

Udkast

01.11.12

Lov om nedlæggelse af overkørsler mv. på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at nedlægge overkørsler og etablere erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg samt ombygge Skørping Station.

§ 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro-Aalborg samt ombygning af Skørping Station.

Stk. 2. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

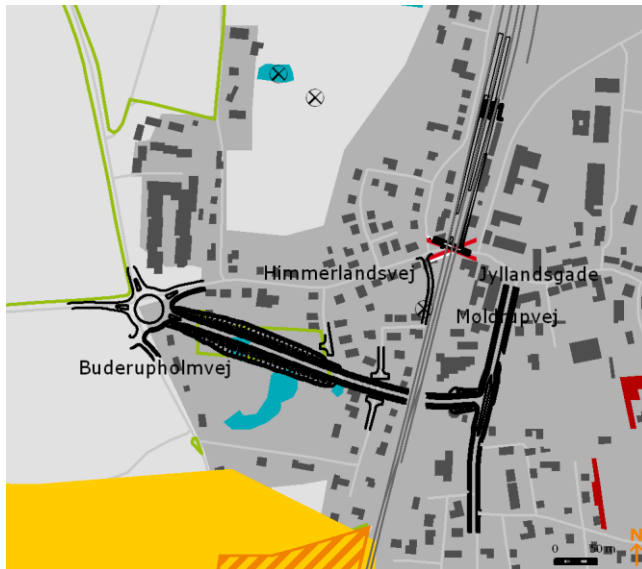
Stk. 3. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på banestrækningen mellem Hobro og Aalborg samt ombygning af Skørping Station nævnt i § 1, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold vedrørende strækningen mellem Hobro-Aalborg fremgår af bilag 1 og 2.

§ 4. Transportministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse i forbindelse med anlæggene nævnt i § 1 bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj, der ville medføre væsentlig forsinkelse eller fordyrelse, ikke finder anvendelse.

§ 5. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

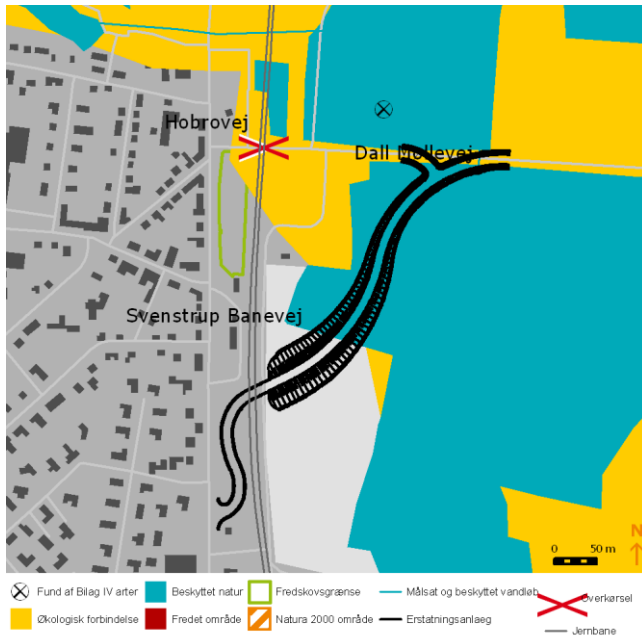
Bilag 1. Oversigt over naturforhold.



Skørping

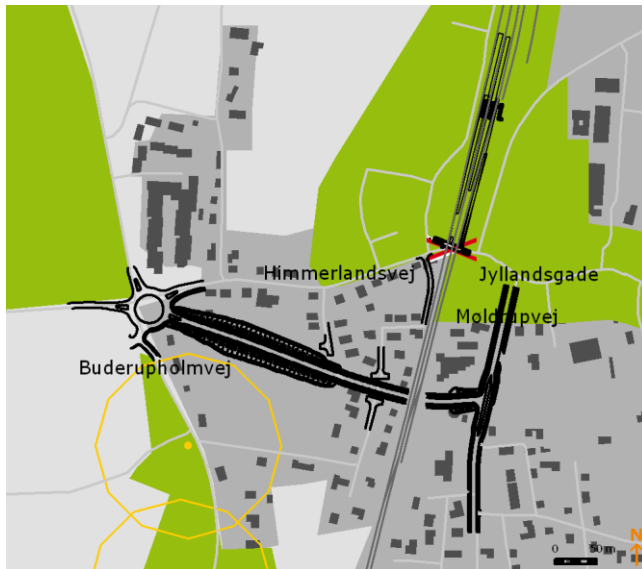


Ellidshøj

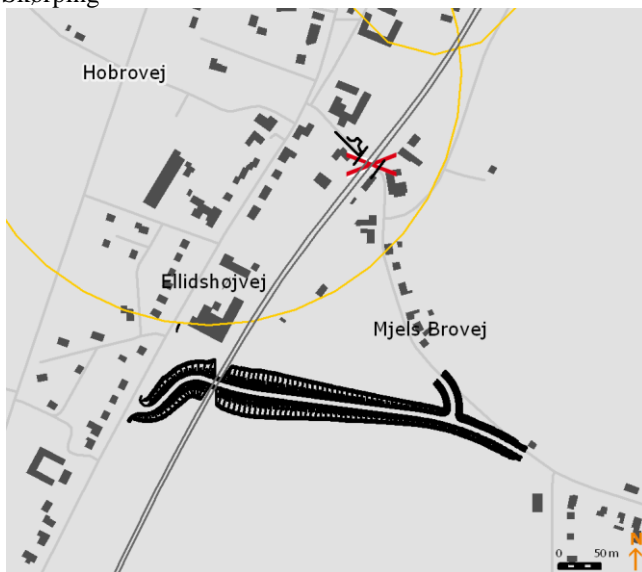


Svenstrup

Bilag 2. Oversigt over Kulturforhold.



Skørping



Ellidshøj



Svenstrup

Bemærkninger til lovforslaget
Almindelige bemærkninger

<i>Indholdsfortegnelse</i>		
1.	<i>Baggrund og hovedindhold</i>	
2.	<i>Trafikale forbedringer og muligheder</i>	
	2.1.	<i>Tidsplan</i>
3.	<i>Anlæggets udformning og anlægsfaser</i>	
	3.1.	<i>Jernbaneoverkørsler</i>
	3.2.	<i>Stationsombygning</i>
	3.3.	<i>Trafik i anlægsfasen</i>
4.	<i>Anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler og perronovergang</i>	
	4.1	<i>Skørping</i>
	4.2	<i>Skørping Station</i>
	4.2	<i>Ellidshøj</i>
	4.3	<i>Svenstrup</i>
5.	<i>Ekspropriationer</i>	
6.	<i>Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige</i>	
7.	<i>Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet</i>	
8.	<i>Administrative konsekvenser for borgerne</i>	
9.	<i>Miljømæssige konsekvenser</i>	
	9.1.	<i>Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen</i>
	9.1.1.	<i>Visuelle forhold</i>
	9.1.2.	<i>Naturforhold</i>
	9.1.3.	<i>Kulturhistoriske forhold</i>
	9.1.4	<i>Rekreative interesser</i>
	9.1.5.	<i>Grundvand og overfladevand</i>
	9.1.6.	<i>Klimatilpasning</i>
	9.2.	<i>Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen</i>
	9.2.1	<i>Visuelle forhold</i>
	9.2.2.	<i>Støj og vibrationer</i>
	9.2.3.	<i>Naturforhold</i>
	9.2.4	<i>Kulturhistoriske interesser</i>
	9.2.5	<i>Rekreative interesser</i>
	9.2.6	<i>Grundvand og overfladevand</i>
	9.2.7	<i>Jordhåndtering</i>

		9.2.8	Råstof og materialeforbrug og affald
		9.2.9	Luftkvalitet og klima
10.	Forholdet til EU-retten		
11.	Høring		
12.	Sammenfattende skema		

1. Baggrund og hovedindhold

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance blev der truffet beslutning om udarbejdelse af grundlag for politisk stillingtagen til opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg.

På denne baggrund har Banedanmark gennemført en miljøvurdering af projektet med en opgradering af hastigheden foreløbig til 160 km/t. Miljøvurderingen svarer i omfang og krav om inddragelse af offentligheden til en VVM-analyse (Vurdering af Virkninger for Miljøet).

Projektet var i offentlig høring fra den 11. januar til den 7. marts 2012 forud for miljøredegørelsen, der blev udgivet af Banedanmark i oktober 2012. Miljøredegørelsen indeholder en analyse af anlæggets fysiske forhold og deres påvirkninger af omgivelserne. Miljøredegørelsen kan ses på Banedanmarks hjemmeside www.banedanmark.dk og er sendt til Folketinget (TRU alm.del – bilag xxx. Et kort med placering af jernbanestrækningen Hobro-Aalborg og med nuværende overkørsler og stationer fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

På denne baggrund foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at ekspropriere de nødvendige arealer mv. til brug for ombygning af Skørping Station, nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på jernbanen mellem Hobro og Aalborg. Et kort med oversigt over erstatningsanlæggene fremgår af bilag 2 til lovforslaget.

Herudover vil Banedanmark igangsætte en miljøvurdering i 2015 med henblik på en vurdering af virkningerne af en opgradering af hastigheden til 200 km/t.

Nedlæggelsen af overkørslerne, etablering af erstatningsanlæg er sammen med en ombygning af Skørping Station er en del af grundlaget for gennemførelse af timemodellen mellem Aarhus og Aalborg, jf. aftalen af 29. januar

2009. Timemodellen indebærer, at der maksimalt må være en times rejsetid mellem Aarhus og Aalborg. I dag er rejsetiden med lyntog med stop i Randers og Hobro 1 time og 21 minutter.

Mellem Hobro og Aalborg skal der for at kunne opgradere hastigheden bl.a. nedlægges 3 offentlige overkørsler og foretages ombygning af stationen i Skørping. Overkørslerne og de nuværende perronovergange på Skørping Station erstattes med niveaufri krydsninger.

Ændringerne vedr. overkørsler og stationsombygning foreslås gennemført i en koordineret proces sammen med en planlagt fornyelse af strækningen og udrulning af signalprogrammet. Overkørslerne planlægges således nedlagt og Skørping Station ombygget i 2013-15, mens øvrige arbejder som mindre tilpasninger af sporlayout, broer og dæmninger med henblik på at øge hastigheden på strækningen gennemføres efter en fornyet miljøvurdering i 2015 og efter udrulningen af signalprogrammet i 2017-18, således at det samlede anlæg kan ibrugtages ultimo 2018.

Anlægsarbejdet forventes gennemført af Banedanmark efter delegation fra transportministeren.

Denne lov omfatter alene nedlæggelse af overkørsler og ombygning af Skørping Station. Øvrige tilpasninger af baneanlægget vil således blive omfattet af en fornyet VVM-vurdering og efterfølgende lov.

2. Trafikale forbedringer og muligheder

Nedlæggelsen af overkørslerne, erstatningsanlæggene og ombygningen af Skørping Station vil sammen med en senere opgradering af strækningen Hobro-Aalborg og signalprojektet samt fornyelsen af jernbanen give mulighed for at øge hastigheden i 2018. Dermed bliver der mulighed for hurtigere InterCity- og lyntogsforbindelser.

Projektet koordineres i forhold til signalprogrammet, som muliggør intensivret trafikering. Herved kan der indsættes en ekstra nærbanelinje til betjening af de mindre stationer i Støvring, Svenstrup og Skalborg og IC-togene kan overspringe disse stationer for at nedbringe rejsetiden. Desuden kan der indsættes lyntog, der ligesom i dag standser i Hobro og Randers og særligt hurtige tog, der udelukkende standser i Randers.

Der er gennemført køretidsberegninger svarende til ovennævnte køreplans-eksempel. Hvis hastigheden opgraderes til 160 km/t, viser beregningerne en

mulig rejsetidsbesparelse på op til 15 minutter, når der ses på strækningen mellem Aarhus og Aalborg, således at køretiden kan nedbringes til 1 time og 6 minutter for de hurtige tog, der kun standser i Randers. Opgraderes hastigheden yderligere til 200 km/t viser køretidsberegningerne yderligere nedsættelse af rejsetiden til 1 time og 4 minutter, for de hurtige tog, der kun standser i Randers.

2.1. Tidsplan

Nedlæggelse af overkørslerne og etablering af erstatningsanlæg i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup planlægges gennemført sammen med ombygningen af Skørping Station i perioden 2013-2015 forud for udrulning af signalprogrammet.

I 2013 gennemføres detailprojektering og de nødvendige ekspropriationer. Anlægsarbejderne planlægges påbegyndt allerede i 2014. Erstatningsanlæg for overkørslerne og de niveaufri gangforbindelser på Skørping Station planlægges ibrugtaget i 2015.

Selve opgraderingen af hastigheden afventer gennemførelse af sporfornyelse og udrulning af signalprogrammet i 2018. De nødvendige tilpasninger af baneanlægget (spor, broer og dæmninger) gennemføres således efter udarbejdelsen af VVM-redegørelse i 2015 sammen med sporfornyelsen i perioden 2017-18.

3. Anlæggets udformning og anlægsfaser

Lovforslaget indebærer følgende ændringer af jernbanen mellem Hobro og Aalborg:

- Nedlæggelse af overkørsel i Skørping og etablering af erstatningsanlæg i tunnel under banen i Skørping
- Ombygning af Skørping Station ved nedlæggelse af perronovergange, etablering af perronbro samt gangtunnel med elevatorer.
- Nedlæggelse af overkørsel i Ellidshøj og etablering af erstatningsanlæg på bro over banen samt belysning i eksisterende underføring.
- Nedlæggelse af overkørsel i Svenstrup og etablering af erstatningsanlæg på bro over banen samt elevatorer og cykelslisker på eksisterende gangbro på Svenstrup Station.
- Gennemførelse af afværgeforanstaltninger i forhold til støj og natur.

En senere opgradering af hastigheden vil desuden forudsætte tilpasninger af banedæmninger, broer og mindre tilpasninger af spor.

Denne anlægslov omfatter alene nedlæggelse af de 3 jernbaneoverkørsler, etablering af erstatningsanlæg og ombygning af Skørping Station. Tilpasning af baneanlægget i øvrigt skal projekteres og miljøvurderes forud for en efterfølgende anlægslov, der planlægges fremsat i 2015/2016.

3.1. Jernbaneoverkørsler

De nuværende 3 offentlige overkørsler i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup foreslås nedlagt. Der etableres erstatningsanlæg i form af niveaufri krydsninger, jf. oversigt herover i lovforslagets bilag 2.

3.2. Stationsombygning

På Skørping Station er der i dag 2 perronovergange som begrænser hastigheden til 120 km/t. Disse nedlægges og der etableres gangbro og tunnel på stationen, således at hastigheden kan sættes op til 160 km/t.

3.3. Trafik i anlægsfasen

I forbindelse med udførelse af erstatningsveje tages der hensyn til, at trafikken på både vej og bane i størst muligt omfang kan opretholdes.

Vejtrafikken

De eksisterende overkørsler nedlægges først efter, at de nye erstatningsveje er klar til at blive taget i brug.

Når stationen ombygges, vil erstatningsanlægget være etableret, og det vil medføre, at der ikke bliver gener for biltrafikken på tværs af banen. For de gående og cyklisterne vil der være en omvej, indtil gangtunnelen er etableret. En mulighed vil være at opsætte en midlertidig gangbro i anlægsperioden i forbindelse med etableringen af gangtunnelen. Behovet herfor vil blive vurderet nærmere under anlægsarbejdet.

Under disse forudsætninger forventes generne for vejtrafikken at være minimal. Der må dog påregnes gener for lokaltrafikken på Egholmsvej i forbindelse med kørsel til og fra byggepladsen samt gener for de ejendomme, der har vejadgang tæt på anlægget.

Togtrafikken

Togtrafikken på strækningen bliver berørt i forbindelse med arbejderne. Det forventes, at der vil være behov for spærring af hvert spor i to uger i forbindelse med anlægsarbejderne i Skørping. Arbejdet kan deles op i to etaper,

således at togtrafikken evt. kan omlægges og opretholdes på ét af de tre spor igennem hele anlægsperioden. Det forventes i givet fald at være nødvendigt at køre efter en reduceret køreplan og med en hastighedsnedsættelse forbi arbejdsstedet.

Anlæg af gangtunnelen forventes at medføre en total sporspærring af alle spor i en periode på 3-5 dage. I denne sporspæringsperiode forventes afkortning af perronerne også at kunne finde sted.

Arbejderne på erstatningsanlægget i Skørping vil i videst muligt omfang blive planlagt, således at antallet af nødvendige spærringer minimeres.

Hvor totale sporspærringer ikke kan undgås, indsættes busser som erstatning for den aflyste trafik.

Nedlæggelse af overkørslerne i Ellidshøj og Svenstrup forventes kun at give anledning til spærringer af jernbanetrafikken i togfrie intervaller (om natten).

Der vil formentlig blive stillet krav om hastighedsnedsættelser forbi brostederne i forbindelse med anlægsarbejderne.

4. Anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler og perronovergange

I den offentlige høring under VVM-processen har der været forslag om udformning og placering af de anlæg der erstatter overkørslerne. Der har i den sammenhæng været drøftet en række kommunale tilvalg, bl.a.:

- Tunnelløsning i stedet for bro over banen i Svenstrup.
- Forlængelse af gangbroen nord for stationsbygningen i Skørping til Eg-holmsvej.
- Ombygning af perronområdet i Skørping med ny perron mellem spor 2 og 3 og en perron øst for spor 1.
- Gangtunnel i stedet for gangbro ved den nuværende overkørsel i Skørping.

Der er truffet beslutning om gennemførelse af tilvalg vedrørende gangtunnel i Skørping, som medfinansieres af Rebild Kommune. Muligheden for en cykel-tunnel er undersøgt, men er ikke fundet mulig.

De øvrige tilvalg realiseres ikke, da kommunerne ikke har ønsket at finansiere disse.

Udover disse er der en række forslag fra den offentlige høring, som er fravalgt ud fra en samlet vurdering af konsekvenser for anlægsøkonomi, ekspropriationer, trafikafvikling, trafiksikkerhed natur og miljø samt kommunernes ønsker til gangforbindelser. Det drejer sig bl.a. om følgende forslag:

- Anden linjeføring for erstatningsvejen i Skørping med et forløb nord for stationen.
- Dobbeltrettet cykelsti på erstatningsvejen i Skørping.
- Etablering af gangtunnel under Skørping Station.
- Forslag til andre linjeføringer for erstatningsvejen i Svenstrup således at den tilsluttes Hobrovej nord for Dall Møllevej.
- Forslag til linjeføring for erstatningsvejen i Svenstrup i Dall Møllevejs tracé.
- Forslag til anlæg af cykelstier på erstatningsvejene i Svenstrup og Ellidshøj.
- Etablering af passage for cyklister og gående ved den nuværende overkørsel i Ellidshøj.

Desuden er der bl.a. fremsat forslag om etablering af standsningssted i Ellidshøj, hvilket ikke er omfattet af dette projekt.

De løsninger der er beskrevet i det følgende er nødvendige og tilstrækkelige i forhold til erstatning af overkørslerne og ombygning af Skørping Station.

4.1.Skørping

I Skørping nedlægges den eksisterende overkørsel ved Himmerlandsvej og der etableres en ny vej under jernbanen 200 meter længere mod syd. På vestsiden af jernbanen tilsluttes vejen rundkørslen ved krydset Buderupholmvej - Himmerlandsvej. På østsiden af jernbanen tilsluttes den nye vej Møldrupsvej i et T-kryds.

Der etableres cykelstier og fortov på den nye vej med henblik på at servicere cyklister, fodgængere og særligt skolebørn på strækningen.

Som følge af erstatningsvejen er det nødvendigt at ændre adgangsforholdene for flere ejendomme. Boliger syd for erstatningsvejen betjenes fremover via Mosskovvej og Sønder Banevej. For boliger på Hyldalsvej etableres vejadgang i den nordlige del af Hyldalsvej, som forlænges mod nord til Himmerlandsvej.

Der etableres vendeplads på Sønder Banevej og Hyldalsvej. Fra vendepladsen på Sønder Banevej etableres trappeadgang ned til erstatningsvejen.

4.2. Skørping Station

For at kunne øge hastigheden gennem Skørping Station nedlægges perronovergangene på stationen.

Der etableres en gangbro med elevatorer umiddelbart nord for stationen som erstatning for de perronovergange der nedlægges. Gangbroen etableres med en frihøjde, der er forberedt for en kommende elektrificering. Der opsættes hegn på eksisterende perroner, som afkortes ved Himmerlandsvej, da de her er for smalle i forhold til dagens krav. Desuden opsættes hegn på begge sider af stationen, så det ikke er muligt at krydse sporene i niveau.

Der etableres desuden en gangtunnel ved Himmerlandsvej. Denne anlægges med elevatorer på begge sider af Himmerlandsvej, så fodgængere kan krydse banen ved den nuværende overkørsel. Trapper ned til gangtunnellen forsynes med en sliske, så det er også muligt at trække sin cykel gennem tunnelen.

4.3. Ellidshøj

Erstatningsvejen i Ellidshøj består af en forlægning af Mjels Brovej ca. 300 meter mod syd. Erstatningsvejen føres på bro over banen og tilsluttes Ellidshøjvej mod vest og Mjels Brovej mod øst. Der sikres en fritrumsprofil, der er forberedt for elektrificering.

Der anlægges kantbaner i begge sider af vejen med henblik på at tilgodese bløde trafikanter.

Boliger øst for banen betjenes via erstatningsvejen.

Der etableres derudover belysning i en eksisterende underføring i den nordlige del af Ellidshøj, som derved kan udgøre en supplerende gangforbindelse efter nedlæggelse af overkørslen.

4.4. Svenstrup

Erstatningsvejen i Svenstrup etableres på en bro, der fører vejen over banen. Som i Ellidshøj sikres en fritrumsprofil, der er forberedt for elektrificering.

Broen vil have toppunkt over Svenstrup banevej, hvor oversiden af vejen vil være ca. 8,5 meter over terræn. Den ca. 100 meter lange dæmning ud mod Hobrovej udføres med lodrette vægge pga. den korte afstand mellem Hobrovej og banen. Der etableres indbliksskærme på broen.

Erstatningsvejen anlægges to-sporet med en kombineret gang- og cykelsti i begge sider.

Det er nødvendigt at ændre adgangsforholdene for flere ejendomme. Fremover skal beboere øst for jernbanen benytte erstatningsvejen som adgangsvej.

Adgangsforholdene til Svenstrup Station påvirkes af projektet. Ved nedlæggelse af overkørslen er det ikke længere muligt at komme til begge perroner i terrænniveau. Fodgængere kan benytte den eksisterende gangbro ved stationen. Der etableres elevatorer ved gangbroen for at sikre tilgængelighed for alle ved krydsning af banen. De nuværende trapper suppleres desuden med slisker, så man kan trække sin cykel henover broen.

5. Ekspropriationer

De arealmæssige konsekvenser ved de foreslåede ændringer af jernbanen mellem Hobro og Aalborg vil primært være knyttet til nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg.

Det permanent eksproprierede arealbehov i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup er ca. 4 ha., mens der skal ske midlertidig ekspropriation af ca. 3 ha til etablering af arbejdsveje og pladser i anlægsperioden.

Der skal totaleksproprieres 4 ejendomme i Skørping, da beboelsesejendommen på disse ejendomme skal nedrives for at skabe plads til erstatningsvejen, ny adgangsvej til boligområde og gangtunnel. Ydermere skal der eksproprieres en mindre bygning i Skørping.

Endelig eksproprieres tre arealer, som ejes af DSB Ejendomsudvikling a/s. Arealerne består af en hel ejendom i Skørping (ledvogterhus nedrives for at få plads til vendeplads), et mindre areal nord for Skørping Station (til gangbro) samt et større bevokset areal i Svenstrup (til rampe).

Midlertidige ekspropriationer til adgangsveje, arbejdspladsarealer og materialedepoter udlægges efter aftale med grundejerne eller ved midlertidig ekspropriation. Efter endt brug reetableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og leveres tilbage til ejerne. Der ydes erstatning efter gældende regler

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til nedlæggelse af overkørsler, etablering af erstatningsanlæg og ombygning af Skørping Station.

Rebild Kommune medfinansierer projektet med 3 mio. kr. som følge af tilvalg af gangtunnel ved den nuværende overkørsel i Skørping. Tilskuddet svarer til forskelsprisen på en gangtunnel og en gangbro. Banedanmark bærer risikoen for evt. fordyrelser af gangtunnelen.

Desuden anvendes besparelse i signalprogrammet på 4,8 mio. kr. som følge af nedlæggelse af overkørslerne til finansiering af projektet.

Der er udarbejdet anlægsoverslag i henhold til retningslinjerne i Ny Anlægsbudgettering. Resultatet er, at anlægsomkostningerne til nedlæggelse af overkørslerne og ombygning af Skørping Station udgør 170,3 mio. kr. i 2013-priser.

	Mio. kr. inkl. 30% tillæg
Skørping	87,9
Erstatningsvej tunnel	55,9
Gangbro på station og tilpasning af perroner	17,5
Gangtunnel ved Himmerlandsvej	14,5
Ellidshøj	24,3
Erstatningsvej bro	24,2
Belysning i eksisterende gangtunnel	0,1
Svenstrup	56,4
Erstatningsvej bro	50,7
Elevator på gangbro ved station	5,7
Afværgeforanstaltninger vedrørende erstatningsanlæg	1,7
I alt	170,3

Tabel 1: Udgifter til anlæg der erstatter overkørsler og ombygning af Skørping Station

Afløb af bevilling ved nedlæggelse af de 3 overkørsler inden signalprogrammet fremgår af tabel 2:

	2013	2014
Statslig bevilling ¹	35,0 mio. kr.	127,5 mio. kr.
Overførsel fra signalprogrammet		4,8 mio. kr.
Medfinansiering fra Rebild Kommune		3,0 mio. kr.

Banedanmark vurderer, at nedenstående nyanlæg vil være forbundet med forøgede drift- og vedligeholdelsesudgifter, som fordeles som følger:

- Banedanmark: Sporbærende bro i Skørping, perronbro på Skørping Station og elevatorer i Skørping og Svenstrup.
- Rebild Kommune: Vejanlæg med skråninger, belægninger, belysning og pumpestation ved erstatningsvej i Skørping samt gangtunnel syd for Skørping Station
- Aalborg Kommune: Vejbærende broer, vejanlæg med skråninger, belægninger, belysning ved erstatningsveje i Ellidshøj og Svenstrup

For Banedanmark anslås de gennemsnitlige vedligeholdelsesomkostninger i levetiden til ca. xxx pr. år. Nedlæggelsen af de eksisterende tre overkørsler medfører reducerede omkostninger til drift og vedligehold af bom anlæggene ved overkørslerne.

Hvis kommuner vælger i tilknytning til statens projekt at foretage ændringer, der ikke er indeholdt i statens projekt, afholder den pågældende kommune selv hele udgiften hertil og sørger for det evt. fornødne plangrundlag. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i et koordineret proces med statens projekt, er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres, og ikke medfører forsinkelse af statens projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med statens projekt. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for statens projekt, er det desuden et krav, at kommunen afholder udgiften hertil.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet fremmer mulighederne for bæredygtig transport.

Nedlæggelse af overkørslerne og erstatning med niveaufri krydsninger vil reducere ventetiden for trafikanter, der i dag holder for nedlukkede bomme ved togpassager.

Projektet er et led i en forbedring af mulighederne for bæredygtig transport, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet.

Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

Anlæggets udformning og konsekvenser for det omgivende miljø ved opgradering af hastigheden til 160 km/t. er kortlagt i en VVM-analyse, som er af-rapporteret i miljøredegørelsen fra 2012. Der er indledningsvist afholdt en idéfase med inddragelse af offentligheden. Dette er fulgt op af en proces, hvor Banedanmark har fremlagt en række tekniske og miljømæssige undersøgelser i offentlig høring.

Forud herfor har Banedanmark sendt et udkast til miljøredegørelse i offentlig høring. Den endelige miljøredegørelse blev udsendt i oktober 2012 (Folketingsåret 2012-13, TRU alm.del-bilag xx).

Yderligere opgradering til 200 km/t. vil blive miljøvurderet i 2015 forud for endelig stillingtagen til hastighed på strækningen.

I det følgende fremgår alene de miljømæssige konsekvenser, der vedrører nedlæggelse af overkørslerne og etablering af erstatningsanlæg samt ombygning af Skørping Station.

De foreslåede ændringer understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO₂.

9.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Den gennemførte VVM-analyse viser, at de foreslåede ændringer af banen mellem Hobro og Aalborg med gennemførelse af en række afhjælpende foranstaltninger kun i begrænset omfang vil påvirke dyre- og plantelivet. Det sikres samtidig, at der kan opretholdes en sammenhængende økologisk funktionalitet for yngle- og rasteområder på samme niveau som hidtil.

I det følgende redegøres nærmere for de miljømæssige konsekvenser i driftsfasen.

9.1.1. Støj og vibrationer

Ved Skørping betyder flytning af vejtrafikken fra den nuværende overkørsel til erstatningsvejen, at 5-6 boliger i Skørping fremover får støjen sydfra, hvor de typisk har deres opholdsarealer.

9.1.2. Visuelle forhold

Generelt vil områderne, hvor der etableres erstatningsanlæg, ændre karakter omkring selve erstatningsanlæggene. Den nye gangbro på Skørping Station og elevatorerne ved gangbroen og tunnelen vil også være nye visuelle elementer i byrummet.

I Skørping etableres vejanlægget som en underføring gennem et område, der i dag er beplantet med et mindre skovparti. Lokalt vil det være en markant ændring for boligområdet vest for jernbanen og syd for Himmerlandsvej. Anlægget vurderes ikke at påvirke de landskabelige værdier, der omgiver Skørping.

I Ellidshøj og Svenstrup etableres vejanlæggene på bro i åbne områder. De vil derfor blive markante visuelle elementer i landskabet.

Særligt i Svenstrup har der været fokus på de visuelle konsekvenser, herunder risikoen for lys- og indbliksgener. I projektet indgår derfor etablering af indbliksskærme på broanlægget på strækningen vest for banen for at mindske disse gener.

Erstatningsanlægget vil ligge i udkanten af Svenstrup og vil derfor ikke give visuel påvirkning af områder med særlig arkitektur eller værdifulde landskaber.

9.1.3. Naturforhold

Naturområder og plante-og dyreliv forventes kun i begrænset omfang at blive påvirket af de foreslåede ændringer.

Det foreslås, at transportministeren i henhold til lovforslagets § 3 gives mulighed for at varetage de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven. Transportministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven i forhold til den konkrete udbygning.

Banedanmark har gennemført en kortlægning af den eksisterende viden om naturlokaliteter og dyreliv i områderne, hvor erstatningsanlæggene i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup placeres.

Ved Skørping fungerer moserne og vandhullerne i området som ynglested og fødesøgningsområde for padde og flagermus samt voksested for den fredede kongebugle. I Ellidshøj vil erstatningsvejen medføre, at § 3-beskyttet natur helt eller delvist inddrages. Desuden vil erstatningsvejen virke som en barriere. Ved Svenstrup medfører erstatningsanlægget, at enge og moser øst for Svenstrup og jernbanen helt eller delvist inddrages. Yderligere inddrages dele af kratskoven vest for jernbanen.

Med gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger beskrevet under afsnit 9.2.3. vil erstatningsanlæggene kun i begrænset omfang påvirke dyre- og plantelivet, og det sikres samtidig, at der kan opretholdes en sammenhængende økologisk funktionalitet for yngle- og rasteområder på samme niveau som hidtil.

Banedanmark vil i forbindelse med projektet opstille et overvågningsprogram over de væsentligste naturinteresser ved erstatningsanlæggene. I programmet vil der ske overvågning af projektets påvirkninger af naturforholdene under og efter anlægsperioden med fokus på den økologiske funktionalitet for bilag IV arter samt effekter for beskyttede naturtyper. Overvågningsprogrammet vil også omfatte en tidsplan for overvågning, som maksimalt vil vare 5 år, efter anlægget er taget i brug.

Det foreslås, at transportministeren i henhold til lovforslagets § 3 gives mulighed for at varetage de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven. Transportministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven i forhold til det konkrete projekt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser vedr. § 3.

9.1.4. Kulturhistoriske forhold

Lovforslaget vil kun i begrænset omfang påvirke de kulturhistoriske forhold.

I Skørping er der udpeget områder med værdifulde kulturmiljøer bl.a. ved Skørping Station. Nedlæggelse af overkørslen i Skørping vil aflaste kulturmiljøet omkring stationen ved reduceret trafik. Ombygning af stationen vil ikke forstyrre de kulturhistoriske sammenhænge i den oprindelige stationsby eller de fredede bygninger i væsentligt omfang. De enkelte elementer udformes og indpasses så vidt muligt i overensstemmelse med omgivelserne.

Det foreslås, at transportministeren i henhold til lovforslagets § 3 gives mulighed for at varetage de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Transportministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete projekt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne herom til lovforslagets enkelte bestemmelser vedr. § 3.

9.1.5. Rekreative interesser

I Skørping vil erstatningsanlægget lokalt have betydning for de rekreative interesser, da der ryddes en del af et mindre skovparti. Med etablering af erstatningsvejen vil der til gengæld vest for jernbanen blive en mere trafiksikker og mindre støjbelastet adgang til de bynære rekreative områder og faciliteter ved Skørping Skole.

I Svenstrup vil den nuværende sti langs Dall Møllevej, der er en del af et større rekreativt stinet blive berørt. Efter nedlæggelse af overkørslen bliver det muligt at krydse banen langs erstatningsvejen for gående og cyklister eller via gangbroen på Svenstrup station, der forsynes med elevatorer og cykelslisker.

9.1.6. Grundvand og overfladevand

De ændringer af jernbanestrækningen, der følger af lovforslaget, vil ikke ændre på risikoen for forurening af grund- og drikkevand. Lokale drikkevandsressourcer, bygninger og naturforhold i områderne omkring erstatningsanlæggene påvirkes ikke, da der ikke sker permanente sænkninger af grundvandsspejlet. Der er dermed heller ikke risiko for reduceret indvinding. Ingen indvindingsboringer lukkes som følge af erstatningsanlæggene.

9.1.7. Klimatilpasning

Nedlæggelse af overkørsler og ombygning af Skørping Station har begrænset relevans i forhold til de nationale målsætninger på klima- og energiområdet, herunder om CO₂-udledning.

Kommende klimaændringer medfører ændrede krav til designgrundlaget for infrastrukturanlæg. Afvanding af vejanlæggene vil blive udført efter gældende regler. Desuden sikres tunnelkonstruktionen i Skørping mod et stigende grundvandspejl og der udføres dræning omkring anlæggene i det omfang det vurderes nødvendigt.

9.2 Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

I det følgende redegøres nærmere for de miljømæssige konsekvenser, der forventes i anlægsfasen.

9.2.1. Støj og vibrationer

Støj og vibrationer vil blive søgt reduceret. Anlægsarbejderne kan imidlertid ikke gennemføres uden at der vil være støj og vibrationsgener som følge af arbejderne, især på de lokaliteter hvor afstanden til boliger er kort.

For nogle boliger vil der være støjgener over den almindeligt anvendte grænse på 70 dB i dagtimerne og 40 dB i aften- og nattetimerne. I detailprojektet vil blive fastlagt hvor stor en del af arbejderne, der kan gennemføres i dagtimerne.

På grund af placering af erstatningsanlægget i Skørping, kan der forventes at være i størrelsesorden 15 til 30 boliger, som til tider under anlægsarbejderne vil opleve støjgener over de almindeligt anvendte støjgrænser. Dette vil specielt være tilfældet under etablering af indfatningsvægge med spuns.

I Svenstrup vil der også være behov for spunsramning i forbindelse med etablering af indfatningsvægge. Dette forventes at give gener for i størrelsesorden 15 – 20 boliger.

I Ellidshøj vil opførelse af en traditionel rammebro i beton over jernbanen ikke give anledning til væsentlige støj- og vibrationsgener.

Som et led i den videre projektering vil det blive besluttet, hvilke afværgeforanstaltninger, der skal anvendes for at mindske støjgenerne for særligt udsatte boliger. Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støjgener. Det kan være ved anvendelse af alternative arbejdsmetoder, lyddæmpning af maskiner eller midlertidige støjskærme mv. Anlægsarbejdets karakter taget i betragtning vil det dog ikke – medmindre anlægsarbejdet væsentligt forsinkes eller fordyres – helt kunne undgås at grænserne for støj periodevis vil blive overskredet.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder meddele påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Støjgrænserne tager udgangspunkt i de grænseværdier, der anvendes af kommunale myndigheder. Der er forskellig praksis for, hvilke krav der stilles, og nogle kommuner har fastlagt grænseværdier for bygge- og anlægsarbejder.

I praksis kan det imidlertid være vanskeligt at holde støjen under grænsen ved et større anlægsarbejde, fordi der er så få muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på anlægsarbejdet vil anlægsmyndigheden løbende informere om anlægsarbejdets art, perioder og særskilt varsle om støjende arbejde.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen, og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt nattero, naboer der har aften/natarbejde og som skal sove om dagen, eller naboer, som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der eksempelvis visse steder foretages ramning af spuns. Disse gener vil normalt kun forekomme i begrænsede perioder for den enkelte nabo, idet arbejdsstedet løbende flyttes.

Kun få boliger i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup vil opleve vibrationer over grænsen for vibrationskomfort. Anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer af en styrke, der kan medføre bygningskader.

Der vil, før anlægsarbejdet starter, blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget skal kunne bestemme at krav, påbud eller forbud vedrørende støj efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Med hensyn til det nærmere indhold af forslagens § 4 henvises til bemærkningerne til bestemmelsen.

9.2.2. Visuelle forhold

I anlægsperioden vil der være lokale påvirkninger af de visuelle forhold. Der vil være udsigt til arbejdspladser og lys fra disse. De mest markante visuelle ændringer vil være nedrivning af bygninger og rydning af skov.

9.2.3. Naturforhold

Selve anlægsarbejdet vil midlertidigt have konsekvenser for de dyr og planter, der påvirkes fysisk eller miljømæssigt af anlægsarbejdet. Konsekvenserne er inddragelse af arealer, vandstandsændringer, risiko for forurening af naturområder og enkelte arter.

Der fremsættes krav til anlægsarbejdet, herunder placering af arbejdsveje, og der gennemføres biologisk tilsyn under anlægsarbejdet. Desuden foretages monitorering af grundvandsspejlet på de lokaliteter hvor dette forventes midlertidigt sænket.

Skørping

Moserne og vandhullerne i området fungerer som ynglested og fødesøgningsområde for padder og flagermus samt voksested for den fredede kongebregne.

Af hensyn til padder og flagermus holdes tilbageværende mosearealer så våde som muligt og der etableres 2 – 3 nye vandhuller. Der skal etableres erstatningskov for den del, der fjernes i forholdet 2:1.

Desuden skal der ske en flytning af den sjældne kongebregne. Erstatningsnatur som nye vandhuller skal etableres tidligst muligt inden anlægsarbejdet.

Ellidshøj

Erstatningsvejen vil medføre, at § 3-beskyttet natur helt eller delvist inddrages. Desuden vil erstatningsvejen virke som en barriere.

For at afbøde indskrænkningen af eng- og mosearealer etableres der erstatningsnatur eller naturtilstanden forbedres ved at indgå aftaler omkring pleje af tilstødende engarealer svarende til mindst det firedobbelte af det indskrænket areal.

Barrierevirkningen minimeres ved, at der etableres en faunapassage i tilknytning til vandløbet.

Svenstrup

Enge og moser øst for Svenstrup og jernbanen inddrages helt eller delvist. Yderligere inddrages dele af kratskoven vest for jernbanen.

For at afbøde indskrænkningen af eng- og mosearealer etableres der erstatningsnatur og/eller naturtilstanden forbedres ved at indgå aftaler omkring pleje tilstødende engarealer.

På denne baggrund forventes anlægsarbejderne at kunne gennemføres uden at levevilkårene for flora og fauna forringes.

9.2.4. Kulturhistoriske interesser

Der forventes ikke konsekvenser for de kulturhistoriske interesser.

Bliver der gjort nye arkæologiske fund under anlægsarbejdet, ophører arbejdet straks, og de lokale museer kontaktes. Der bliver dog i detailplanlægningen taget hensyn til, at de midlertidige arealbehov til arbejdspladser og adgangsveje ikke omfatter arealer af kulturhistorisk interesse.

9.2.5. Rekreative interesser

Offentlighedens adgang til rekreative områder opretholdes så vidt muligt i anlægsfasen. Enkelte steder vil der dog være omlægning af adgangsveje ligesom der vil være gener fra anlægsstøj og øget mængde af tung trafik (arbejds-kørsel).

I Skørping vil skovområdet, der berøres direkte af erstatningsanlægget, ikke kunne bruges til rekreative formål.

I Ellidshøj opretholdes adgangen til stier øst for jernbanen, og der vil være adgang til ådalene og de rekreative områder øst for Ellidshøj. Adgangen til boldbanerne øst for jernbanen kan imidlertid blive omlagt i forbindelse med anlægsarbejderne.

I Svenstrup vil kilen for natur og friluftsliv langs Svenstrup Banevej og mellem banen og Hobrovej samt den rekreative sti på Svenstrup Banevej blive påvirket. Såfremt stien må lukkes under anlæg vil der blive anvist en alternativ rute.

9.2.6. Grundvand og overfladevand

I Skørping vil en stor del af erstatningsvejen være beliggende under grundvandsspejlet.

Ved etablering af erstatningsvejen og eventuel udskiftning af blødbundsmateriale skal grundvandet midlertidigt sænkes. Grundvandssænkningen vil lokalt være på 1-5 meter. Da grundvandssænkningen kan påvirke nærliggende ejendomme, og der er forurenede og potentielt forurenede grunde i området, anvendes anlægsmetoder der minimerer eventuelle konsekvenser på omgivelserne.

Generelt vil der inden igangsætning af anlægsarbejdet blive gennemført hydrogeologiske forundersøgelser. Desuden vil der under anlægsarbejdet blive etableret enkelte monitoreringsboringer til overvågning af vandstanden i det primære og sekundære grundvand.

I forhold til overfladevand kan anlægsarbejdet føre til forstyrrelse af vandmiljøet gennem påvirkning med miljøfremmede stoffer samt materialer som sand og grus, der kan strømme ud i søer og vandløb i forbindelse med anlægsarbejdet. Der fremsættes krav til anlægsarbejdet for at modvirke dette.

Der er tre vandløb og to vandhuller, der kan påvirkes af etablering af erstatningsvejene. De to vandhuller findes begge ved Skørping og bliver direkte berørt af erstatningsvejen. Der anlægges nye vandhuller til erstatning af disse.

9.2.7. Jordhåndtering

Ved etablering af erstatningsanlægget i Skørping skal der udgraves en jordmængde på i størrelsesordenen 50.000 m³. En del af det opgravede jord vil være blød bund. Den samlede blødbundsudskiftning vil være på ca. 25.000 m³ i området vest for jernbanen.

For erstatningsanlægget i Ellidshøj skal der udgraves en jordmængde på i størrelsesordenen 20.000 m³. Heraf forventes, at en evt. blødbundsudskiftning vil være på ca. 15.000 m³ i området øst for jernbanen.

I Svenstrup skal der udgraves en jordmængde på i størrelsesordenen 25.000 m³, hvoraf blødbundsudskiftning i området øst for jernbanen udgør ca. 15.000 m³.

Eventuelt forureningsomfang og -type vil blive afklaret gennem forureningsundersøgelser ved alle tre erstatningsveje i god tid, inden anlægsarbejdet igangsættes. Selve anlægsarbejdet sker først efter miljømyndighedernes tilladelse og i henhold til deres krav om oprensning mm.

9.2.8. Råstof, materialeforbrug og affald

Råstof- og materialeforbrug til anlæggene består hovedsageligt af stabilt grus, beton og stål til konstruktioner og asfalt og grus til omlægning af vejanlæg.

Anlægsarbejdet vil ikke udgøre et råstofmæssigt problem, da mængderne er små. Materialer fra opbrydning af eksisterende vejarealer samt afgravning vil i

så stor udstrækning som muligt genbruges for at reducere forbruget mest muligt.

9.2.9. Luftkvalitet og klima

I Skørping, Ellidshøj og Svenstrup vil der være et begrænset omfang af anlægsaktiviteter. Luftkvaliteten påvirkes derfor ikke væsentligt. Lokalt vil projektet dog medføre udledning af luftforurenende stoffer og støv i anlægsfasen på de midlertidige arbejdspladser og veje.

Projektets bidrag til klimabelastning i anlægsfasen kommer primært fra fremstilling af materialer, fra transport af materialer og jord samt fra brug af entreprenørmaskiner.

I kraft af de relativt begrænsede anlægsaktiviteter vurderes klimabelastningen at være marginal.

10. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206, side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af nedlæggelsen af overkørslerne eller ombygningen af Skørping Station. Det vil således blive sikret gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af arbejderne.

Anlægsarbejdet vil blive planlagt under hensyntagen til eventuelle padder og flagermus, således at anlægsarbejdet placeres i bestemte perioder med henblik på at begrænse skadelige virkninger. Den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rastepladser opretholdes.

11. Høring

Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Projektet indgår som et led i transportaftalen af 29. januar 2009 om en timemodel mellem Aarhus og Aalborg.	Anlægsudgifterne anslås til ca. 167,3 mio. kr. i 2013-2014. Rebild Kommune betaler 3 mil. kr. som følge af tilvalg af en gangtunnel i stedet for en bro på Skørping Station. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter i levetiden anslås til ca. xx mio. kr. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Projektet er et led i en forbedring af mulighederne for bæredygtig transport, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet.	Mobiliteten vil blive begrænset i anlægsfasen, da det vil blive nødvendigt med sporspærringer. Sporspærringer vil blive søgt reduceret mest muligt.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Projektet understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO ₂ .	Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet anlæggene er af mindre omfang, og idet der i projektet er indarbejdet de nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke. Afværgeforanstaltninger er f.eks. erstatningsvandhuller.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den VVM-undersøgelse, der er gennemført, opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektiv, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206 side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af anlæggene. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Forslaget giver transportministeren bemyndigelse til at nedlægge overkørsler, etablere erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro-Aalborg og ombygge Skørping Station.

Til § 2

Forslaget til bestemmelsen vedrørende § 2, stk. 1, giver transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler og etablering af erstatningsanlæg på jernbanestrækningen mellem Hobro-Aalborg.

Det samlede arealbehov er opgjort til ca. 4 ha, og der skal totaleksproprieres 4 ejendomme og 2 mindre bygninger i Skørping. Herudover eksproprieres 3 arealer, som ejes af DSB Ejendomsudvikling A/S, dels i Skørping dels en ubebygget ejendom i Svenstrup.

I anlægsperioden eksproprieres arealer midlertidigt til etablering af arbejdsveje og -pladser. Der eksproprieres midlertidigt ca. 3 ha arealer, der er ubebyggede.

Efter forslaget vedrørende § 2, stk. 3, sker ekspropriation, jf. stk. 1, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Ekspropriationerne planlægges gennemført i 2013, når der er udarbejdet et detailprojekt, og en ekspropriationskommission har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Ejendomme, der skal eksproprieres i deres helhed, eksproprieres efter ekspropriationskommissionens beslutning snarest muligt efter detailbesigtigelsesforretningen. Hvis særlige forhold gør sig gældende, kan kommissionen beslutte at ekspropriere hele ejendomme efter linjebesigtigelsesforretningen. Delekspropriationer kan først gennemføres, når anlægget er detailprojekteret, således at ekspropriationsindgrebet på de enkelte ejendomme nærmere kan fastlægges.

På baggrund af de gennemførte forundersøgelser planlægges 4 ejendomme med boliger at skulle totaleksproprieres, og to mindre bygninger skal ligeledes eksproprieres. Herudover eksproprieres 3 arealer, som ejes af DSB Ejendomsudvikling A/S.

Der vil kunne blive behov for ekspropriation af arealer til etablering af erstatningsbiotoper og udvidelse af grøfter.

Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 5.

Til § 3

Der henvises til Miljøredegørelsen af oktober 2012, der kan ses på Banedanmarks hjemmeside, www.banedanmark.dk, og som er sendt til Folketinget (TRU alm. del – bilag xxx).

I miljøredegørelsen er redegjort for de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven, og konsekvenserne for det omgivende miljø er kortlagt i en VVM-analyse, som er afrapporteret i miljøredegørelsen.

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold EU direktiver skønnes at blive påvirket negativt af projektet.

Det foreslås derfor, at kompetencen til at træffe afgørelser efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for nedlæggelse af overkørsler, etablering af erstatningsanlæg og ombygning af Skørping Station, overgår til transportministeren, indtil anlægget er færdiggjort.

Forslaget er på linje med tilsvarende bestemmelser i lov nr. 232 af 17. marts 2010 om udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et ekstra spor, i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge og i lov nr. 447 af 23. maj 2012 om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg (Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens).

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget vedr. § 3 således indebære, at kompetencen til at træffe afgørelse efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår de pågældende arealer ophører i en periode, indtil anlægget er færdiggjort.

Transportministeren vil i stedet for efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til de konkrete ændringer af jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejdet, og hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transportministeren vil desuden tilsvarende have mulighed for at vurdere sager, hvor der allerede er sket fredninger efter naturbeskyttelsesloven eller truffet afgørelse i henhold til museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget. Dette gælder også tilfælde, hvor

en eventuelt allerede meddelt dispensation fra fredningsbestemmelserne eller bestemmelserne i museumsloven eller vilkårene herfor medfører en væsentlig forsinkelse eller uforholdsmæssig økonomisk fordyrelse af anlægget.

Transportministeren vil således i medfør af den foreslåede § 3 blive bemyndiget til på naturbeskyttelsesområdet helt eller delvist at fravige beskyttelsen af eksisterende fredninger, ligesom transportministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrørende anlægget. I det omfang f.eks. fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven, påvirkes af anlægget, vil transportministeren i medfør af den foreslåede § 3 tilsvarende have mulighed for helt eller delvist at fravige denne beskyttelse. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres der prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal anlægsmyndigheden standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet (de lokale museer), som vil blive anmodet om en udtalelse om, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne. Transportministerens afgørelser efter bestemmelsen vil ikke kunne påklages.

Banedanmark vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder.

Det ovenfor anførte gælder kun for den eller de dele af et areal, som er nødvendige for anlægget. For andre arealer, der ikke er nødvendige for anlægget, og som evt. måtte være omfattet af beskyttelseshensyn efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven, foreslås ingen ændringer. For sådanne arealer vil det uændret være naturbeskyttelseslovens eller museumslovens bestemmelser, der vil være gældende.

Når anlægsarbejdet er færdiggjort, ophører transportministerens beføjelser efter lovforslagets § 3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 9 og lovens bilag 1 og 2.

Til § 4

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 9.2.2., vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt, således at det ikke medfører unødige støjgener. I

forbindelse med anlægsarbejdet vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.2.1.

Forslaget i § 4 indebærer, at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse. Transportministerens afgørelse herom vil ikke kunne påklages.

Forslaget er på linje med tilsvarende bestemmelser i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge og lov nr. 447 af 23. maj 2012 om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg (Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens).

Baggrunden for forslaget er, at f.eks. et påbud om støjreduktion vil kunne medføre en meget betydelig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis overholdelsen af et påbud måtte indebære, at anlægsarbejdet i en kortere eller længere periode kun må udføres i et begrænset tidsrum af døgnet. I sådanne tilfælde foreslås det, at anlægsarbejdet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj.

Arbejdet vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne. Det begrænser generne for naboerne og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste, samlede anlægsperiode.

Imidlertid kan hensynet til opretholdelse af vej- og togtrafikken betyde, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil forekomme i kortere perioder, primært hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane og ved udskiftning af bro.

Det vil ifølge den foreslåede bestemmelse være en betingelse for at fravige bindende støjkrav, at en efterlevelse af støjkravet vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Om betingelsen vil være opfyldt, må bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal være væsentlig. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på

f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at krav, påbud eller forbud ikke finder anvendelse.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt under normale omstændigheder fordyres med mindst 1,7 mio.kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig i bestemmelsens forstand. Det er en forudsætning, at den forventede fordyrelse fuldt ud kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

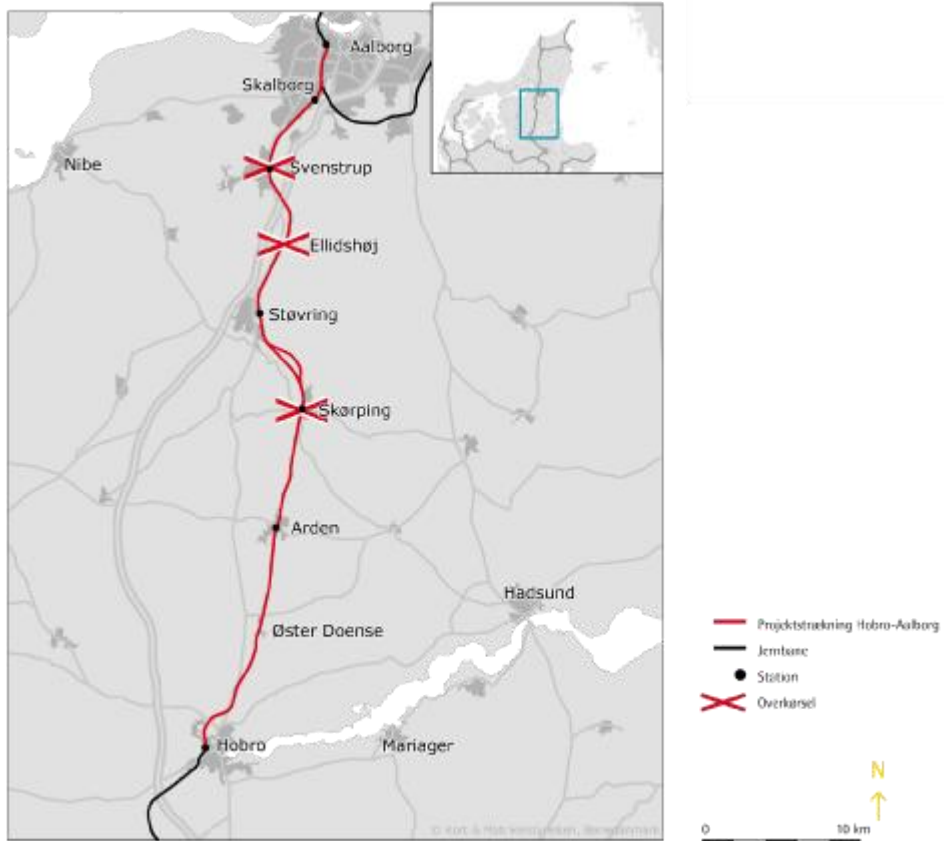
Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder. Det er en forudsætning, at den forventede forsinkelse fuldt ud kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 9.2.2.

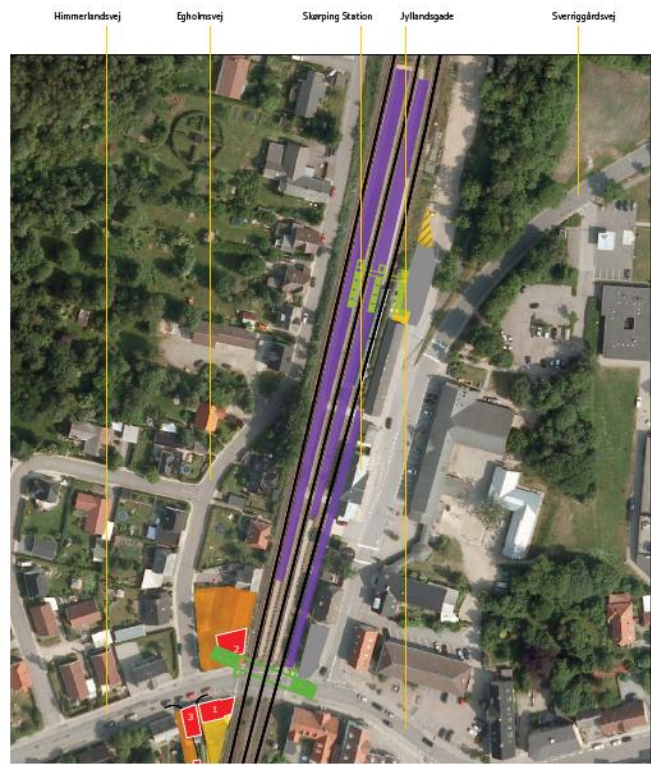
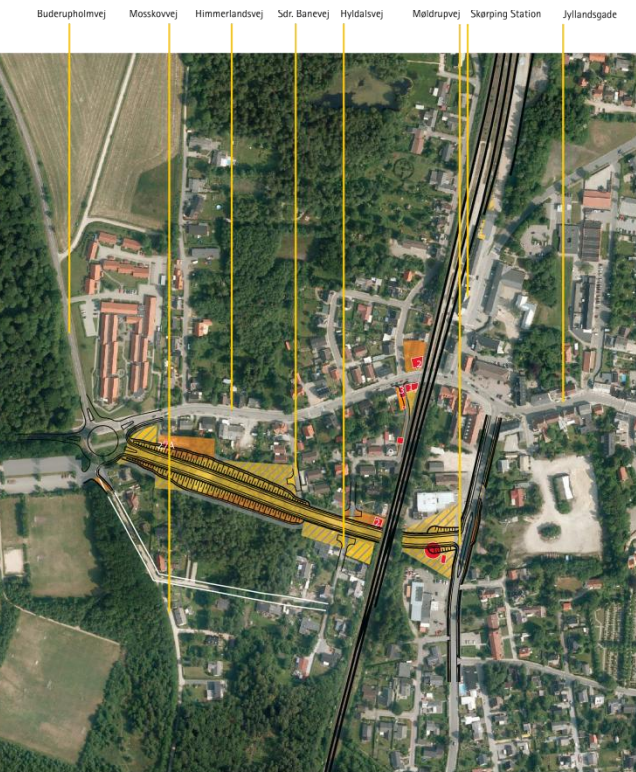
Til § 5

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidenten. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til anlæggets samfundsøkonomiske konsekvenser, og således at projektet kan koordineres med en planlagt fornyelse af banen og med signalprogrammet.







Bilag 1: Jernbanestrækningen Hobro-Aalborg med placering af de nuværende overkørsler og stationer



Bilag 2. Oversigtskort over erstatningsanlæg.

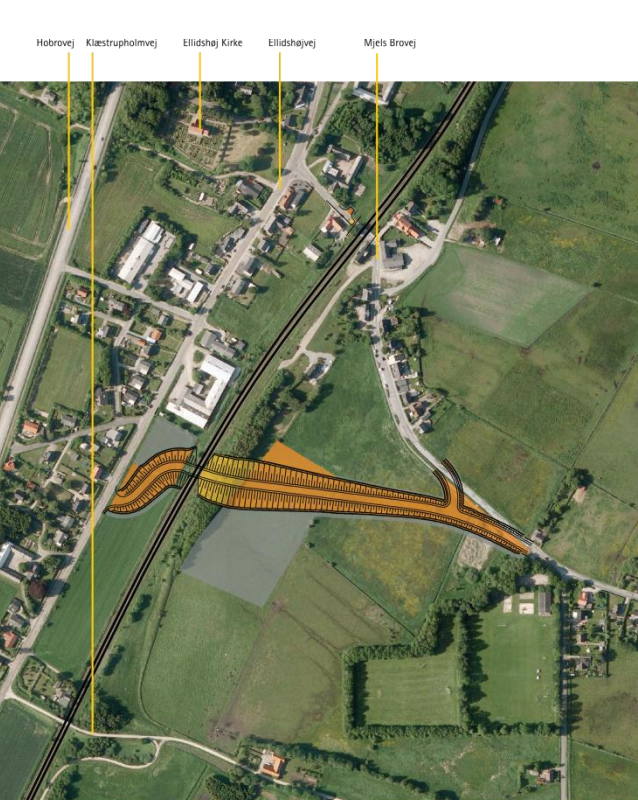


Skørping

-  Jernbanespor
-  Erstatningsvej (ny vej)
-  Omklassificering af vej (hvid linje)
-  Husnr.
-  Bygning, der eksproprieres
-  Permanent ekspropriation

Skørping Station

-  Midlertidig ekspropriation
-  Inddragelse af banearal
-  Midlertidig inddragelse af banearal
-  Perron
-  Gangbro
-  Gangtunnel
-  Trappe
-  Trappe
-  Elevator
-  Elevator



Ellidshøj



Svenstrup