

## Forslag

til

### Lov om etablering af en ny bane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg

**§ 1.** Transport- og bygningsministeren bemyndiges til at anlægge en ny enkeltsporet jernbane fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg.

*Stk. 2.* Kort over jernbanens linjeføring og placering af stationen og det nye klargøringsanlæg, jf. stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

**§ 2.** Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, jf. § 1, varetages alene af transport- og bygningsministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, jf. § 1 fremgår af lovens bilag 2 og 3.

**§ 3.** Tilladelse efter § 35, stk.1, samt reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning finder ikke anvendelse ved udførelsen af arbejder efter § 1.

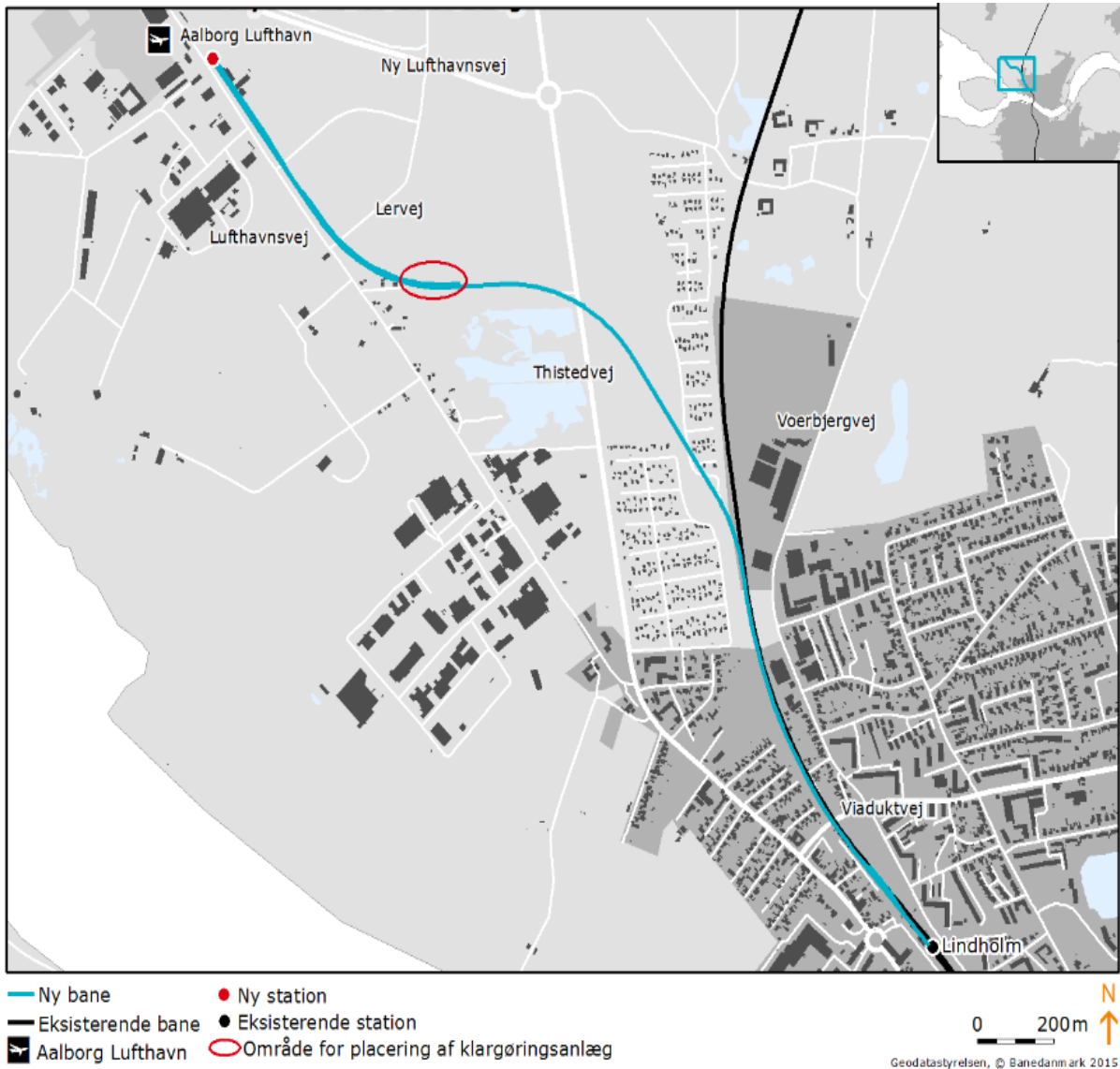
**§ 4.** Transport- og bygningsministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget, jf. § 1, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj, ikke finder anvendelse.

*Stk.2.* Transport- og bygningsministerens afgørelse efter stk. 1, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

**§ 5.** Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

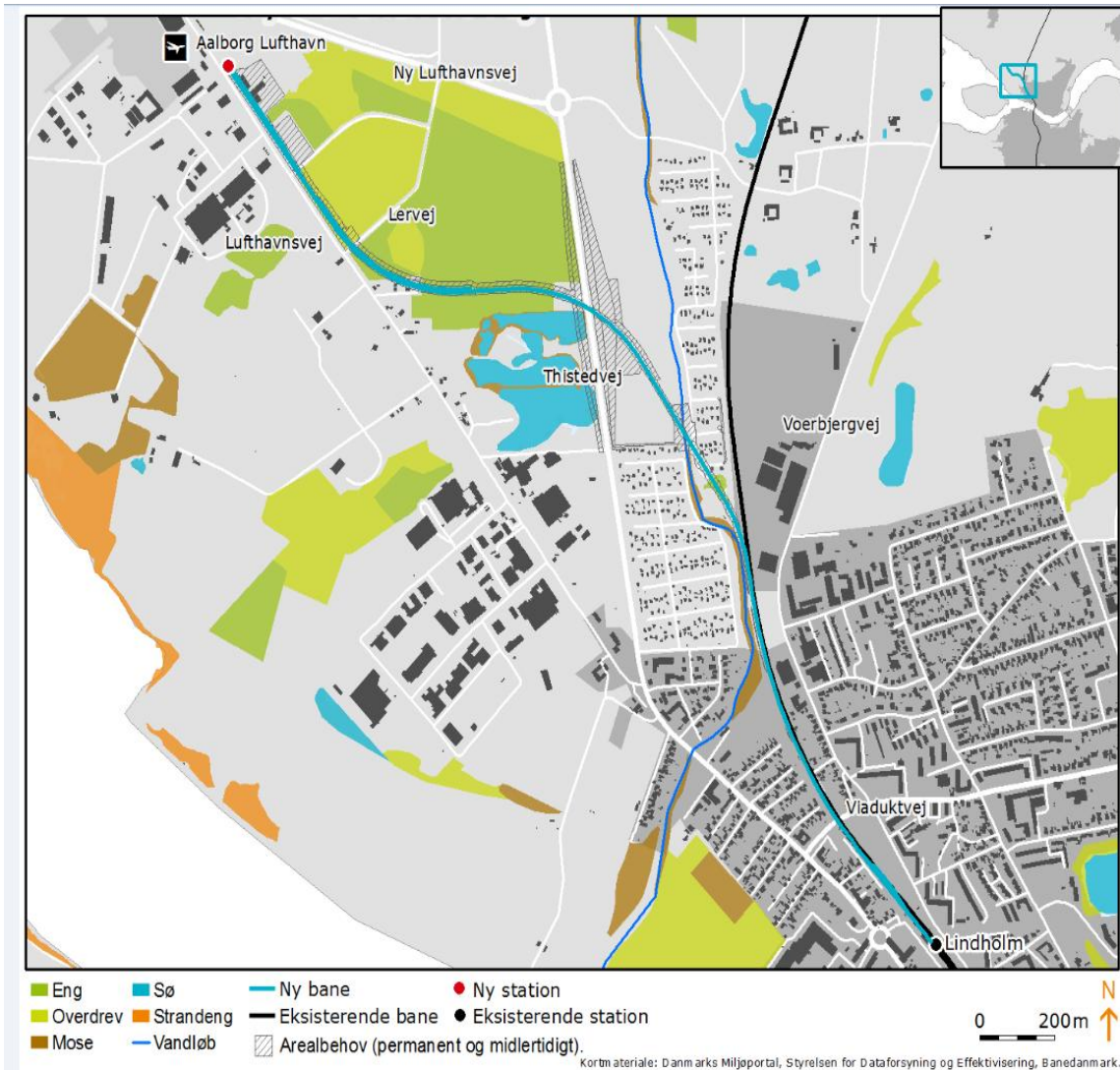
---

## Ny bane til Aalborg Lufthavn

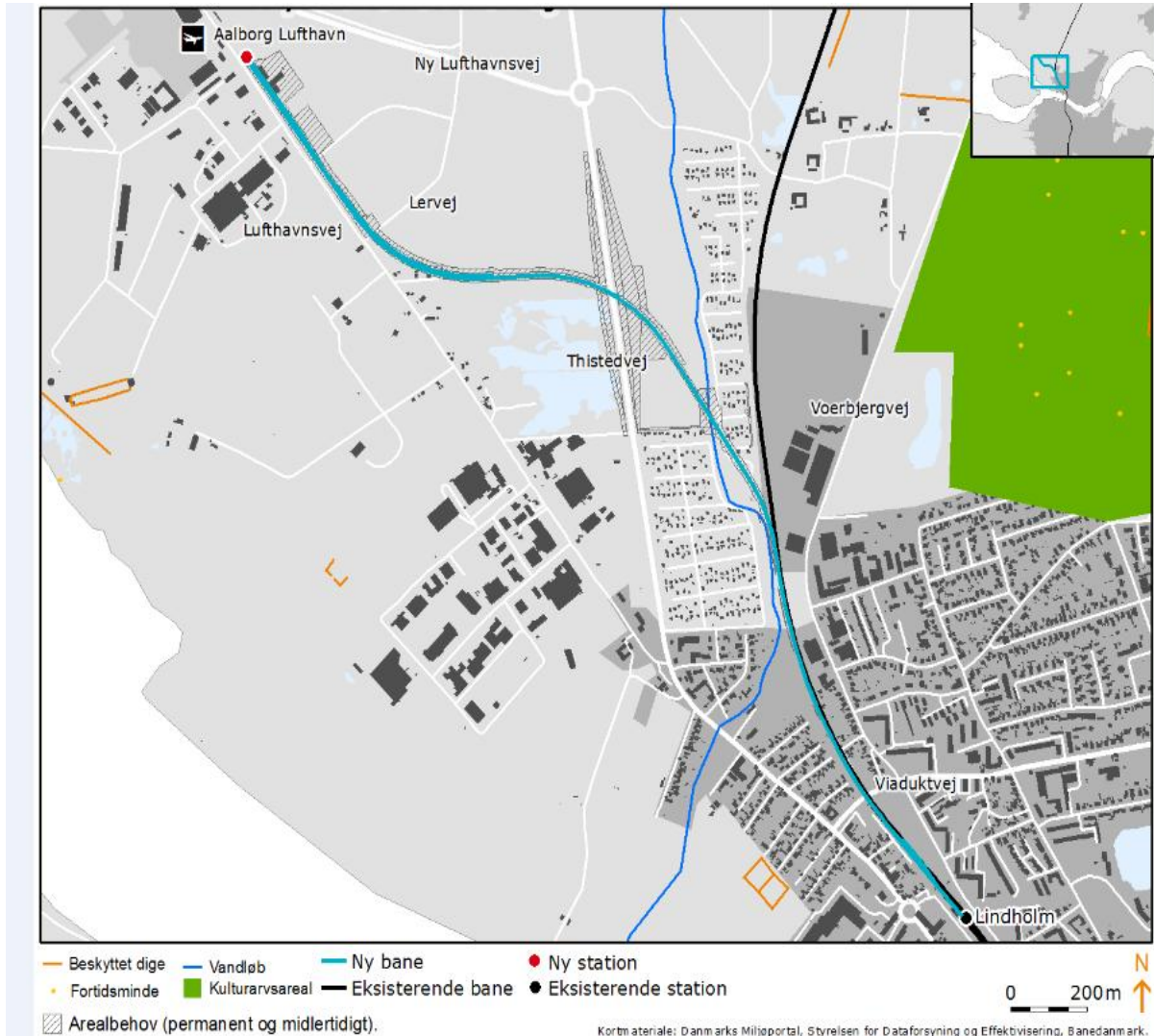


## Bilag 2

### Naturlokaliteter



## Kulturhistoriske forhold



# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
  - 1.1. Gennemførte VVM\_undersøgelser
  - 1.2. Sammenspillet mellem 3. Limfjordsforbindelse og den nye jernbane til Aalborg Lufthavn
  
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Etablering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
      - 2.1.2.1. Anlæggets udformning og linjeføring
      - 2.1.2.2. Arbejdspladser, arbejdsveje, jorddepoter m.v.
      - 2.1.2.3. Trafikale forhold i driftsfasen
      - 2.1.2.4. Trafikale forhold i anlægsfasen
      - 2.1.2.5. Klimasikring af jernbanen
  - 2.2. Regulering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg efter jernbaneloven
    - 2.2.1. Forholdet til grundlovens § 73
      - 2.2.2.1. Midlertidige ekspropriationer
      - 2.2.2.2. Servitutter
    - 2.2.2. Ekspropriationer, herunder midlertidige ekspropriationer og pålæg af servitutter efter jernbanelovens §§ 30-31
    - 2.2.3. Fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33
  
3. Forholdet til anden lovgivning
  - 3.1. Anlægslovens forhold til naturbeskyttelsesloven, museumsloven samt lov om planlægning
  - 3.2. Den generelle miljølovgivning
  
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.m.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
  
7. Miljømæssige konsekvenser
  - 7.1 Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
    - 7.1.1. Visuelle forhold og landskab
    - 7.1.2. Støj, vibrationer og elektromagnetisme

- 7.1.3. Grundvand og drikkevand
- 7.1.4. Affald og ressourcer
- 7.1.5. Jordforurening og jordhåndtering
- 7.1.6. Emissioner
- 7.1.7. Natur og vandløb
- 7.1.8. Kulturhistoriske forhold
- 7.1.9. Rekreative interesser

- 7.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
  - 7.2.1. Visuelle forhold og landskab
  - 7.2.2. Støj og vibrationer
  - 7.2.3. Grundvand og drikkevand
  - 7.2.4. Affald og ressourcer
  - 7.2.5. Jordforurening og jordhåndtering
  - 7.2.6. Emissioner
  - 7.2.7. Natur og vandløb
  - 7.2.8. Kulturhistoriske forhold
  - 7.2.9. Rekreative interesser

- 8. Forholdet til EU-retten
  - 8.1. VVM-direktiv, Habitatdirektiv samt Fuglebeskyttelsesdirektivet
  - 8.2. Aarhus-konventionen
- 9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
- 10. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Det foreslås, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at anlægge en ny enkeltsporet jernbane fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg.

En jernbane fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg vil give et generelt løft af den kollektive trafik i Aalborg-området og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg Lufthavn.

Jernbanen anlægges som en ca. 3 km lang enkeltsporet jernbane fra Lindholm til Aalborg Lufthavn. Som en del af etableringen af den nye jernbane flyttes det eksisterende klargøringsanlæg ved Lindholm Station til en placering i nærheden af lufthavnen. Jernbanen vil skulle elektrificeres som en del af elektrificeringsprogrammet, og jernbanen forberedes derfor til en senere elektrificering i forbindelse med anlægsarbejderne. Påvirkningerne af det kommende elektrificeringsarbejde er også undersøgt i forbindelse med miljøredegørelsen for Aalborg Lufthavn. Selve elektrificeringsarbejderne foregår i henhold til lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen.

Kort over placeringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn og klargøringsanlægget er vist i bilag 1.

Beslutningen om at etablere en jernbane fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg blev truffet med den politiske aftale ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.” af 21. marts 2013 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Anlægsarbejdet forventes udført af Banedanmark efter delegation fra transport- og bygningsministeren.

### *1.1. Gennemførte VVM-undersøgelser*

Den nye jernbane til Aalborg Lufthavn har i 2015 gennemgået en omfattende VVM-vurdering, hvori der er foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. Forslaget til den nye jernbane til Aalborg Lufthavn var første gang i offentlig høring - den såkaldte idéfasehøring - fra den 28. oktober 2013 til den 18. december 2013, og VVM-redegørelsen var i offentlig høring fra den 2. marts 2015 til den 27. april 2015.

Idéfasehøringen og høringen over VVM-redegørelsen indeholdt to løsningsmuligheder: En løsning med en nordlig linjeføring og en løsning med en sydlig linjeføring. Den nordlige linjeføring kan anlægges for 278 mio. kr., den sydlige for 276 mio. kr. i 2016 prisniveau.

Den nordlige linjeføring vil medføre, at der permanent skal eksproprieres en erhvervsjendom og to kolonihavehuse i Voerbjerglund.

Den sydlige linjeføring vil medføre, at der permanent skal eksproprieres en boligejendom, en boligejendom med campingfaciliteter og en erhvervsjendom, mens tre kolonihavehuse i Åblink, og en erhvervsbygning skal eksproprieres delvist.

### *1.2. Samspillet mellem den 3. Limfjordsforbindelse og den nye jernbane til Aalborg Lufthavn*

Etablering af den sydlige linjeføring vil medføre en merudgift for anlæg af en mulig 3. Limfjordsforbindelse på 70 mio. kr., mens den nordlige linjeføring vil medføre en merudgift på 60 mio. kr. Hvis det besluttet at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse, vil der således kunne opnås en anlægsbesparelse på 10 mio. kr. ved valg af den nordlige linjeføring for en jernbane til Aalborg Lufthavn set i forhold til valg af den sydlige linjeføring. I den nordlige linjeføring skærer den 3. Limfjordsforbindelse Thistedvej og Lufthavnsvej tættere på hinanden, hvilket gør anlægget billigere.

Den nordlige linjeføring vil medføre lidt større omkostninger til vedligeholdelse af jernbanen end den sydlige linjeføring. Dette skyldes, at der i forbindelse med gennemførelsen af den nordlige linjeføring etableres et sporskifte i en kurve. Krumme sporskifter udsættes for større slid end rette sporskifter og kræver dermed mere vedligeholdelse. De lavere vedligeholdelsesudgifter i den sydlige linjeføring modsvarer ikke den ekstra anlægsudgift, der er forbundet med et muligt anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

På baggrund af de indkomne høringssvar og en samlet vurdering af linjeføringsmodellernes økonomiske og miljømæssige konsekvenser, er det besluttet at gå videre med den nordlige linjeføring. Høringsnotatet, der blev udarbejdet på grundlag af de afgivne høringssvar fra den offentlige høring af VVM-redegørelsen, blev offentliggjort i oktober 2015 og kan findes på Banedanmarks hjemmeside [www.bane.dk](http://www.bane.dk).

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

Banedanmark iværksatte på baggrund af ”Aftale af den 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om bedre veje mv.” forundersøgelser af

mulighederne for en banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forundersøgelserne blev færdige i 2012 og viste, at den bedste linjeføring vil være en ca. 3 km lang stikbane fra Lindholm Station til lufthavnen. Parterne i aftalen er enige om, at en ny stikbane til Aalborg Lufthavn vil kunne bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Aalborg og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg Lufthavn.

Den daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti indgik den 21. marts 2013 aftale om ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.”, hvori parterne blev enige om at afsætte 279, 3 mio. kr. i 2016-priser til etablering og VVM-undersøgelse af en jernbaneforbindelse til Aalborg Lufthavn.

Parterne er endvidere enige om, at de tidligere reserverede 15 mio. kr. til etablering af støjreducerende foranstaltninger omkring det eksisterende togserviceanlæg i Lindholm ved Aalborg tilbageføres til Infrastruktur-fonden, idet togserviceanlægget med anlæg af den nye jernbane kan flyttes til et egnet sted omkring lufthavnen.

Kort over placeringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn og klargøringsanlægget er vist på bilag 1.

### *2.1. Etablering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn*

Lovforslaget giver transport- og bygningsministeren bemyndigelse til at etablere en ny jernbane fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg. Linjeføringen samt de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser er beskrevet i afsnit 3 - 8.

#### *2.1.1. Gældende ret*

Etableringen af den nye jernbane er besluttet med ”Aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen m.v.” af 21. marts 2013 fra Lindholm station til Aalborg Lufthavn. Der er tale om et nyt jernbaneanlæg, som ikke indebærer ændringer i gældende anlægslovgivning.

#### *2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.*

Aalborg Lufthavn er den tredjestørste lufthavn i Danmark og har stor lokal og regional betydning både for erhvervslivet og borgerne i Nordjylland. Med den nye jernbane vil lufthavnen blive forbundet med hovedjernbanenettet. En ny jernbane til Aalborg Lufthavn kan således give en attraktiv forbindelse for mange forretnings-, charter- og fritidsrejsende fra en stor del af det østlige Jylland.

Når man fra syd stiger på den landsdækkende jernbanelinje, så vil man kunne køre direkte til Aalborg Lufthavn. Dette sikrer den optimale udnyttelse af jernbanestrækningen og bidrager positivt til udviklingen af Aalborg Lufthavn. På den måde kommer jernbanen til Aalborg Lufthavn og den nye station til at spille en vigtig rolle i den fortsatte udvikling af lufthavnen som et lokalt og regionalt knudepunkt for lufttrafik.

Anlægsarbejdet forventes udført af Banedanmark efter delegation fra transport- og bygningsministeren. Selve anlægsaktiviteterne forventes gennemført, så jernbanen kan tages i brug i december 2019.

#### *2.1.2.1. Anlæggets udformning og linjeføring*

Den nye jernbane til Aalborg Lufthavn vil blive anlagt som en ca. 3 km lang enkeltsporet jernbane fra Lindholm Station til den nye station ved Aalborg Lufthavn. Jernbanen tager



udgangspunkt i det vestlige spor ved Lindholm Station og ligger i den første del af strækningen på den eksisterende jernbanedæmning, hvorefter den føres igennem det eksisterende klargøringsspor på Lindholm Station. Det nuværende klargøringsanlæg flyttes ud til lufthavnen.

Jernbanen drejer fra den eksisterende jernbane i Lindholm og går gennem en mindre del af kolonihaveområdet Voerbjerglund, før den krydser Lindholm Å på en jernbanebro. For at begrænse længden af jernbanebroen er det nødvendigt at omlægge Lindholm Å på en 90 meter lang strækning. Jernbanen føres derefter tværs over den gamle losseplads, inden den passerer Thistedvej, som føres over jernbanen på en vejbro. Jernbanen fortsætter på nordsiden af Lergravssøerne og videre over til og ud langs Lufthavsvej.

Ved lufthavnen etableres en station og et klargøringsspor, der begge vil blive anlagt til 180 meter lange tog og forberedt til senere at kunne modtage 300 meter lange tog. Stationen etableres med en ca. 3,4 meter bred og 180 meter lang ø-perron, dvs. som en perron med spor på begge sider. Klargøringsanlægget etableres med en perronrist. Billetautomater, kortstandere og læskur må placeres for enden af perronen for at overholde de nødvendige sikkerhedsafstande.

Den nye jernbane anlægges på betonsveller og med skærver som ballast. Da grundvandet er højt i området imellem den eksisterende jernbane og Lufthavsvej, er det nødvendigt at hæve jernbanen ca. en meter i forhold til eksisterende terræn fra omkring en kilometer efter Lindholm Station og frem til Aalborg Lufthavn. Togene vil køre med en tophastighed på 60 km i timen på den korte strækning.

Thistedvej skal føres over jernbanen på en vejbro. Da vejbroen skal være forberedt til den kommende elektrificering af jernbanen, kræver det en frihøjde på ca. 5,7 meter under broen, så der er plads til kørestrømsledninger. Thistedvej vil blive anlagt med en vejbredde på ca. 21,7 meter hen over vejbroen og den tilhørende 550 meter lange vejdæmning vil bestå af tre kørespor, dobbeltsidet cykelsti og vejrabatter. Der er forudsat en hastighed på Thistedvej på 80 km/t. På det højeste punkt vil vejbroen have en højde på ca. 8 meter over terræn. Da vejdæmningen ligger tæt op til søerne langs Thistedvej, medfører linjeføringen, at der bliver behov for opfyldning langs vejen.

Den eneste nuværende vejbro på strækningen er broen, som fører Viaduktvej over den eksisterende jernbane. Udformningen af jernbanen, hvor den krydser Viaduktvej, forbliver uændret.

Hvor jernbanen skærer Lindholm Å, vil den frie bredde under jernbanebroen være mindst 14 meter, så der bliver plads til en faunapassage, der tilpasses særligt til oddere og til, at Aalborg Kommune vil kunne anlægge en sti langs med åen. Stien kan få en bredde på mindst tre meter og en frihøjde på mindst 2,5 meter, hvor stien går under broen.

Det forudsættes at undersiden af jernbanebroen ikke placeres lavere end undersiden af den vejbro, der fører Thistedvej over Lindholm Å. Herved sikres det, at jernbanebroen over Lindholm Å ikke bliver en flaskehals for vandets passage.

#### *2.1.2.2. Arbejdspladser, arbejdsveje, jorddepoter m.v.*

Der er behov for arbejdspladser til anlægsarbejdet ved broer og dæmningsanlæg og de jernbanetekniske arbejder. Endvidere er der behov for midlertidig arealanvendelse til mellemdeponering af indbygningsegnet overskudsjord, oplagring af materialer, opstilling af skurvogne mv. og midlertidige adgangsveje til bl.a. midlertidig forlægning af Thistedvej i anlægsfasen. Langs jernbanen påtænkes anlagt en arbejdsvej med en bredde på ca. 10 m. Vejadgang til byggepladserne vil blive drøftet med Aalborg Kommune.

### 2.1.2.3. Trafikale forhold i driftsfasen

De vigtigste veje i og omkring området, der berøres af projektet, er Ny Lufthavsvej, Thistedvej, Lervej og Lufthavsvej. Desuden vil etablering af jernbanen resultere i ændret vejadgang for en række kolonihaver i Voerbjerglund. Lervej mellem Ny Lufthavsvej og Lufthavsvej vil blive permanent lukket med etablering af jernbanen. Vejen bruges af 200-500 bilister i døgnet - primært personale i lufthavnen eller brugere af køreanlægget vest for Lufthavsvej - som fremover vil skulle benytte de eksisterende veje, hvilket svarer til omkørsel på 1,5 km.

### 2.1.2.4. Trafikale forhold i anlægsfasen

Mens jernbanen anlægges, vil togpassagererne opleve trafikale gener i forbindelse med en 56-timers sporspærring af hele Lindholm Station. Dertil kommer et antal natspærringer af den eksisterende jernbane i forbindelse med etablering af sporskifter og nyt spor langs det eksisterende. Hvis jordbunden er blød og skal udskiftes, vil der muligvis komme flere sporspærringer.

Anlæggelsen af jernbanen vurderes at give anledning til en lokal nedsættelse af hastigheden på Thistedvej til 40-50 km/t. Årsagen er, at Thistedvej skal omlægges over nogle hundrede meter for at give plads til at etablere vejbroen over jernbanen. Nedsættelsen af hastigheden forventes ikke at medføre væsentlig kødannelse eller forlængelse af rejsetiden for de ca. 10-12.000 bilister, der bruger vejen dagligt. I den sidste fase af brobyggeriet vil der blive anvist en længere omfartsvej, da den midlertidige omkørsel ikke kan opretholdes.

Arbejdskørslen i forbindelse med anlæg af jernbanen vil primært omfatte til- og frakørsel af materiale på lastbiler eller dumpers, mens en mindre del vil kunne transporteres ad jernbanen. Omfanget af lastbiltransporter kan i perioder blive betydelig, hvorfor der kan udpeges tvangsruiter, hvor lastbiltransporten kan foregå. For at belaste trafikken i Aalborg midtby så lidt som muligt kan lastbilerne i størst muligt omfang køre til området via det primære vejnet fra nord ad Thistedvej samt Thisted Landevej eller Høvejen.

Mens jernbanen bygges, forventes stiforbindelsen mellem Venøvej og Voerbjerglund lukket. Lukningen vil resultere i en betydelig omvejskørsel for cyklister fra området Voerbjerglund, der dog vil kunne finde alternative ruter i området.

Med etablering af jernbanen vil den sydligste del af den interne lokalvej Voerbjerglund blive nedlagt, hvorfor en del ejendomme i Voerbjerglund vil få ændret vejadgangen, ligesom nogle beboere vil blive berørt af trafik til seks ejendomme mere end i dag. Det foreslås, at adgangsvejen nord for de nævnte ejendomme føres igennem i østlig ende og føres videre mod syd på den østlige side af området til ejendommene mod syd.

### 2.1.2.5. Klimasikring af jernbanen

I ”Transportministeriets klimatilpasningsstrategi” fra 2010 anbefales det, at det i forbindelse med planlægning og gennemførelse af infrastrukturprojekter med en lang levetid indtænkes, hvordan anlægget kan tilpasses fremtidens klima.

På grundlag af screeningen af forholdene i området vurderes det, at ændret nedbør, grundvandsstand og vandstigninger i havet er de klimaforhold, der vil få størst betydning for den nye jernbane til lufthavnen. Især jernbaneskråninger kan være udsat for skader ved kraftigere regnbyger. For at forebygge dette, anlægges jernbanedæmninger ved den nye jernbane til lufthavnen generelt med en hældning på 1:2. Kraftigere regnbyger betyder også, at afvandingen langs jernbanen skal tilpasses større vandmængder. Der vil derfor blive gennemført en nærmere kortlægning af de generelle afvandingsforhold i området i forbindelse med den mere detaljerede projektering af jernbanen for at finde den bedste løsning.

Den nye jernbane klimasikres til mindst to meter over den nuværende normale vandstand i Limfjorden for at forebygge skader ved fremtidige stormfloder. Niveaulet er fastlagt ud fra Kystdirektoratets vurdering af, at en stormflod med 1,46 meters vandstigning vil forekomme én gang hvert 100 år under nuværende forhold. Hertil er lagt den forventede stigning i havvandet på 0,5 meter, svarende til middelværdien af det internationale klimapanelers forskellige scenarier.

Det laveste terræn findes omkring Lindholm by og Lindholm Å. Der findes ikke planer for klimasikring af Lindholm på nuværende tidspunkt, men det må forventes, at en eventuel indsats også vil beskytte jernbanen.

Jernbanebroen over Lindholm Å anlægges med mulighed for den samme gennemstrømning af vand, som broen under Thistedvej længere nede af vandløbet. Herved sikres det, at jernbanebroen ikke bliver en flaskehals for vandløbet i tilfælde af større vandmængder. Stien og faunapassagen under jernbanebroen vil ved ekstremt højvande i vandløbet fungere som ekstra plads for vandet.

Jernbanen vil løbe gennem et lavt område ved Lergravssøerne. Grundvandet står højt i området, og udledning af vand fra jernbanen og stigende grundvand kan få betydning for søernes udbredelse. Det kan derfor blive nødvendigt at sørge for afledning af større mængder vand fra søerne end i dag for at sikre jernbanen i fremtiden.

De mere detaljerede klimatilpasninger af jernbanen vil blive besluttet i en senere fase på grundlag af en afvejning mellem risici, effekter og økonomi set i forhold til jernbanens levetid.

## *2.2. Regulering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg efter jernbaneloven*

### *2.2.1 Forholdet til grundlovens § 73*

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes til at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Bemyndigelse til at ekspropriere arealer til jernbaneanlæg findes i jernbanelovens kapitel 6; nærmere bestemt § 30, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, hvor der i overensstemmelse med grundlovens § 73 er lovhjemmel til ved ekspropriation at erhverve fornødne arealer og

rettigheder. Ekspropriation af fornødne arealer til den nye jernbane til Aalborg Lufthavn gennemføres således på baggrund af jernbanelovens bestemmelser. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent med henblik på at kunne gennemføre etableringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg.

Ekspropriationer til jernbaneanlægget sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvorefter Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er et udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejerens mindre indgribende måde.

### *2.2.2 Ekspropriationer, herunder midlertidige ekspropriationer og pålæg af servitutter efter jernbanelovens §§ 30-31*

De første 950 meter af den nye jernbane kan anlægges på eksisterende baneterræn, bortset fra meget små arealer, som skal afstås fra ubebyggede ejendomme, der grænser op til baneterrænet.

Størstedelen af det øvrige arealbehov ligger på statsligt og kommunalt ejede arealer, men enkelte steder må også private ejendomme afgive arealer. Endvidere anlægges der en bro ved passage af Lindholm Å, og hvor Thistedvej skal føres over jernbanen med deraf følgende arealbehov.

Ved Aalborg Lufthavn skal der permanent eksproprieres areal til station, perroner, samt sidespor med klargøringsanlæg, som skal være forberedt til at kunne modtage 300 meter lange tog.

Det planlægges, at det samlede arealbehov for permanente ekspropriationer er 4,7 ha. På delvist eksproprierede ejendomme, hvor ejeren beholder restarealerne, eksproprieres to kolonihavehuse til nedrivning i kolonihaveområdet Voerbjerglund, som ejes af kommunen.

Herudover totaleksproprieres en erhvervsjendom ved Lufthavnsvej. For de kolonihavehuse, der bliver eksproprieret, har Aalborg Kommune oplyst, at der er ledige haver i kolonihaveområdet.

#### *2.2.2.1. Midlertidige ekspropriationer*

Der skal eksproprieres areal til midlertidig brug til arbejdsarealer, byggepladser ved broer, adgangsveje til byggepladser, lagerpladser til mellemdponering af overskudsjord, oplag af materialer, opstilling af skurvogne m.m. samt til en midlertidig forlægning af Thistedvej. De arealer, som erhverves midlertidigt til brug i anlægsfasen, vil blive retableret og tilbageleveret til ejerne, når anlægget er færdigt.

Det er vurderet, at de midlertidige ekspropriationer omfatter ca. 36.300 m<sup>2</sup> arbejdsarealer mv., heraf ca. 4000 m<sup>2</sup> til broanstillingsplads og arbejdsområde ved jernbanens passage over Lindholm Å, ca. 800 m<sup>2</sup> til adgangsvej til byggeplads fra Thistedvej samt ca. 28.200 m<sup>2</sup> til arbejdsområde, interimsvej og broanstillingsplads ved Thistedvej. De midlertidige ekspropriationer berører fredskov (ca. 3.000 m<sup>2</sup>), grønne arealer og landbrugsmæssigt dyrkede arealer.

Mindre ændringer i det anslåede behov for både permanente og midlertidige arealer, der eventuelt skal eksproprieres, kan forekomme i forbindelse med detailprojekteringen. Forud for Ekspropriationskommissionens besigtigelsesforretning vil Banedanmark orientere de berørte lodsejere om arealbehovet enten pr. brev eller i et møde.

#### 2.2.2.2. *Servitutter*

De servitutter, der kan komme på tale som følge af projektet, er servitut om støttemur og om færdselsrettigheder til jernbaneanlæg, broer m.v.

Ved en senere elektrificering af jernbanen vil der blive behov for at pålægge tilgrænsende ejendomme en eldriftsservitut, der pålægges som et bælte langs den elektrificerede jernbanestrækning. Erstatning for pålæg af servitutterne vil blive givet efter gældende regler i elektrificeringsloven, jf. lov nr. 609 af 12/06/2013

#### 2.2.3 *Fremrykkede ekspropriation efter jernbanelovens § 33*

Transport- og bygningsministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Betingelserne for de fremrykkede ekspropriationer gennemføres efter kriterierne i jernbanelovens § 33, hvortil der henvises.

### 3. *Forholdet til anden lovgivning*

#### 3.1. *Anlægslovens forhold til naturbeskyttelsesloven, museumsloven og samt lov om planlægning*

Transport - og bygningsministeren er ved tidligere anlægslove, så som anlægsloven for den nye bane København-Ringsted og anlægsloven for udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre-Vipperød blevet bemyndiget til at varetage natur- og kulturbeskyttelsesmæssige hensyn efter henholdsvis naturbeskyttelses- og museumsloven. Denne bestemmelse har set sig hensigtsmæssigt, for at undgå forsinkelse i projekterne i forbindelse med til tider de lange sagsbehandlingstider i kommunerne.

Med især projektforsinkelsen for øje forslås det derfor, at transport- og bygningsministeren også i forbindelse med etablering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn får overført bemyndigelse til at varetage de beskyttelsesmæssige hensyn efter henholdsvis naturbeskyttelses- og museumsloven.

Der har i forbindelse med udførelsen af andre jernbaneanlæg vedtaget ved anlægslov, været sæt tvivl fra kommunerne om de retlige rammer i henhold til planlovens bestemmelser. Med lovforslaget udtrykkelige bestemmelse, jf. den foreslåede § 3, skabes der klarhed herom i forbindelse med etablering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn.

### 3.2 Forholdet til den generelle miljølovgivning i øvrigt

Der er i ovenstående afsnit beskrevet de fravigelser fra den generelle miljølovgivning, der forudses nødvendige for etablering af projektet. Gennemførelse af projektet vil derfor med undtagelse af de ovenstående fravigelser blive gennemført i henhold til gældende ret.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Udgifter for staten til anlæg af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg vurderes til 278 mio. kr.

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn og til ekspropriation af de for anlægget nødvendige arealer og pålæg af servitutter.

Anlægsoverslag er udarbejdet efter Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykke 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsomkostningerne inkl. reserver udgør 278 mio. kr. i 2016-priser.

De samlede udgifter forventes at fordele sig som følger:

År:	Udgifter i mio. kr. (2016-priser)
2016	1
2017	50
2018	150
2019	77

Den nye jernbane forventes at kunne ibrugtages i 2019.

Hvis en kommune i tilknytning til statens projekt vælger at foretage projektændringer, der ikke er indeholdt i statens projekt, afholder den pågældende kommune selv hele udgiften hertil og sørger for det eventuelt fornødne plangrundlag er tilvejebragt inden ekspropriationsforretningerne afholdes. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i en 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.

Udgifterne til elektrificeringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn afholdes af Banedanmarks elektrificeringsprogram.

Ud over udgiften for Banedanmark på 278 mio.kr. i 2016-priser til etablering af jernbanen til Aalborg Lufthavn, vil etablering af jernbanen medføre en merudgift for Vejdirektoratet ved anlæg af en mulig 3. Limfjordsforbindelse på 60 mio. kr.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forbedring af togbetjeningen på strækningen vil generelt øge mobiliteten for persontrafikken og til gavn for erhvervslivet.

For ledningsejere betyder forslaget, at eksisterende ledninger, der ligger på gæsteprincip, vil skulle omlægges for ledningsejernes regning, og det vurderes, at dette kan beløbe sig til i størrelsesorden 100.000 kr. Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som »gæst« skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Det betyder for eksempel, at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af anlæg af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn, selv skal betale for flytningen af ledningen. Dette gælder dog kun, hvis ledningen ligger som »gæst«. I tilfælde af, at der er tinglyst en deklaration eller indgået en konkret aftale om statens betaling for ledningsomlægningerne, vil det derimod være staten, der skal betale for omlægningerne.

Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 7. Miljømæssige konsekvenser

Etableringen af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn har gennemgået en omfattende VVM-vurdering. Herigennem er der foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. De miljømæssige konsekvenser, som er blevet klarlagt med VVM-redegørelsen, beskrives nedenfor i det væsentlige i afsnit 7.1. (for driftsfasen) og i afsnit 7.2 (for anlægsfasen). Herudover henvises der til VVM-redegørelsen og høringsnotatet, der er offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside [www.bane.dk](http://www.bane.dk).

#### 7.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

##### 7.1.1. Visuelle forhold og landskab

Overordnet præges det meste af området allerede i dag af nærheden til lufthavnen, erhvervs- og industribygninger, større veje og byen. Da projektet ikke påvirker udpegede værdifulde landskaber eller fredede områder, vil betydningen for landskabet af den nye jernbane til lufthavnen være moderat. Den vigtigste landskabelige påvirkning fra den nye jernbane vil være passagen af skovområdet og kolonihaveområderne samt krydsningen af Thistedvej og Lindholm Å. Jernbanen vil endvidere have en betydelig visuel effekt på de åbne arealer med enge og overdrev mod nord.

Jernbanen passerer Thistedvej, som føres over jernbanen på en bro. Der etableres en ca. 550 meter lang vejbro, som på det højeste punkt får en højde over eksisterende terræn på ca. 8 meter. Der udføres autoværn langs Thistedvej på dæmningen i henhold til gældende vejregler. Dæmningen ved Thistedvej skærmer for udsigten mod lufthavnen henover de åbne græsarealer. Sammenholdt med det flade landskab i området vil der være tale om et markant

element i landskabet. Jernbanen placeres ca. en meter over terræn, og der skabes derved en fysisk og visuel barriere, som vil være særlig tydelig ud over de åbne græsenge mellem Lufthavnsvej og Thistedvej.

Jernbanebroen over Lindholm Å vil krydse vandløbet med en højde på ca. 4 meter over vandoverfladen, hvorfor den landskabelige og visuelle påvirkning vurderes at være stor. På den del af den nye jernbanens strækning, som løber langs med den eksisterende jernbane gennem Lindholm By, vil projektet ikke påvirke landskabet væsentligt. De få ændringer på strækningen kan imødegås med passende beplantning langs sporene.

Udover hensyn til de mest følsomme landskabskarakterområder vil der under projekteringen være et særligt fokus på den landskabelige og visuelle indpasning ved Lindholm Å og kolonihaverne, så påvirkningen fra jernbanen bliver så nænsom som mulig. Herudover vil der blive taget særlig højde for samspillet mellem lufthavnen og de flade, åbne græsengsarealer imod syd. Der vil generelt blive foretaget genplantning i de berørte områder. Omfanget er endnu ikke fastlagt, men vil blive drøftet med de nærmeste naboer.

### *7.1.2. Støj, vibrationer og elektromagnetisme*

Støjpåvirkningen er beregnet ud fra den togtrafik, der forventes i år 2027. Til sammenligning er støjpåvirkningen desuden beregnet for togtrafikken på den eksisterende jernbane.

Støjbelastningen er størst på den del af strækningen, som den nye jernbane har fælles med den eksisterende jernbane fra Lindholm til Frederikshavn. Efter den nye jernbanes afgrening fra den eksisterende jernbane er støjpåvirkningen begrænset, da de tog, der betjener den nye station ved Aalborg Lufthavn, kører med relativ lav hastighed.

Som følge af den forventede stigning i togtrafikken på den eksisterende jernbane frem mod år 2027 vil to boliger mere end i dag blive støjbelastet ( $L_{den} \geq 64$  dB) langs den del af den nye jernbane, der forløber parallelt med den eksisterende jernbane. Det vil også ske selv om den nye jernbane ikke anlægges. Stigningen er dog så lille, at der ikke er tale om en væsentlig påvirkning, hvorfor der ikke foretages afhjælpende eller aflastende foranstaltninger. Det er primært kørsel med godstog til og fra Hirtshals Havn i aften- og nattetimerne, der medfører forøget støj på den eksisterende strækning sammenlignet med i dag.

Der er ingen kolonihaver, der påvirkes af støj over grænseværdien, hvorfor der ikke vil blive foretaget afhjælpende foranstaltninger.

Klargøringsanlægget flyttes fra Lindholm Station ud til lufthavnen, og med flytningen af klargøringsanlægget fjernes en væsentlig støjkilde fra Lindholm Station. Ingen boliger vil blive udsat for støj over de vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj i nattetimerne, når klargøringsanlægget flyttes til området nær Aalborg Lufthavn. Det gælder selv når to IC3 togsæt holder i tomgang på klargøringsporet.

Vibrationer fra jernbaner opstår, når et tog i bevægelse fremkalder svingninger i skinner og underlag. Vibrationerne breder sig gennem jorden til nærliggende bygninger. Det kan for eksempel medføre, at bygningerne ryster svagt, eller at glas klirrer. Vibrationer måles og beregnes i enheden dB, som dog ikke kan sammenlignes med niveauet for støj, der også angives i dB.

I VVM-redegørelsen er vibrationsundersøgelsen afgrænset til mærkbare vibrationer i boliger. Ved kraftige vibrationer kan der opstå revner og skader på bygninger. Det sker dog



erfaringsmæssigt først ved påvirkninger, som ligger markant over grænsen for mærkbare vibrationer – og betydeligt over niveauet for de vibrationer, der normalt kommer fra jernbaner. Bygningskadelige vibrationer vurderes ikke at være aktuelle for etableringen af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn.

For mærkbare vibrationer anvendes Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boliger i boligområder og blandede bolig- og erhvervsområder (kl. 18-07) samt for børneinstitutioner og lignende på  $L_{w} = 75$  dB. Grænseværdien er en vægtet værdi baseret på middelværdien af niveauet fra den togtype, som giver de højeste niveauer. Beregning af vibrationer er dog forbundet med stor usikkerhed, da lokale geologiske forhold og den enkelte bygningskonstruktion i høj grad vil påvirke resultatet.

Føletærsklen for mærkbare vibrationer ligger på 71-72 dB, hvilket betyder, at man normalt kan mærke vibrationer, selv om grænseværdien overholdes. Banedanmark har udviklet en beregningsmodel, som skal anvendes ved fremtidige jernbaneprojekter. Beregningsmodellen vil blive anvendt i den videre proces med den detaljerede planlægning af etablering af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn.

Det er vurderet, at den nye jernbane vil kunne påvirke enkelte kolonihaver i området ved Lindholm Å med et vibrationsniveau over den vejledende grænseværdi på  $L_{w} 75$ .

Der er de sidste 30 år forsket i, om magnetfelter fra høj - og lavspændingsanlæg udgør en sundhedsrisiko. Der er endnu ikke afvist eller påvist nogen risiko for påvirkning. Hvis der findes en påvirkning fra magnetfelter, forventes den at have større betydning for børn end for voksne.

Den kørestrøm, der løber i kørestrømsanlægget, skaber et magnetfelt omkring jernbanen. Lignende magnetfelter opstår omkring elektriske husholdningsinstrumenter, som for eksempel hårtørrere og støvsugere, samt elinstallationer i bygninger. Magnetfelter består af magnetiske strømninger og måles i enheden tesla (T). Da tesla er en stor enhed, anvendes normalt enheden mikrottesla  $\mu T$ .

Magnetfeltet bliver meget hurtigt mindre, når man fjerner sig fra den kilde, det kommer fra. Længs jernbanen vil styrken af magnetfeltet variere afhængigt af strømstyrken, det trafikale mønster og kørestrømsanlæggets udformning. På stationer og tilstødende strækninger vil tog trække store mængder strøm i forbindelse med acceleration. Dette kan give større magnetfelter.

For de boliger, hvor den elektromagnetiske påvirkning – også efter afværgeforanstaltninger – er over den vejledende opmærksomhedsgrænse på 0,4 mikrottesla, vil Banedanmark tilbyde at overtage boligen eller give en kompensation. Afværgeforanstaltninger og eventuelle overtagelser eller ekspropriationer til elektromagnetisme udføres af Banedanmarks elektrificeringsprogram, når elektrificeringen af jernbanen bliver udført.

### *7.1.3 Grundvand og drikkevand*

Der forventes ikke at være behov for permanent grundvandssænkning ved drift af jernbanen, og der vil derfor ikke være nogen påvirkning af grundvandsstanden, når banen er bygget.

Den nærmeste aktive vandboring hører til Lindholm Vandværk og ligger ca. 800 meter nordøst for den eksisterende del af jernbanens linjeføring i Lindholm. Jernbanen ligger endvidere uden for drikkevandsområdet, og grundvandet strømmer væk fra området og den

nærmeste aktive vandboring i sydlig retning mod kysten. Jernbanen udgør derfor ikke en trussel mod forsyningen med drikkevand.

Det regnvand, som afvandes fra jernbanen, bliver ledt via grøfter til vandløb og søer i området. En vis del af vandet vil dog sive ned til grundvandet. Der vil dog ikke være nogen væsentlig påvirkning af grundvandet herfra, da koncentrationen af miljøfremmede stoffer i det nedsivende vand vil være lav.

Til bekæmpelse af ukrudt på banestrækninger anvender Banedanmark sprøjtemidlet Round-up Bio med aktivstoffet glyphosat, der betragtes som det mindst miljøbelastende ukrudtsmiddel. Der behandles højst én gang årlig, og udelukkende i tørvejr. Derfor vil der ikke være nogen risiko for at skade drikkevandet i forbindelse med bekæmpelse af ukrudt.

#### *7.1.4 Affald og ressourcer*

Når jernbanen er i drift, vil der blive produceret affald fra togets passagerer og i forbindelse med løbende sporarbejder. Alt affald vil blive håndteret og bortskaffet i overensstemmelse med lovgivningen herom, herunder Aalborg Kommunes affaldsregulativ. Affald egnet til forbrænding køres til et godkendt forbrændingsanlæg, mens affald, der hverken kan genanvendes eller forbrændes, skal bringes til et godkendt affaldsdepot eller specialbehandling. Når de gældende regler for affaldshåndtering følges, vil der ikke vil være væsentlige konsekvenser for miljøet i forbindelse med bortskaffelse af affaldet.

Når jernbanen er i drift, skal der bruges ressourcer i form af diesel, el og vand i forbindelse med drift og rengøring af togene. Desuden skal der bruges små mængder af ballast (granitskærver), stabilt grus, beton, stål, asfalt, brændstof, el og vand til løbende vedligeholdelse og sporarbejder. Ressourceforbruget er begrænset og vurderes ikke at have væsentlig betydning for miljøet.

#### *7.1.5 Jordforurening og jordhåndtering*

Den nye jernbane til Aalborg Lufthavn vil gå igennem en tidligere losseplads ved Thistedvej nord for kolonihaveforeningen Åblink. Jernbanen vil blive lagt på et pæledæk, hvilket medfører, at der ikke skal bortkøres lossepladsaffald.

Risikoen for forurening på banestrækningen og ved klargøringscentret vil være meget begrænset, når jernbanen står færdig. Det skyldes blandt andet, at der ikke vil foregå reparation af tog eller ske håndtering af olieprodukter på klargøringscentret. Det vurderes således, at der ikke er behov for specifikke afværgeforanstaltninger udover, hvad der er standard. Forurening som følge af den fremtidige jernbanedrift forventes således at være begrænset, og den fremtidige miljøbelastning vurderes at være på niveau med den nuværende situation.

#### *7.1.6 Emissioner*

Kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) bruges ofte som en indikator for forurening fra motorer af forskellig slags, herunder motorer i dieseltog. Forureningen fra dieseltog langs jernbanen i øvrigt, herunder langs den nye jernbane til lufthavnen, forventes ikke at være blive større ved Lindholm Station end den er i dag. Derfor forventes grænseværdierne heller ikke at blive overskredet, når den nye jernbane er sat i drift. Det hænger bl.a. sammen med, at den nuværende forurening fra klargøringsanlægget ved Lindholm Station flyttes fra den eksisterende placering til den nye station ved Aalborg Lufthavn. Samlet set forventes luftkvaliteten ved Lindholm Station dermed at blive forbedret.

### 7.1.7 Natur, vandløb og afvanding

Når jernbanen er etableret, vil der ikke være nogen væsentlig påvirkning af naturområder eller plante- og dyrearter. Der er fundet bilag IV-arter i form af vandflagermus og dværgflagermus, men på grund af jernbanens korte strækning og togenes relativt lave hastighed, vurderes det, at projektet kan gennemføres uden at medføre en påvirkning af den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter.

Det nærmeste Natura 2000-område er ”Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal”, der ligger 1,8 km vest for området. Natura 2000-området vil på grund af afstanden og projektets relativt lille omfang ikke blive påvirket negativt.

Den hævdede jernbanedæmning ved de åbne områder vil forringe forholdene for ynglende vadefugle og trækkende andefugle, men den vil ikke virke som en barriere for dyrenes vandring i området.

Det vurderes, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger, da der er ubetydelige eller ingen konsekvenser i driftsfasen. Dette skyldes, at der etableres et nyt afvandingssystem på strækningen mellem Lindholm Station og lufthavnen.

Jernbanen afvandes fortrinsvist ved hjælp af langsgående grøfter eller i nogle tilfælde ved hjælp af drænrør, som sørger for, at vandet ledes væk. På den første strækning mellem Lindholm Station og Thistedvej ledes vandet via dræn eller grøft til Lindholm Å. På den midterste strækning mellem Thistedvej og Lufthavnsvej ledes vandet til Lergravssøerne og på den sidste strækning langs Lufthavnsvej og ud til lufthavnen ledes vandet til et grøftesystem på køreteknisk anlæg, der løber ud i Limfjorden.

### 7.1.8. Kulturhistoriske forhold

Der er ingen væsentlige påvirkninger af de kulturhistoriske forhold, når jernbanen er bygget, da der ikke er udpeget kulturmiljøer i kommuneplanen nær området omkring den planlagte jernbane. Området rummer heller ikke fredede fortidsminder, fund eller beskyttede sten- eller jorddiger.

Lindholm Kirke og kirkegård, der ligger umiddelbart vest for den eksisterende jernbane påvirkes i mindre grad i kraft af, at der vil køre flere tog på jernbanen. Det vurderes dog samlet set, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger af kulturhistoriske forhold i området, når jernbanen er bygget.

### 7.1.9. Rekreative interesser

Det øgede antal tog, påvirkning fra støj og vibrationer, overskæring af stier og visuelle ændringer i landskabet, når jernbanen er bygget, kan påvirke den rekreative oplevelse for dem, som færdes i området. Kolonihaveområderne vil opleve en forøget påvirkning med støj i driftsfasen. Lindholm Å påvirkes ikke i driftsfasen, da jernbanebroen etableres med tilstrækkelig frihøjde til fritidssejlad. Lindholm Kirke og kirkegård påvirkes i mindre grad i driftsfasen i kraft af den øgede frekvens mellem togene.

Med jernbanen overskæres flere rekreative stier i området. Hvor jernbanen skærer Lindholm Å, vil der langs åen under jernbanebroen blive etableret en faunapassage, og der

bliver gjort plads til, at kommunen vil kunne udnytte arealet til at etablere en sti under jernbanebroen. Mellem Limfjorden / Lindholm Fjordpark og kolonihaveområdet, ønsker kommunen mulighed for at etablere en stiforbindelse. Det vil være muligt at forskyde linjeføringen, så der kan etableres en sti under Thistedvej, uden at der skal foretages ekspropriationer af arealer i det tilgrænsende erhvervsområde. Der vil i givet fald blive tale om medfinansiering fra Aalborg Kommune, og der igangsættes en dialog med Aalborg Kommune vedrørende løsningsmuligheder og medfinansiering.

Jernbanen afskærer endvidere vejadgangen til den sydlige del af kolonihaveområdet Voerbjerglund. Derfor eksproprieres areal til anlæg af ny adgangsvej øst for kolonihaverne ud for den sydlige del af kolonihaveområdet. I forbindelse med ekspropriationsprocessen vil der være mulighed for i dialog med ejerne at løse problemerne ved afskæring af disse arealer, for eksempel ved magelæg. Herudover afskæres det bevoksede areal af matr. nr. 11cu, mellem ny jernbane og Lindholm Å. Der skal i samarbejde med ejeren, Aalborg Kommune, etableres fornøden adgang til dette areal.

## *7.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen*

### *7.2.1. Landskab og visuelle forhold*

Etablering af den nye jernbane vil medføre midlertidige landskabelige påvirkninger ved etablering af arbejdspladser med oplæg af materialer og maskiner. Desuden vil arbejdsarealer langs jernbanen og selve anlægsarbejdet kunne virke forstyrrende.

Når jernbanen skal bygges, fjernes bevoksning langs Lufthavnsvej, i skovområdet på den tidligere losseplads, ved Thistedvej og ved kolonihaverne, hvorved landskabet påvirkes. Fra Lindholm Station til afgreningen mod lufthavnen anlægges jernbanen på den eksisterende banedæmning, hvor der ikke forventes at være behov for at fælde større træer i større omfang.

De midlertidige landskabelige påvirkninger, mens arbejdet står på, vurderes at være af moderat betydning.

### *7.2.2. Støj og vibrationer*

Når Banedanmark vurderer støjkonsekvenserne, mens jernbanen bygges, er det med udgangspunkt i et støjniveau i dagtimerne på 70 dB, hvilket er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Anlægsarbejde om aftenen og natten vurderes med udgangspunkt i et støjniveau på 40 dB. Det forventes, at de jernbanetekniske arbejder i sporskiftezonerne primært gennemføres som weekend- og natarbejder, hvorimod selve anlægsarbejderne med tilkørsel af jord til dæmningerne og bygning af broerne vil foregå som dagarbejde.

For mærkbare vibrationer anvendes Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boliger i tidsrummet kl. 18-07 på 75 dB.

Indsatsgrænserne for støj tager udgangspunkt i de grænseværdier, der anvendes af Aalborg Kommune. Aalborg Kommune har i forskrift nr. 004/9/ fastsat grænseværdier for bygge- og anlægsarbejder. I dagperioden på hverdage mellem kl. 07-18 er grænsen 70 dB(A).

Støjende anlægsarbejde skal som udgangspunkt gennemføres inden for normal arbejdstid. Etableringen af jernbanen ved Lindholm Station kræver muligvis en total lukning af den eksisterende jernbane. For at begrænse varigheden af lukningen kan det være nødvendigt at gennemføre anlægsarbejde døgnet rundt. Der kan også være andre dele af anlægsarbejdet, som kan være tidskritisk, og derfor kræver aktiviteter om natten. Banedanmark vil drøfte forholdene med Aalborg Kommune.

Det mest støj- og vibrationskritiske arbejde ved anlæg af den nye jernbane vil være nedramning af pæle og spuns til fundering og afskærmning ved brobyggerierne ved Lindholm Å og Thistedvej. De nærmeste kolonihavehuse vil her blive støjbelastet med over 70 dB, mens arbejdet står på.

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.

I praksis er det ved et større anlægsarbejde vanskeligt at holde sig under støj- og vibrationsgrænserne. Dels fordi der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og dels fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder i begrænset omfang. For at forberede naboerne på gener fra støj og vibrationer informerer Banedanmark løbende om anlægsarbejdet. Hvis anlægsarbejdet forventes at overskride støjgrænserne, indeholder informationen også en varslings om, hvornår anlægsarbejdet forventes at give støjgener. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, for eksempel naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen, og hvor der derfor ikke kan skabes 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

Det foreslås på den baggrund, at transport- og bygningsministeren i det omfang, det er nødvendigt for at undgå en 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 forslaget § 4 henvises til lovforslagets specielle bemærkninger.

### *7.2.3. Grundvand og drikkevand*

Ved anlæg af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn kan grundvandet blive påvirket i forbindelse med midlertidig grundvandssænkning og spild af forurenende stoffer.

Der vil i forbindelse med anlægsarbejdet være behov for at sænke grundvandet på de dele af strækningen, hvor den ligger på flade arealer med højtstående grundvand vest for Lindholm Å. Det vil i et vist omfang blive aktuelt ved almindelig afgravning af de øverste jordlag, hvor jernbanen skal etableres. En mere omfattende sænkning af grundvandet skal ske, hvor blød bund udskiftes i op til 3,5 meters dybde, og i forbindelse med etablering af vejbroen over jernbanen ved Thistedvej. Det nøjagtige behov vil blive fastlagt i forbindelse med den endelige detailprojektering i anlægsfasen.

Afhængigt af gravedybden og tilstrømningen af vand til arbejdsstedet kan grundvandssænkningen ske ved simpel bortpumpning, dræning eller egentlig sænkning af grundvandet med en større pumpestation. Det oppumpede vand kan nedsives i en lavning eller et gravet bassin, eller afledes til dræn eller direkte til grøfter, vandløb og søer i området.

Hvis grundvandet kommer fra arealer, der er kortlagt som forurenede, kan det indeholde miljøfremmede stoffer. Det kan betyde, at der vil blive stillet krav om analyse og rensning af vandet, inden det nedsives eller udledes til vandløb, søer eller kloak. Kvalitetskravet vil her være det samme som for drikkevand. Det vil især være en eventuel sænkning af grundvandet ved eller i nærheden af den tidligere losseplads, der kan få konsekvenser for grundvandet. Oppumpet vand vil her skulle nedsives for så vidt muligt at opretholde grundvandsstanden, så forureningen i jorden ikke flytter på sig. Ved den endelige planlægning af eventuel sænkning

af grundvandet ved den tidligere losseplads må det forventes, at der skal gennemføres en miljøteknisk undersøgelse for at bestemme forureningsgraden af jord og fyld i området.

Forskellige former for spild af for eksempel olie under anlægsarbejdet vil så vidt muligt blive undgået ved, at der vil blive stillet krav til entreprenøren om, at spild på arbejdspladser skal forebygges, at brændstof- og kemikaliedepoter etableres på centrale steder, som er godt sikret, at entreprenørmaskiner løbende vedligeholdes for at forebygge brud på hydraulikslanger og oliedryp, at der udarbejdes beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer m.v. Der henvises til afsnit 7.2.5. om jordforurening.

#### *7.2.4. Affald og ressourcer*

Når jernbanen bygges, vil nedrivning af bygninger, opbrud af veje og etablering af den nye jernbane, perroner og klargøringsanlæg medføre nedrivningsaffald, bygge- og anlægsaffald, farligt affald og dagrenovation. Det er af mindre betydning for miljøet at bortskaffe affaldet, da hovedparten vil kunne genanvendes. Hvis affaldet ikke genanvendes på stedet, vil det blive sendt til sorteringsanlæg for at blive oparbejdet eller genanvendt. Affald vil blive håndteret og bortskaffet i overensstemmelse med lovgivningen herom, herunder Aalborg Kommunes affaldsregulativ.

Når jernbanen bygges, skal der bruges ressourcer som ballast (granitskærver), stabilt grus, sand, beton, stål, asfalt, brændstof, el og vand. Der er ikke lokal adgang til de nødvendige ressourcer, som derfor skal transporteres til området. Ressourceforbruget er begrænset og vurderes ikke at have væsentlig betydning for miljøet.

#### *7.2.5. Jordforurening og jordhåndtering*

Jernbanen løber igennem områder, som er omfattet af områdeklassificeringen, hvor fyld- og overjord som udgangspunkt skal betragtes som lettere forurenede. Jordflytning vil blive anmeldt til kommunen og vil blive håndteret efter gældende regler. Placering og indretning af eventuelle midlertidige jorddepoter skal godkendes af Aalborg Kommune forud for anlægsarbejdet.

Det kan ikke udelukkes, at der stødes på ukendte forureninger ved anlægsarbejdet. Det kan derfor være nødvendigt at gennemføre mindre oprydninger, mens arbejdet skrider frem.

Jernbanen berører blandt andet den tidligere losseplads mellem Thistedvej og Lindholm Å, som er kortlagt som forurenede områder. Da jernbanen imidlertid skal pålægges på den kortlagte grund, vil der kun skulle håndteres mindre mængder af forurenede jord, og fyld fra lossepladsen skal derfor ikke bortkøres. Lossepladsen ligger umiddelbart op ad Lindholm Å, hvorfor det bl.a. skal sikres, at arbejde i området ikke fører til forurening af vandløbet.

Det vurderes, at etablering af jernbanen henover lossepladsen ikke hindrer en senere indsats over for forurening af Lindholm Å. Desuden har overvågning af lossepladser tæt på vandløb generelt vist, at der er en meget begrænset påvirkning af vandløbene.

Afgravet jord vil i muligt omfang blive brugt ved dæmningsopbygninger. Blød jordbund og lossepladsfyld kan ikke genanvendes i projektet, men skal i stedet deponeres efter gældende regler. Der vil forud for gennemførelse af projektet blive udarbejdet en jordhåndteringsplan i samarbejde med Aalborg Kommune.

I forbindelse med anlægsarbejdet kan der være risiko for spild af olieprodukter fra maskiner eller mobile olietanke. Risikoen er lille, da der vil blive taget passende forholdsregler. Blandt andet vil der blive stillet krav til entreprenørens vedligeholdelse af maskiner samt håndtering og oplagring af brændstof og kemikalier. Entreprenøren skal desuden udarbejde en beredskabsplan for projektet, så det står klart for alle, hvem der skal gøre hvad, og hvilke

myndigheder der skal kontaktes i forbindelse med et eventuelt spild eller en anden form for ulykke.

#### 7.2.6. Emissioner

Mens jernbanen bygges, vil luften omkring arbejdsstederne blive påvirket af støv og udstødning fra maskiner. På størstedelen af strækningen langs den nye jernbane vil der dog ikke være boligområder, der i særlig grad generes af luftforureningen.

De største anlægsarbejder finder sted i nærheden af kolonihaveområderne Voerbjerglund og Åblink, hvor jernbanebroen over Lindholm Å og vejbroen over jernbanen skal etableres. Disse områder vil blive påvirket af en del støv og udstødning i de ca. 8-10 måneder, arbejdet er i gang.

De væsentligste kilder til støv vil være kørsel på grus- og jordveje, håndtering af jordflytning af forskellige materialer, nedrivning af bygninger m.m. Desuden vil der være gener i form af udstødning fra maskiner og lastbiler, som skal arbejde i området eller køre materialer til og fra byggepladsen.

Der vil blive foretaget de fornødne foranstaltninger for at mindske generne mest muligt. Støv kan for eksempel afhjælpes ved, at der lægges køreplader ud, ved at overdække læs af jord og sand ved transport eller ved at vande veje og oplagt jord. Brug af eldrevet udstyr og moderne maskiner kan bidrage til at nedbringe påvirkningen fra udstødning.

#### 7.2.7. Natur og Vandløb

Mens jernbanen bygges, vil Lergravssøerne blive berørt. Det sydvestlige hjørne af en af søerne vil blive afskåret af baneanlægget, ligesom en bræmme af den østligste del af søerne vil blive inddraget til en vejdamning ved Thistedvej. Linjeføringen forløber tværs hen over engområdet, hvorved en del af området inddrages. Der etableres erstatningsnatur svarende til det dobbelte af det areal, hvor der inddrages natur, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

For bilag IV-arterne vandflagermus og dværgflagermus vurderes det, at der ikke vil være påvirkninger af betydning, hvis der foretages de nødvendige afværgende tiltag. Afværgende tiltag er blandt andet at sikre at eventuel fældning af træer og nedrivning af kolonihavehuse, som kan være leve- og rastested for flagermus ikke sker i perioden mellem flagermusenes yngletid og overvintringsperiode fra 1. september til 15. oktober.

I forbindelse med etablering af jernbanebroen over Lindholm Å omlægges åen over en strækning på ca. 90 meter. På strækningen, hvor vandløbet omlægges, vil der blive behov for at grave i brinkerne samt i vandløbet. Herved kan der midlertidigt ske en øget transport af jord, mudder og sand i vandløbet, som kan tildække dyr og planter, samt eventuelle banker med ydegrus.

Der kan etableres et sandfang neden for byggepladsen til at opfange sedimenterne. Det skal desuden sikres, at vandløbets vandføring ikke forringes under anlægsarbejdet ved at fastholde vandløbets form og dybde. Endelig skal der sikres mod negative påvirkninger ved arbejdskørsel og tab af byggematerialer, diesel og lignende i vandløbet. Det undgås ved, at der ikke køres på vandløbsbrinkerne, og ved at holde byggematerialer og lignende i god afstand fra vandløbet. Oversigten over berørte naturområder ses på kortbilag 2.

#### 7.2.8. Kulturhistoriske forhold

Området indeholder ingen fredede fortidsminder, fredede områder eller kulturmiljøer.

Forud for anlægsarbejdet gennemføres arkæologiske undersøgelser for at vurdere, om der findes områder med væsentlige fortidsminder. Museumslovens bestemmelser betyder desuden, at eventuelle fund af genstande af kulturhistorisk værdi i forbindelse med selve anlægsarbejdet skal sikres.

Transport- og bygningsministeren bemyndiges med denne lov til at varetage hensynene i museumsloven. Se i øvrigt de specielle bemærkninger til § 2.

#### *7.2.9. Rekreative interesser*

Den rekreative oplevelse i området kan generelt blive påvirket af støj, støv og øget færdsel i området i forbindelse med etablering af jernbanen.

Jernbanen skal anlægges på den eksisterende banedæmning, og den nuværende sti fra Lindholm Kirke til Voerbjerglund vil blive nedlagt. Etableringen af en ny jernbanebro over Lindholm Å vil betyde, at der i anlægsperioden vil være begrænsninger for sejladsen på åen, samt at Vadum Banesti, som er en del af den regionale cykelrute ”Rødhusruten”, en overgang vil blive lukket, mens jernbanen etableres. Det rekreative område på den tidligere losseplads gennemskæres og reduceres hermed for de brugere, der kommer til området fra Åblink. Det er en rekreativ sti, som føres gennem naturområder i en grøn kile fra Limfjorden og østpå, hvor den bl.a. passerer Lindholm Høje. Stien vil krydse både Lufthavsvej og Thistedvej.

Haveforeningen Voerbjerglund vil blive påvirket af støj, vibrationer og støv samt tung trafik, mens anlægsarbejdet står på. Der vil endvidere skulle eksproprieres to kolonihavehuse i kolonihaveområdet Voerbjerglund.

Med hensyn til erstatning og reetablering henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 4 om ekspropriationer.

### *8. Forholdet til EU-retten*

#### *8.1. VVM-direktiv, Habitatdirektiv samt Fuglebeskyttelsesdirektivet*

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 (VVM-direktivet) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1).

VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (Habitatdirektivet) (EF-tidende 1992, nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af etableringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn.

#### *8.2. Århuskonventionen*

EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også til gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.



I forhold til anlægsprojektet finder Århus-konventionen bl.a. anvendelse på de vurderinger af miljøpåvirkningerne, der er påkrævet efter VVM-direktivet, herunder ændringer af projektet, der kan have væsentlig virkning på miljøet.

Konventionen finder endvidere anvendelse på anlægsloven. Da anlægsloven vedtages efter betingelserne for anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesbestemmelse i artikel 1, stk. 4 (tidligere), opfylder anlægsloven, herunder implementeringsredegørelsen, samtidig krav om offentlighedens inddragelse efter Århus-konventionen

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen, inden for rammerne af dens nationale lovgivning, sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Det følger af EU-Domstolens dom af 18. oktober 2011 de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus og Roua m.fl., præmis 57, at Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11 skal fortolkes således, at når et projekt, som er omfattet af disse bestemmelsers anvendelsesområde, er vedtaget ved en lov, skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4 (nu artikel 2, stk. 5), i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ. Det følger endvidere af konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Også denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovforslag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 1-3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en anlægslovs forenelighed med f.eks. VVM-direktivet for de danske domstole. Retten skal således ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

## 9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 8. juli 2016 til den 15. august 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.

Advokatsamfundet, Air Greenland A/S, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Atlantic Airways A/S, BAT, BAT-Kartellet, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Cabin Union Denmark CBRN-Instituttet, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, Dalpa, Danish Business Travel Association, Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Sportsfiskerforbund, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Motorflyverunion, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyve Union, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Svæveflyverunion, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, De Ledende Landinspektører, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DONG Energy, Energinet.dk, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Forenede Danske Motorejere – FDM, Flyvebranchens Personaleunion, FOA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grundejeren.dk, Grønlands Lufthavnsvesen, Hector Rail AB, HK Trafik og Jernbane, HMN Naturgas I/S, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, ITD, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Københavns Universitet – Institut for geografi og Naturforvaltning, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Parcelhusejernes Landsforening, Primera Air Scandinavien, Regionstog, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SAS Region Danmark, Scandinavian Airlines System, SEAS NVE, Serviceforbundet, Starair, Sun Air, Sydtrafik, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Videncentret for landbrug, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, Aarhus Lufthavn, Aalborg Kommune, Kolonihaveforbundet, Haveselskabet Voerbjerglund, H/F Åblink, Nordjyllands historiske museum.

## 11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser		
	Positive konsekvenser/ Mindre udgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Anlægsudgifterne anslås til 278 mio. kr. (2016-priser) i 2016-2019.  Udgifterne til elektrificeringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn afholdes af Banedanmarks Elektrificeringsprogram.  Endvidere vil der være en merudgift for Vejdirektoratet på 60 mio.kr., såfremt det besluttes at anlægge en 3. Limfjordsforbindelse
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Anlægget øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet.	Merudgifter i begrænset omfang for lednings-ejere, der ligger på gæsteprincip. Det vurderes at give udgifter på ca. 100.000 kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Der vil være mindre lastbilkørsel med jord, da anlægsarbejderne og jordtransporterne skal afvikles fra selve jernbanen.	Mens anlægsarbejdet står på, vil kolonihaverne blive generet af støj og vibrationer fra blandt andet nedramning af spuns.  Der findes ikke arter, der skal beskyttes efter

		<p>habitatdirektivets bilag IV eller Natura 2000-områder på strækningen.</p> <p>Der vil være nogle få arealindgreb og forstyrrelser af natur, landskab mens anlægsarbejdet står på.</p>
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>VVM-undersøgelsen opfylder kravene i VVM-direktivet,</p> <p>VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.</p> <p>Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til IRådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af etableringen af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn.</p> <p>Lovforslaget lever derudover op til kravene i Konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).</p>	

*Til § 1*

Med den foreslåede § 1, stk. 1, bemyndiges transport- og bygningsministeren til at etablere en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med dertilhørende anlæg. Jernbanen vil blive anlagt som en ca. 3 km lang enkeltsporet jernbane fra Lindholm Station til den nye station ved Aalborg Lufthavn. Stationen ved Aalborg Lufthavn anlægges med perron og klargøringsanlæg til 180 meter lange tog og forberedes til 300 meter lange tog. Jernbanen føres igennem det eksisterende klargøringsspor på Lindholm Station. Jernbanen drejer fra den eksisterende jernbane i Lindholm og går igennem en mindre del af kolonihaveområdet Voerbjerglund, før den krydser Lindholm Å på en jernbanebro. Jernbanen føres tværs over den tidligere losseplads, inden den passerer Thistedvej, der føres over jernbanen på en vejbro. Jernbanen fortsætter på nordsiden af Lergravssøerne og videre over og ud langs Lufthavsvej.

Bemyndigelsen omfatter ligeledes nedrivning og flytning af klargøringsanlægget fra Lindholm Station til lufthavnen, samt andre anlæg, der er nødvendige for at etablere jernbanen.

I det foreslåede stk. 2 henvises der til lovforslagets bilag 1, hvoraf jernbanens linjeføring, placering af stationen og det nye klargøringsanlæg fremgår.

For anlægsbeskrivelsen henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 1.

*Til § 2*

Bestemmelsen er set anvendt i tidligere anlægslove så som lov nr. 525 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge og lov nr. 232 om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget i § 2 indebære, at andre myndigheders kompetence til at træffe afgørelser efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlæggene nævnt i § 1, ophører, indtil etableringen af jernbanen er færdiggjort.

Transport- og bygningsministeren vil i stedet for efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af jernbaneanlægget.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejdet, herunder arbejdsarealer, arealer til midlertidig jorddeponi, erstatningsnatur o.l., og hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transport- og bygningsministeren 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 nævnt i § 1. 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.

Transport- og bygningsministeren vil således i medfør af den foreslåede § 2 blive bemyndiget til på naturbeskyttelsesområdet helt eller delvist at fravige beskyttelsen af

eksisterende fredninger, ligesom transport- og bygningsministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrørende anlægget nævnt i § 1. I det omfang for eksempel fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven, påvirkes af anlæggene nævnt i § 1, vil transport- og bygningsministeren i medfør af den foreslåede § 2 tilsvarende have mulighed for helt eller delvist at fravige denne beskyttelse. Det bemærkes, at transport- og bygningsministeren 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 lag 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, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Transport- og bygningsministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

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 af den nye jernbane. 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.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3 samt bilag 2 og 3.

### *Til § 3*

Bestemmelsen fastslår, at § 35, stk.1 om landzonetilladelse samt reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter § 1. Det betyder, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af de bygninger og andre anlæg, der er nævnt i lovforslaget, herunder heller ikke til de midlertidige anlæg og installationer eller til eventuel placering af erstatningsnatur, deponering af jord m.m.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke en fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor ikke påkrævet, at vedtage nye planer eller ændre eksisterende planlægning for at gennemføre anlægsprojektet. Arbejderne i §§1 og 2 både i det permanente eller midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation e.l. fra eksisterende planlægning.

### *Til § 4*

Bestemmelsen er set anvendt i tidligere anlægslove så som lov nr. 525 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger i afsnit 7.2.2. vil anlæggene af den foreslåede nye jernbane blive tilrettelagt, således at det ikke medfører unødige støjgener. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunen anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at Aalborg Kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af for eksempel krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunen kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.2.

Forslaget i § 4, stk. 1 indebærer, at transport- og bygningsministeren, 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.

Baggrunden for forslaget er, at for eksempel 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 betyder hensynet til opretholdelse af vej- og togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer.

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 karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på for eksempel 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 3 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. Forslaget indebærer således, at transport- og bygningsministeren, 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.

I medfør af § 4, stk. 2 vil Transport- og bygningsministerens afgørelser efter stk. 1 ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

*Til § 5*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til projektets fremdrift for undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet.

---

UDKAST