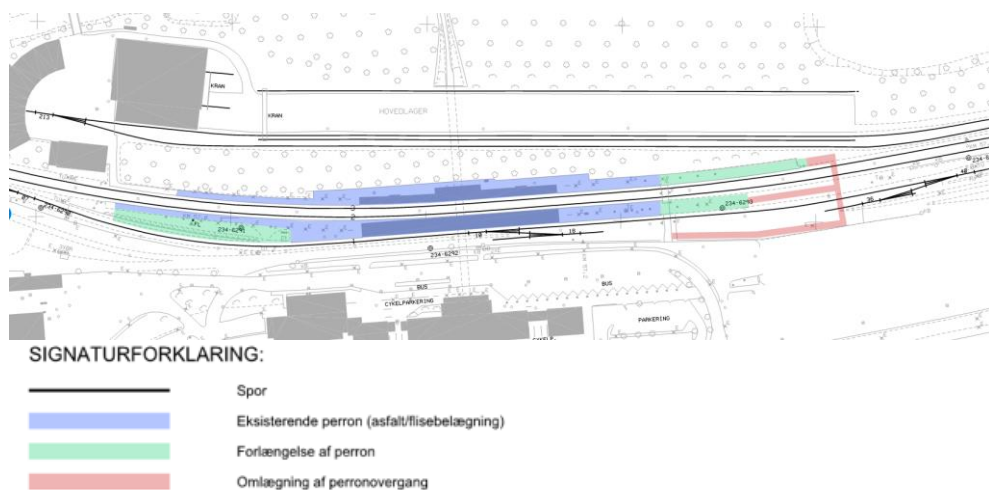
## Sagsfremstilling

I forbindelse med DSB's 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 der. Spor 1 forlænges med 135 m mens, spor 2 og 3 forlænges med hhv. 45 m og 78 m.

Projektet omfatter følgende ændringer i nuværende anlæg:

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



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).

For begge scenarier gælder, at der ud over forlængelsen kun foretages ændringer på aptering (belysnings-, højttaler- og ITV-anlæg) på perronerne samt mindre ændringer af perrontunnelen, 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.

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

Projektet udføres i 2027 og vil vare i alt 6 måneder inkl. mobilisering og demobilisering af arbejdsområdet. Henset til tidsplanen skal det forud for igangsættelse overvejes, om der er nye forhold, der kan begrunde fornyet screening forud for igangsættelse.

#### 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.

#### Støj

Der vil i forbindelse med perronforlængelsen forekomme en række støjende aktiviteter, herunder i korte perioder vil der blive foretaget ramning. Almindelige anlægsaktiviteter og tilhørende brug af maskiner forventes at ville kunne forekomme hele døgnet. De særligt støjende aktiviteter vil som udgangspunkt kun forekomme i dagtimerne og i weekender frem til kl. 14.

Anlægsarbejderne vil blive anmeldt til Horsens Kommune i overensstemmelse med deres regulativ.

#### Afvanding og grundvand

Som nævnt etableres perronforlængelserne på eksisterende baneareal, dette indebærer, at regnvand, der i dag falder i sporet istedet vil falde på perronen. Det betyder, at skal laves om på den måde overfladevandet ledes bort.

Overfladevand fra den østlige perron mellem spor 1 og 2 ledes til ned-sivningsgrøfter på den vestlige side af hovedlageret, hvorfor der skal etableres afvandsledninger under spor 2 og 3.

Overfladevandet herfra ledes til nedsivningsgrøft vest for hovedlageret langs fredskoven.

Udvidelsen af perron i den sydlige ende foregår udelukkende med en mindre forøgelse på ca. 200 m<sup>2</sup> af den østlige perron mellem spor 1 og 2. 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.

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

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.

### Beskyttede arter

Der er forekomst af flagermus i Bygholm Park. Flagermus er en beskyttet art ifølge Bilag IV. Der er muligvis ophold af flagermus i Bannedanmarks 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 nedsivningsgrøfterne.

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

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 236 Bygholm Ådal, som ligger over 5 km fra projektområdet.

Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke.

### **Høring**

Trafikstyrelsen 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, DSB, Region Midtjylland, Horsens Kommune og Museum Horsens.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 8. april – 6. maj 2021.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

**Museum Horsens** har ingen bemærkninger til projektet.

**Miljøstyrelsen** gør opmærksom på Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser samt bemærker, at det ikke, på baggrund af de fremsendte oplysninger, kan udelukkes, at der i forbindelse med udledningerne kan ske en direkte eller indirekte påvirkning af vandløbsforekomster, der medfører, at den aktuelle tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås, jf. indsatsbekendtgørelsens § 8.

Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at det ikke fremgår tydeligt, hvordan den eksisterende udledningssløsning fungerer, fx om det uledes gennem regnvandsbassin? Der savnes information om den eksisterende udledningmængde i l/s, samt størrelsesordenen af den ekstra udledning (l/s) der vil komme med udvidelsen. Ligeledes mangler der information om den aktuelle vandføring (l/s) i Bygholm Å, til sammenhold med udledningmængden.

Banedanmark har forholdt sig til høringsvaret og oplyser, at overfladevand fra den sydlige del af perronerne udledes i dag, som beskrevet i ansøgningen, til Bygholm Å. Udvidelsen af perronernes sydlige del er forholdsvis meget begrænset, jf. ansøgningsmaterialet, og udgør ca. 20 % af det samlede kommende sydlige perronareal.

Merudledning til åen vil dermed være forholdsvis lille, betragtet ud fra den samlede udledning fra de eksisterende perroner og spor, som allerede finder sted i dag. Banedanmark vurderer derfor fortsat, at den beskudne merudledning fra den sydlige perronudvidelse ikke på nogen måde kan påvirke åen væsentligt, herunder forringe den aktuelle tilstand, eller forhindre, at de fastsatte mål for vandløbet i vandplanen kan opnås.

Der er i forbindelse med projekteringen og udarbejdelse af screeningsansøgningen drøftet mulighederne og betingelserne for den beskrevne merudledning med kommunen, som er tilladelses- og vandløbsmyndighed. Der er i den forbindelse fastslået, at udledningen vil skulle ske med forsinkelse til naturlig afstrømning på 0,78 l/s/befæstet ha. Vælges denne løsning vil der i overensstemmelse med beregningerne udført af Banedanmarks rådgiver (COWI) blive etableret et forsinkelsesvolumen på den samlede udledning til åen på 110 m<sup>3</sup> gældende for udledningen fra det samlede baneareal.

Ændring af den eksisterende udledning til åen kræver som omtalt i ansøgningen en tilladelse fra kommunen, og såfremt udledningsløsningen vælges fremfor nedsivning i udkanten af Banedanmarks areal mod vest, vil udledning og udløb blive udformet, herunder forsynet med forsinkelse, i overensstemmelse med kommunens vilkår for tilladelsen. Den aktuelle udledning er ikke indrettet med regnvandsbassin. Ovennævnte nødvendige forsinkelsesvolumen dækker den samlede udledning.

Som anført ovenfor vil merudledningen i sig selv være yderst begrænset, og udledningens udformning, herunder behov for forsinkelse og konkret placering vil ske i fuld overensstemmelse med kommunens tilladelse. Hvis der modsat forventningerne ikke kan opnås udledningstilladelse, vil perronvandet som beskrevet i ansøgningen blive udledt ved nedsivning.

Horsens Kommune har ikke haft bemærkninger vedrørende de forelagte løsninger for bortledning af overfladevandet fra perronudvidelsen.

**Horsens Kommune** bemærker, at der inden der fældes træer, bør undersøges om træerne huser flagermus. Hvis der konstateres tilstedeværelse af flagermus (bilag IV arter) i eller omkring træer, der skal fældes, skal Naturstyrelsen Søhøjlandet kontaktes forud for fældning.

gen. Særligt relevant er det for Arbejdsplads Syd, hvor der planlægges fældning af fredskov. Hvis det vurderes, at der kan være flagermus, er det bedste tidspunkt for fældning medio august – ultimo september, hvor flagermusene ikke er stedfaste.

*Banedanmark er bevidst om flagermus forekomsterne i området og vil tage de nødvendige forholdsregler til at sikre, at flagermus og deres fouragerings- og levesteder ikke bliver påvirket af projektet.*

*Der fældes ikke fredskov ved arbejdsplads Syd. Det fremgår heraf, at bevoksningen på pladsen ikke vil blive berørt.*

Endvidere bemærker kommunen, at det fremgår at der findes beskyttet mose og vandhul/regnvandsbassin i projektområdet, og at der ikke må ske tilstandsændringer i eller lige omkring vandhullet uden forudgående dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3. Det samme gælder det beskyttede vandløb Bygholm Å samt den åbne grøft langs den østlige afgrænsning af projektområdet. Kommunen er myndighed.

*Banedanmark er opmærksom på forholdene. Som beskrevet i ansøgningen er projektet indrettet, så hverken arbejdspladser og arbejdsbaser påvirker beskyttet natur. De omtalte grøfter ligger udenfor såvel perronarbejderne som de planlagte arbejdsarealer og vil derfor ikke blive berørt.*

Tre arter af rødlistet lav risikerer at bliver påvirket væsentligt, hvis deres voksested på jorden og banelegemet påvirkes. Arealet der i ansøgningsmaterialet kaldes Arbejdsplads Nord huser de rødlistede arter af lav: Pude-korallav (EN), Skjold-korallav (NT), Sarcogyne regularis (NT), og to rødlistede insekter: stikkelsbær-glanssvirreflue (NT) og stor sandtæge (VU) er registreret på projektområdet. Den præcise placering af arternes yngleområde kendes ikke. Disse arter vil også påvirkes væsentligt, hvis deres levested påvirkes.

Der er i alt registreret 18 sjældne arter på projektområdet – heraf 7 planter og 6 laver. Disse arter vil også påvirkes væsentligt, hvis deres levested påvirkes.

*Banedanmark vil inden arbejderne sættes i gang kortlægge evt. forekomst af rødlistede arter og lav på de arealer, hvor der arbejdes eller anvendes til oplag mv. Banedanmark er opmærksom på undersøgelserne og kortlægningen fra 2018, som vil indgå i den videre detailprojektering og nævnte kortlægning i forbindelse med den endelige planlægning af arbejderne.*

*For så vidt angår forekomsterne, der er peget på i relation til Arbejdsplads Nord, bemærkes det, at lokaliteterne ligger uden for selve pladsen, men tæt op af disse. Pladsen vil blive detailindrettet og -afgrænset, når resultaterne fra den endelige kortlægning af forekomsterne*

*foreligger. Arbejdsplads Nord er som beskrevet i ansøgningen kun en reserveplads og kommer muligvis slet ikke i spil.*

*Tilsvarende gælder de viste lokaliteter inde på baneområdet, hvor alle ligger på arealer, som ikke berøres af aktiviteter forbundet med nærværende projekt.*

Yderligere gør kommunen opmærksom på, at en del af projektet ligger inden for åbeskyttelseslinje, hvor der ikke må foretages tilplantninger eller ændringer i terrænet. Inden for beskyttelseszonen er der endvidere forbud mod at placere bebyggelse, f.eks. bygninger, skure, campingvogne og master. Der skal derfor søges om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 hos kommunen.

*Banedanmark oplyser, at de er opmærksomme på forholdet.*

Horsens Kommune vil slutteligt gerne gøre opmærksom på, at Horsens Kommune i samarbejde med DSB pt. arbejder med udviklingen af en ny bydel i Godsbanekvarteret. En rammelokalplan for området er under udarbejdelse for at sikre helhedsplanlægningen i området. Horsens Kommune ønsker at gå i dialog med Banedanmark om arbejdsarealerne og den forventede byudvikling i forbindelse med peronudvidelsen. Særligt omkring den nordlige del ved Det gule Pakhus og vejadgang bør være i fokus i forhold til byudviklingen.

*Banedanmark oplyser, at såfremt perronforlængelse på Horsens Station bliver politisk besluttet senest i 2023, vil Banedanmark gerne i dialog med Horsens Kommune om arbejdspladsarealerne – særligt vedrørende den nordlige del ved Det gule Pakhus. På den måde kan der opnås en koordination mellem den forventede byudvikling og den mulige perronforlængelse i 2027. Banedanmark er også villig til at tage de første indledende drøftelser på nuværende tidspunkt, såfremt kommunen finder det nødvendigt.*

*Alle anlægsarbejder i forbindelse med perronforlængelsen vil udelukkende foregå på Banedanmarks egne arealer og arbejdspladser.*

*Af den grund forventes det, at der ikke vil opstå arealmæssige uoverensstemmelser med kommunens lokalplaner. Der kan dog være behov for en koordination af adgangsveje i forhold til eventuelle nye bygninger langs jernbanen.*

*Banedanmark er opmærksom på kommunens rammelokalplan for byudvikling af Godsbanekvarteret. Den 3. maj 2021 blev der sendt et høringssvar til Horsens Kommune vedrørende Lokalplan 364, hvori der gøres opmærksom på, at kommunen fortsat skal bevare Madevej eller at etablere en erstatningsvej, så Banedanmark kan bruge sin nordlige arbejdsplads til vedligehold og projekter.*

De indkomne høringssvar har ikke givet anledning til en ændret afgørelse.



Alle hørings svar er videresendt til byherre.

### **Offentliggørelse**

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

### **Klagevejledning**

Trafikstyrelsens 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 Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafikstyrelsens 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