

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att. Lisbeth Løvendahl

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

Sagsnr.:2021-022486
Dato:09-06-2022

Afgørelse om at hastighedsopgradering på banen mellem Nyborg og Odense ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 17. januar 2022 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om tilladelse til hastighedsopgradering på banestrækningen mellem Nyborg og Odense. Ansøgningen er 20. april og 31. maj 2022 suppleret med notater fra Banedanmark til besvarelse af Miljøstyrelsens spørgsmål til screeningen.

Projektet er omfattet af jernbanelovens¹ bilag 2 punkt 10c. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af krav om miljøvurdering.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

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.

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 samt bilag IV-arter efter § 1 a og § 1 c i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter².

¹ 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, som ændret ved lov nr. 434 af 16/03/2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven.

² 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

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, vurderet at projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke vil have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med det oplyste i screeningsmaterialet.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at projektet vurderes ikke at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder eller bilag IV arter, og at projektet/anlægsaktiviteterne udføres således, at udpegningsgrundlaget eller arter ikke påvirkes.

Sagsfremstilling

Banedanmark gennemfører på strækningen mellem Nyborg og Odense en hastighedsopgradering, idet det er politisk besluttet, at hastigheden på strækningen mellem Nyborg og Odense skal øges fra 180 km/t til 200 km/t. Projektet gennemføres samtidig med en sporfornyelse på strækningen. Sporfornyelsen er ikke omfattet af krav om miljøscreening, men der er taget højde for kumulation imellem de to projekter i forbindelse med denne screening af hastighedsopgraderingen.

Anlægsaktiviteterne relateret til sporfornyelsen og hastighedsopgraderingen mellem Nyborg og Odense gennemføres i 2023, men der vil først kunne køres med den højere hastighed efter udrulning af det nye signalsystem, hvilket forventes at ske senest i 2027.

Overordnet set medfører hastighedsopgraderingen, at der en række steder skal foretages mindre justeringer i sporets placering. På Lange-skov Station skal det ene spor sideflyttes op til ca. 3,5 m.

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) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.

Det trafikale grundlag for den hastighedsopgraderede bane er situationen i 2030, hvor det forudsættes, at der dels kører nyt persontogsmateriel samt, at mængden af godstog på strækningen over Fyn er reduceret markant som følge af den faste forbindelse over Femern.

For gennemførelse af hastighedsopgraderingen er der behov for indretning af en række midlertidige arbejdspladser til udveksling af materialer mellem vej og jernbane, og enkelte steder er der behov for permanent at inddrage mindre arealer ifm. tilpasning af banen til den højere hastighed. Tilpasning i form af dæmningsudvidelser, stenkisteforlængelser, afvandingsløsninger o.lign. De midlertidige pladser skal være beliggende i direkte tilknytning til jernbanen og nær steder, hvor der skal arbejdes på jernbanen, samtidig skal der være mulighed for at etablere vejadgang.

Adgangen til nødvendige arealudlæg på 3. mands jord sikres via ekspropriation. Lodsejere bliver i forbindelse med ekspropriationsprocessen informeret om projektet.



Banestrækningen på Østfyn

Projektet ligger i eller i nærheden af fire Natura 2000- områder: 110 (Odense Fjord), 113 (Urup Dam), 114 (Odense Å) og 116 (centrale Storebælt og Vresen).

Natura 2000-område 110 Odense Fjord ligger i en afstand af ca. 2,25 km fra projektområdet.

Natura 2000-område 113, Urup Dam, Brabæk Mose, Birkende Mose og Illemose er udpeget på baggrund af Habitatområde 97. Området ligger ca. 500 m nord for banen.

Natura 2000-område 114, Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å, er udpeget på baggrund af Habitatområde 98. Området krydses to steder af banen, ved kilometrerne 154 + 550 og 155+900.

Natura 2000-område 116 (centrale Storebælt og Vresen) ligger i en afstand af ca. 650 m til projektområdet.

Der er foretaget væsentlighedsvurdering for sporfornyelses- og hastighedsopgraderingsprojektet for Østfyn i forhold til de fire Natura 2000 områder; 116 centrale Storebælt, 113 Urup Dam, 114 Odense Å og 110 Odense Fjord. Vurderingen pegede på, at der ikke vil være nogle væsentlige påvirkninger, idet anlægsarbejderne foregår udenfor områderne, på nær ved Odense Å, hvor arbejdet primært bliver foretaget fra spor, og der derfor ikke bliver indgreb i åen.

I forhold til afvanding er der hovedsageligt tale om omlægning af grøfter, og det vurderes, at hastighedsopgraderingen ikke påvirker afvandingsmængden. I det omfang der kunne blive tale om uhensigtsmæssig sedimenttransport etableres forsinkelsesbassin således, at uønskede stoffer ikke overføres til Natura 2000-områderne. I forhold til beskyttede arter er der i en afgrænsning på 100 m nord og syd for banen blevet søgt for beskyttede arter, der er på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag. Endelig er projektet i sammenhæng med andre projekter blevet vurderet for kumulative effekter. Her er vurderingen, at projekterne mere eller mindre anlægges i samme areal mv. som nærværende projekt, og umiddelbart vurderes at have effekter i retning af mere af det samme.

På det foreliggende grundlag, dvs. forud for egentlig projektering vurderer Banedanmark, at hastighedsopgradering på mellem Nyborg og Odense ikke vil medføre væsentlige påvirkning af de fire nærværende Natura 2000-områder.

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, Nyborg, Kerteminde og Odense Kommuner samt Østfyns Museer, Odense og Svendborg Museum.

Der har endvidere været udsendt høringsmateriale til berørte lods ejere på strækningen.

Projektansøgningen har været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 25. januar til 25. februar 2022.

Følgende har afgivet hørings svar:

Østfyns Museer har gjort opmærksom på risikoen for at støde på jordfaste fortidsminder. Disse er omfattet af Museumslovens kap. 8 §27 /lov. nr. 473 af 7. juni 2001). For at afklare om arealerne rummer fortidsminder er det nødvendigt at foretage en arkæologisk forundersøgelse før anlægsarbejdet sættes i gang.

Forundersøgelsens resultater danner grundlag for en vurdering af, om arealet umiddelbart herefter kan frigives, eller om det vil være nødvendigt yderligere at foretage en arkæologisk udgravning.

Den arkæologiske forundersøgelse vil minimere risikoen for at anlægsarbejdet senere må standses og udskydes efter bestemmelserne i Museumslovens §27 stk. 2. Arkæologi Sydfyn/Østfyns Museer kan på opfordring af bygherre fremsende et budget og en tidsplan over udgifter og tidsforbrug forbundet med forundersøgelsen (Museumslovens §25).

For at sikre et godt samarbejde, der både tilgodeser bygherres anlægsarbejde og de arkæologiske undersøgelser, opfordres bygherre til at kontakte museet på et tidligt tidspunkt i projekteringen.

Museet står til rådighed med supplerende oplysninger. Sagens administrative akter og korrespondance såvel som det faglige udbytte vil blive permanent registreret i centrale registre og museets arkivsystem.

Miljøstyrelsen har haft en række bemærkninger vedr. naturbeskyttelse og Vandområdeplaner. Miljøstyrelsens bemærkninger er kommenteret af Banedanmark i notater af 20. april og 31. maj 2022 og giver ikke anledning til yderligere.

Odense Kommune har ligeledes indsendt bemærkninger vedr. naturbeskyttelse, vandområdeplaner og fredning. Kommunen gør i øvrigt opmærksom på, at der kan opstå støj og vibrationer, som i anlægsfasen kan kræve dispensation fra de støjgrænser, der anvendes af Odense Kommune.

VandCenter Syd ejer en del matrikler nær jernbanen i Odense C, vi vil derfor orienteres hvis arealerne planlægges anvendt i forbindelse med arbejdet. Man har brug for at kende tidshorisonten for anvendelsen af arealerne.

Odense Letbane har indsendt hørings svar, der forholder sig både til Odense Letbanes Etape 1 og Etape 2.

Etape 1 er etableret og der foretages p.t. (feb. 2022) testkørsler frem mod forventet kommerciel ibrugtagning til sommer. For så vidt angår Etape 2 har Odense Letbane for Odense Kommune i 2020/2021 fore-

taget skitseprojektering og udarbejdet udredningsrapport samt en Miljøkonsekvensvurdering (VVM) der var i offentlig høring i perioden 23. juni til 19. august 2021. Odense Kommune har nu overtaget projektet og byrådet har besluttet, at der tidligst træffes beslutning om evt. realisering af etape 2 i efteråret 2022. Frem til ibrugtagning af etape 1 har Odense Letbane dog også mulighed for at svare på spørgsmål vedrørende etape 2.

Høringssvaret fremhæver en række områder, hvor der er behov for koordinering mellem Banedanmark og Odense Letbane.

Odense Bys Museer fremhæver, som Østfyns museer, risikoen for at støde på fortidsminder under arbejdet vil det være nødvendigt at foretage en arkæologisk forundersøgelse, før anlægsarbejdet iværksættes. Forundersøgelsens resultater danner grundlag for en vurdering af, om arealet umiddelbart herefter kan frigives, eller om det vil være nødvendigt yderligere at foretage en egentlig arkæologisk udgravning.

Iværksættelsen af en arkæologisk forundersøgelse vil således minimere risikoen for, at anlægsarbejdet senere må standses og udskydes efter bestemmelserne i Museums-lovens §27 stk. 2. Odense Bys Museer kan på opfordring af bygherren fremsende et budget og en tidsplan over udgifter og tidsforbrug forbundet med forundersøgelsen (Museumslovens §25). For at sikre et godt samarbejde, der både tilgodeser bygherres anlægsarbejde og de arkæologiske undersøgelser, opfordres bygherre til at kontakte museet på et tidligt tidspunkt i projekteringen.

Energinet Gas TSO har to ledninger på strækningen – (eksisterende: Lillebælt - Storebælt og Baltic Pipe (under anlæg).

Der er dialog mellem Energinet og bygherre vedr. arbejdet.

Såfremt der skal laves adgangsveje, oplagspladser eller andet i nærhed af vores anlæg, vil der være særlige forhold, der skal drøftes.

Energinet Gas står til rådighed for yderligere afklaring.

Claus Bo Jensen, som er nabo til banen er meget bekymret for støjen på ejendommen. I forvejen opleves de største gener fra de persontog, der kører med høj hastighed. En øget hastighed vil derfor efter borgerens vurdering medføre øget støj på ejendommen. På den baggrund er det forventningen, at der bliver foretaget støjreducerende tiltag.

Banedanmark har bl.a. via ovennævnte notater besvaret høringssvarene. Høringssvarene har følgelig ikke haft indflydelse på Trafikstyrelsens afgørelse i sagen

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

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 § 25, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse³.

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

Gert Agger
Specialkonsulent, VVM

Kopi til: Ovenstående høringsparter

³ Bekendtgørelse nr. 2243 af 29/12/2020 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.