

Notat

25. oktober 2021

Høringsnotat for suppl. VVM på Aarhus H.

Indledning

Banedanmark skal i de kommende år udføre en række store projekter ved Aarhus H. Formålet er at give stationen et trafikalt og teknologisk løft og gøre den klar til at modtage Fremtidens tog. I december 2026 vil Aarhus H efter planen være elektrificeret, så det bliver muligt at begynde udfasning af dieseltog til fordel for mere klimavenlige og mindre støjende el-tog i det centrale Aarhus. Et forslag om en helhedsløsning for banegården er fremlagt i en supplerende miljøkonsekvensrapport, som nu har været i offentlig høring, samt i høring ved de berørte myndigheder.

Planen er, at elektrificering, sporfornyelse, perronforlængelser og udrulning af nyt digitalt signalsystem samordnes og udføres på én gang i perioden 2025-2027. Der gennemføres forberedende arbejder i 2024. Ved at samle projekterne forkortes den samlede anlægsperiode på Aarhus H.

Da der er tale om en supplerende miljøkonsekvensrapport, fokuseres der på at vurdere de forhold, som er ændret i forhold til de tidligere miljøundersøgelser for de projekter, som er samlet i dette projekt. Afgrænsningen af, hvad der indgår i miljøkonsekvensrapporten, beror således på en gennemgang af de tidligere miljøundersøgelser med henblik på om projektet og/eller grundlaget har ændret sig i en grad, der har medført at de tidligere vurderinger af miljøpåvirkningerne skal revurderes.

Dette høringssnotat opsummerer de indkomne høringssvar og Banedanmarks bemærkninger til dem.

Der er modtaget i alt 8 høringssvar i forbindelse med de gennemførte høringer. Banedanmark har modtaget høringssvar fra privatpersoner, myndigheder og foreninger. Enkelte høringssvar er afgivet på vegne af flere personer. Høringssvarene er nummereret og har fået tildelt en kategori alt efter om det er fra en borger (B), en kommune (K), en forening (F) eller en virksomhed (V).

Opbygning af høringssnotatet

Indholdet af de enkelte høringssvar er opsummeret og herefter kommenteret af Banedanmark.

Høringssvar



Frederiksbjerg og Langenæs Fællesråd (1F) har sendt et høringssvar hvor de generelt gør opmærksom på, at de ser frem til elektrificering af togene og udtrykker tiltro til at generne under anlægsarbejdet vil blive håndteret af Banedanmark

De fortsætter med at foreslå, at cykelbroen ved Bruuns bro ikke blot renoveres, men ombygges til en ny og større bro med både plads til cykeltrafik og cykelparkering. Herunder at anlægge cykelsti i begge sider på Bruuns bro.

Banedanmark har ligeledes modtaget et høringssvar fra en borger (2B), som forslår at der etableres en forbindelse mellem Brabrandstien og Sydhavnen. Denne forbindelse fremhæves især som værdifuld for cyklister.

En anden borger (4B) forslår at der inddrages yderligere areal til cykelparkering, når den genopføres evt. langs med Halls sti.

Banedanmarks kommentarer

Et stort anlægsprojekt vil altid medføre gener for naboer og pendlere. Den lange planlægning, der foretages inden etableringen af anlægget, benyttes bl.a. til at minimere anlægsgenerne mest muligt.

Cykelparkeringen på Bruuns bro er ejet af Aarhus Kommune. Når der gennemføres et stort anlægsprojekt, hvor Banedanmark bl.a. skal benytte areal som 3. parts ejer, er Banedanmark forpligtet til at genetablere det, som inddrages i anlægsperioden. Det betyder, at udgangspunktet er, at Banedanmark genetablerer det nuværende. Dog vil Banedanmark gå i dialog med Aarhus Kommune, såfremt de ønsker udvidede eller ændrede forhold for cykler i nærheden af stationen. Eventuelle ønsker til anderledes indretning af cykelforholdene bør derfor rettes til Aarhus Kommune.

Høringssvar

Banedanmark har modtaget et høringssvar fra Energinet (3V), som påpeger, at de ikke har nogen anlæg indenfor projektets geografiske område og, at de derfor ikke har nogle kommentarer til dette projekt.

Energinet gør opmærksom på en række andre forhold vedrørende Elektrificeringsprojekterne på hhv. strækningerne Fredericia-Aarhus og Aarhus-Lindholm som måske skal miljøvurderes.

Banedanmarks kommentarer:

Dette projekt og denne høring beskæftiger sig udelukkende med et klart defineret projektområde i umiddelbar nærhed til Aarhus Hovedbanegård. Forhold som vedrører andre projekter, skal debatteres med disse projekter og/eller afklares med Trafikstyrelsen (som Energinet også selv nævner).

Høringssvar

En borger (4B) er nabo til en af Banedanmarks arbejdspladser ved navn B0 (B-nul). Borgeren udtrykker bekymring for generne i anlægsfasen.

4B spørger til muligheden for at få opstillet midlertidig eller permanent afskærmning mod støj, lys, lugt og støv.

Side 3/8

4B udtrykker bekymring om, hvorvidt den nye perron 8 vil betyde mere støj for boligerne langs Halls sti. Det er især de fremtidige højtalerudkald, som bekymrer borgeren. Borgeren bemærker desuden, at der med nye elektriske tog vil blive langt mindre lokal støjforurening, da der ikke vil være tog, som holder i tomgang på perronen.

4B efterlyser også løbende information om projektet i f.eks. E-boks.

4B påpeger også at godstogene bremses og gasser op i Banegraven og, at disse ikke elektrificeres. Desuden spørges der ind til muligheden for at reducere støjen fra "bump i skinnerne".

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark laver en hel række arbejdspladser i området for at servicere det store byggearbejde. Disse arbejdspladser skal som alle andre byggepladser leve op til en række krav i forhold til støj, støv og lys. Om der er brug for yderligere afskærmning end den planlagte, vil blive afklaret i detailprojekteringsfasen.

Banedanmark forventer, at det samlede støjbillede for naboer til banegården i Aarhus vil blive mindre i fremtiden, når togdriften overgår til at være med elektrisk materiel. Når det er sagt, vil der fortsat være højtalerudkald, da det er en del af at drive togdriften.

Banedanmark informerer i hele perioden, hvor der bygges. Banedanmark har flere måder, der kan anvendes for at informere borgerne. Det spænder alt fra e-post, infomøder, plancher, maillister osv. Hvordan der informeres i Aarhus H projektet, er endnu ikke klarlagt - men der vil blive informeret bredt om anlægsarbejdet.

Dele af godstrafikken vil forventeligt fortsat køre på diesel, og den støj vil fortsat være der i fremtiden. Lyde fra skinnerne kan komme fra hjul, som ikke længere er helt runde, eller fra ældre samlinger i skinnerne. Nye tog og en velvedligeholdt bane mindsker omfanget heraf.

Høringssvar

90 borgere har skrevet under på et fælles høringssvar (5F) og udtrykker ligesom 6F utilfredshed med, at borgerne langs Haraldsgade ikke har støjafskærmning, selvom andre strækninger, som har støjafskærmning, ligger lige så tæt på banen.

Borgerne udtrykker deres støtte til et andet indsendt høringssvar (6F).

5F udtrykker især bekymring over, om det kommende anlægsarbejde med ramning af master vil medføre sætningsskader på en række bevaringsværdige huse langs Haraldsgade. 6F tilslutter sig denne pointe blot for borgerne på Gl. Kongsvang.

5F spørger desuden ind til, om der er lavet de nødvendige vibrations- og støjberegninger for driftsfasen og, om der er taget højde for den fremtidige trafik. De udtrykker især bekymring over hjulstøjen.

Banedanmarks kommentarer:

Støjafskærmning fastsættes på baggrund af et støjbelastningstal, som er beregnet ud fra, hvor mange der bliver støjbelastet på en given strækning. I forbindelse med den supplerende Miljøkonsekvensvurdering er der ikke gennemført nye støjberegninger. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive foretaget genberegninger af hele projektområdet, og denne beregning vil danne grundlag for en eventuel støjafskærmning eller facadeisolering.

Når Banedanmark rammer fundamenter, foregår det efter en nøje afprøvet metode. Alle facader fotodokumenteres inden ramning, og der sættes vibrationsmålere op på facader af de mest følsomme huse. Såfremt ramningen giver anledning til vibrationer over en hvis grænseværdi, stoppes arbejdet, og såfremt der som følge af arbejderne er sætningsskader vil disse blive udbedret.

Banedanmark beregner støj og vibrationer for projekter, som endnu ikke er bygget. Disse beregninger foretages på baggrund af den fremtidige trafik, anlæggets udformning og den type materiel, som skal køre på anlægget. Der er lavet beregninger for Aarhus H i den tidligere Miljøkonsekvensrapport – men i detailfasen vil det blive genberegnet især med henblik på den kumulative støj.

Den støj, som opstår mellem hjul og skinne, kan være et udtryk for, at hjulene ikke længere er helt runde. Der bliver indsat nye elektriske tog på strækningen, og disse vil foruden runde hjul køre på el og dermed være mere støjsvage end de nuværende tog.

Høringssvar

6F repræsenterer en grundejerforening, som indsender kommentarer især på vegne af de beboere, som bor tæt på jernbanen i Gl. Kongsvang.

6F påpeger, at en øget hastighed på spor 80 samt hævnning af spor 40 nok vil medføre et øget støj- og vibrationsniveau i driftsfasen. De mener ikke, at dette er undersøgt tilstrækkeligt og ønsker især fokus på den akkumulerede virkning af ændringerne.

6F påpeger desuden, at det som borger er svært at gennemskue hvilket driftsoplæg, der ligger til grund for beregningerne.

6F mener ligeledes, at den samlede effekt af det ændrede skinneforløb og øget hastighed ikke er klarlagt i forbindelse med nyt byggeri af etagebolig på Bjørnholms Allé (lokalplan 1070).

6F påpeger endeligt, at det er beklageligt, at høringsfasen delvist ligger i sommerferien, da det kan have haft betydning for folks mulighed for at sende høringssvar.

Banedanmarks kommentarer:

Ændringerne i støjen langs jernbanen er grundlæggende beregnet ved de tidligere gennemførte miljøundersøgelser for et fremskrevet trafikalt grundlag, der repræsenterer jernbanetrafikken i år 2030. Efterfølgende har det vist sig nødvendigt også at inddrage spor 80 i helhedsløsningen for Aarhus for at forbedre trafikafviklingen yderligere. Det betyder, at spor 80 forventes at blive opgraderet fra det nuværende 40 km/t til 100 km/t for at kunne håndtere flytning af 2 tog pr time fra spor 50 (tog fra Fredericia) til spor 30. De støjmæssige konsekvenser er på nuværende tidspunkt ikke detailberegnet.

Banedanmark vil, når projektets detaljer ligger fast, gennemføre detaljerede støjberegninger for det samlede fremtidige jernbaneanlæg og på baggrund heraf udføre afværgeforanstaltninger inden for de fastlagte rammer for projektet. Detailstøjberegningerne vil tage hensyn til alle parametre, der påvirker støjens udbredelse herunder de forskellige togtyper hastigheder mv. Generelt gælder, at såfremt projektet vil medføre en forøgelse af støjbelastningen på mere end 1 dB samt, at støjbelastningen er over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse, så yder Banedanmark tilskud til støjisolering af boligen. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen.

Det nye etagebyggeri på Bjørnholm allé, som er beskrevet i lokalplan 1070, er i udformning nu blevet besluttet – men det var ikke tilfældet, da Banedanmark startede projektet. Banedanmark har derfor kun forholdt sig til byggefelter – da der ikke ligger et færdigt projekt endnu. Banedanmark har i afsnittet om planer forholdt sig til, at der nok kommer et nyt byggeri og derfor anvist, hvor en bygning kan placeres i forhold til sporene, så den ikke overstiger f.eks. støjniveau. Bygherren i lokalplan 1070 kan dog nu gennemføre projektet, såfremt byggefelterne og afstanden til banen overholdes.

Da der ofte er mange projekter på vej i samme område, og en del alligevel bliver droppet igen – forholder Banedanmark sig kun til projekter, som er endeligt vedtaget og med en planlagt udformning. Ved Banedanmarks kommende detailstøjberegninger inkluderes dog byggeriet, således at eventuelle refleksioner i bygningsfacaden til østsiden af jernbanen (Haraldsgade mv.) medregnes i det samlede støjbilledet. Det samme gør sig gældende for det hævdede spor og de ombyggede broer.

De støjberegninger, der allerede er gennemført jf. VVM-redegørelse "Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus, maj 2017" er baseret på et fremtidigt trafikgrundlag, der repræsenterer år 2030. Det skal bemærkes, at der på strækningen ud for Kongsvang ikke er planer om hastighedsopgradering ud over spor 80 som Helhedsløsningen beskriver.

Projektet ved Aarhus H er meget komplekst og med en ret stram tidsplan. Det var desværre ikke muligt at lægge høringsfasen før eller efter sommerferien. Banedanmark har i stedet sørget for, at høringsfasen er længere end den plejer og annonceret i samtlige lokalaviser både i starten af høringen og i slutningen. Der har desuden været pressemeddelelser og af samme årsag artikler om projektet i lokalpressen.

Høringssvar

7K repræsenterer Aarhus Kommune som har sendt sine kommentarer til den supplerende Miljøkonsekvensvurdering.

Aarhus Kommune (7K) pointerer, at de vægter gode togforbindelser meget højt, og at de støtter fremtidssikringen af kapaciteten på Aarhus Hovedbanegård. De udtrykker ligeledes deres støtte til, at projekterne nu gennemføres på færre år en oprindeligt planlagt. De henstiller til, at sporspærringer bør ske i passagerfattige perioder som f.eks. ferier eller lignende.

Aarhus Kommune (7K) pointerer, at det skal sikres, at der bliver gode adgangsforhold for især personer med et handicap og dårligt gående. Aarhus Kommune vurderer ikke, at der er tilstrækkelig adgang til de 350 m lange perroner fra den østlige ende via Vandrehallen. Ligeledes pointerer de, at der skal være adgang til spor 8 for personer med et handicap. Aarhus Kommune ser gerne, at der undersøges en ekstra perronadgang i forbindelse med et stiprojekt på tværs af banegraven mellem Orla Lehmanns Allé og Halls sti.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark kvitterer for støtten til projektet fra Aarhus kommunes side og anerkendelsen af det store arbejde, der er lagt i at reducere anlægsperioden mest muligt.

Banedanmark lægger altid sine sporspærringer, hvor det generer mindst muligt. Det kan dog være forskelligrettede hensyn, som skal balanceres i forhold til nabogener, pendlergener, anlægsmulighed og generelle tidsplaner.

Banedanmark er enig i, at gangafstanden fra elevatorerne ud til sporene er lang (320 m). Der er dog ikke plan eller krav om, at der skal være yderligere adgang for personer med et handicap, end den der er i dag.

Høringssvar

Aarhus kommune pointerer, at det skal sikres, at alle de væsentligste afværgetiltag overfor støj og tung kørsel gennemføres.

Aarhus kommune pointerer, at der skal tages hensyn til beboerne i områdets nattesøvn i anlægsfasen. Aarhus Kommune tillader kun undtagelsesvist støjende anlægsarbejde om natten. Aarhus kommune er bekymret for, om omfanget af natarbejde er så omfattende, at der vil være behov for erstatningsboliger i perioder. Aarhus Kommune anmoder derfor om, at der ikke indmeldes sporspærringer førend, der er endelig afklaring af de støjæssige forhold for beboelser. De pointerer, at det måske kan løses ved en vedtagelse af en nabopakkebekendtgørelse, som ved anlæggelsen af Cityringen i København.

Aarhus Kommune stiller sig kritisk overfor den opstillede model for afvikling af togbusser i anlægsperioden. Det er især kapaciteten for togbusserne og brugen af

letbanestationer, som bekymrer Aarhus Kommune. Det er især kapaciteten på letbanestationerne og samt redegørelse for kørsel via E45 og indfaldsveje.

Side 7/8

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har foretaget en Miljøkonsekvensvurdering og pointeret, hvad der skal til for at gennemføre projektet. I detailplanlægningen vil man tage udgangspunkt i denne vurdering og vurdere, om det er de forslåede afværgetiltag, som skal gennemføres eller, om det kan afværges på en anden måde.

Banedanmarks banearbejder gennemføres kun, hvis det er nødvendigt. I perioder vil det skulle afvejes, hvilken løsning der har den største genebelastning (f.eks. pendlertrafik og nattearbejde). Det vil være i detailprojekteringen, at dette vil endelig blive planlagt og i dialog med Aarhus Kommune. Projektet forventes vedtaget ved en anlægslov, men der er ikke taget stilling til en eventuel kompensationsordning (nabopakke) i forbindelse med støjgener m.v.

Mht afvikling af togbusser, letbanetog og øget vejtrafik er det korrekt, at den endelig planlægning endnu ikke er gennemført. Den vil foregå i dialog med Aarhus kommune, DSB, Arriva og Letbanen. De samme aktører har været involveret i at udarbejde helhedsløsningen i forhold til at sikre den bedste trafikale løsning for passagererne. DSB har tidligere god erfaring med at benytte letbanestationerne som aflastning, desuden er vejnettet ikke belastet i dag og kan dermed aftage mere trafik.

Høringssvar

Aarhus kommune er bekymret for, om alle de trafikanter, som overflyttes til bil i anlægsperioden, flytter tilbage til toget, når trafikken er tilbage ved normal.

Aarhus kommune er kritisk overfor den forslåede håndtering af midlertidig cykelparkering i anlægsperioden. Aarhus kommune frygter et kaos af spredte cykler omkring Aarhus Station. Cykelparkeringen skal være placeret tæt ved Aarhus station, og Aarhus kommune mener ikke, at arealet bag Bruuns Galleri egner sig til cykelparkering. Aarhus kommune stiller sig til rådighed for dialog om løsninger, herunder cykel/gangbro over Banegraven, håndtering af Togbusser og cykelparkering.

Aarhus Kommune indgår ligeledes gerne i dialog om afledte tilladelser i forhold til støj, natarbejde, jordflytning, grundvandssænkning, afledning af vand m.m. Kommunen ønsker også en løbende koordinering om forandringer på vejnettet i Aarhus for at sikre arbejdskørsel og tilfredsstillende trafikafvikling i anlægsperioden.

Banedanmarks kommentarer:

Et stort anlægsprojekt som projektet ved Aarhus H vil medføre overflytning af passagerer til bil, og det kan være svært at forudse, hvornår de igen vil benytte banen. Dog betyder planlægningen af Aarhus H projektet, at banetrafikken kun totalspærres trafikken i en meget lille periode, og dermed vil passagerflowet generelt blive opretholdt i anlægsperioden. Projektet ved Aarhus er vitalt for at skabe et moderne banenet i Danmark, og derfor rækker effekterne langt ud over blot Aarhus. I praksis vil

den fremtidige attraktivitet af en velfungerende Aarhus H forventeligt betyde, at trafikken vil flyde tilbage, når generne ved køkørsel i bil bliver for store.

Banedanmark er enig i, at der skal findes en god løsning på cykelparkering i anlægsperioden og ser frem til en dialog med Aarhus kommune, om deres anvisning af anden mulighed for cykelparkering. Forslagene, som Banedanmark er fremkommet med i Miljøkonsekvensrapporten, er forslag, men da det er Aarhus Kommunes pligt at etablere denne midlertidige cykelparkering, står det dem frit for at gøre noget andet end det forslåede.

Banedanmark forventer, at projektet bliver vedtaget ved en anlægslov, som forventeligt vil regulere diverse miljøforhold i forbindelse med projektet.

Høringssvar

Aarhus kommune påpeger, at lokalplan 1070 for et boligområde ved Bjørnholms Allé er endeligt vedtaget, og at bygherren nu har ret til at bygge inden for byggefelterne. Der er desuden udfordringer med placeringen af arbejdspladser i forbindelse med anlægsarbejdet. Særligt arbejdsplads B16 og B7-11 kan medføre udfordringer, da der er planlagte byggerier på vej.

Aarhus Kommune gør desuden opmærksom på, at sporsænkningen etableres i et område, hvor klimaberegninger viser, at der er risiko for oversvømmelser, der bør laves afværgeforanstaltninger, der adresserer den risiko.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark har i Miljøkonsekvensrapporten anvist hvordan, de på daværende tidspunkt, fremtidige projekter skulle forholde sig til f.eks. støj fra banen. Banedanmark flytter ikke sporene, og derfor kan de beskrevne støjgrænser holdes, såfremt entreprenøren ikke rykker deres boliger tættere på banen. Arbejdspladserne B7-B11 er ligeledes omfattet af lokalplan 1070 og skal derfor koordineres med et eventuelt byggeri. Banedanmark indgår gerne i dialog med Aarhus Kommune om konkrete projekter, når de opstår.

Afvandingssystemet dimensioneres i forhold til de forøgede nedbørsmængder og stigende grundvand som følge af klimaændringer. Dette betyder, at der kan blive behov for at etablere rørbassiner, der kan tilbageholde vand i perioder med stor nedbør af hensyn til kapaciteten af sandfang, olieudskillere og de ledninger, som vandet afledes med. Der er udpeget 3 områder til placering af eventuelle rørbassiner. Behovet for yderligere rørbassiner fastlægges i samarbejde med Aarhus Kommune.

Høringssvar

DSB (8V) oplyser, at de ikke har kommentarer til høringen.