



Sporfornyelse og hastighedsopgradering Langå station samt forberedende arbejder for elektrificering

Projektets VVM-status, maj 2023



Indhold

1	Indledning	5
2	VVM-proces.....	6
2.1	Gennemført VVM-proces for projektet.....	6
2.2	Kommende VVM-proces for projektet.....	7
3	Resume af projektets virkninger på miljøet.....	8
4	VVM 2016.....	9
4.1	Virkninger på miljøet ved hastighedsopgradering op til 180 km/t.....	9
4.1.1	Arealbehov	9
4.1.2	Støj og vibrationer.....	9
4.1.2.1	Støj i den fremtidige driftsfase	9
4.1.2.2	Støj i anlægsfasen.....	10
4.1.2.3	Vibrationer i den fremtidige driftsfase	10
4.1.2.4	Vibrationer i anlægsfasen.....	10
4.1.3	Natur og overfladevand	11
4.1.3.1	Fremtidig driftsfase	11
4.1.3.2	Anlægsfasen.....	11
4.1.4	Kulturhistoriske og rekreative interesser	11
4.1.4.1	Fremtidig driftsfase	11
4.1.4.2	Anlægsfasen.....	12
4.1.5	Affald og ressourcer	12
5	Projektændringer og sporfornyelse.....	13
5.1	Ændringer af projektet i forhold til gennemførte VVM-redegørelse 2016.....	13
5.2	Virkninger på miljøet.....	14
5.2.1	Arealbehov	14
5.2.1.1	Fremtidig driftsfase	14
5.2.1.2	Anlægsfasen.....	14
5.2.2	Støj og vibrationer.....	14
5.2.2.1	Støj og vibrationer i fremtidig driftsfase	14
5.2.2.2	Støj i anlægsfasen.....	14
5.2.2.3	Vibrationer i anlægsfasen.....	15
5.2.3	Natur og overfladevand, herunder konsekvensvurdering i forhold til Natura 2000.....	15

5.2.4	Kulturhistoriske og rekreative interesser	16
5.2.5	Affald og ressourcer	16
5.3	Inddragelse af offentlighed	16
6	Referencer	17
7	Bilag	18

1 Indledning

Banedanmark har i 2022-2023 detailprojekteret sporfornyelse og hastighedsopgradering på Langå station. Anlægsarbejderne udføres i 2024 samtidig med forberedende arbejder til elektrificeringen på Væthvejbroen, der ligger nord for stationen.



Figur 1 projektområdet ved Langå station (endvidere vedlagt i bilag 1)

Denne rapport er en opsamling på grundlaget for igangværende proces for afklaring af projektets VVM-forhold, hvor

- der er gennemført VVM-proces 2016,
- og den igangværende VVM-proces omfatter
 - overordnet gennemgang af, hvilke virkninger på miljøet, der er identificeret i forbindelse med den udarbejdede VVM-redegørelse tilbage i 2016
 - vurderinger af, hvad planlagte projektændringer for hastighedsopgradering, sporfornyelse på strækningen samt forberedende arbejder til elektrificeringen indebærer af ændrede virkninger på miljøet.

2 VVM-proces

2.1 Gennemført VVM-proces for projektet

I 2016 blev der udarbejdet en fælles VVM-redegørelse for to projekter omfattende hhv. elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen mellem Aarhus H og Lindholm.

Delstrækningen Langå station samt Væthvejbroen er indeholdt i den del af miljøredegørelsen, som omhandler elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen fra Aarhus til Hobro (ref. /2/). VVM-en omfatter på Langå station ombygning af stationen og hastighedsopgradering op til 180 km/t, mens Væthvejbroen erstattes af en ny og højere bro og gangbro ved stationsbygningen nedrives.

Processen for VVM-redegørelsen i 2016 blev gennemført med afsæt i den politiske aftale om udmøntning af Togfonden DK fra 2014 om opgradering af hastigheden mellem Fredericia, Aarhus og Hobro bl.a. for at reducere rejsetiden mellem de større danske byer (Timemodellen).

Der blev indledningsvis gennemført en offentlig idefasehøring (ref./1/) i foråret 2015 for at indhente forslag fra offentligheden om de forhold, der skulle tages hensyn til i de videre undersøgelser. Der indkom 20 forslag (for hele strækningen Aarhus H – Lindholm, elektrificering og hastighedsopgradering), som indgik i det videre arbejde i det omfang, de kunne forbedre projektet inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer.

Miljøredegørelsen med tilhørende fagnotater udgjorde oplægget til projektets anden offentlige høring (ref. /3/) i perioden 3. oktober til 20. november 2016. Banedanmark modtog 156 høringssvar for hele strækningen Aarhus H til Lindholm inkl. Aarhus H fra borgere, foreninger og offentlige myndigheder.

Banedanmark udarbejdede et politisk beslutningsgrundlag (ref. /4/) for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus – Hobro dateret maj 2017 efter den offentlige høring af miljøredegørelsen inkl. inddragelse af høringssvar.

Det finansielle grundlag for hastighedsopgraderingen Aarhus – Langå er vedtaget i finansloven for 2018, s. 39 (ref. /5/).

Juridisk skulle projektet godkendes enten i form af en anlægslov eller en administrativ VVM-tilladelse på baggrund af den gennemførte VVM-redegørelse.

I forventning om at projektet ville blive vedtaget ved en anlægslov, blev der efter VVM-processen i 2016 ikke påbegyndt sagsbehandling i Miljøstyrelsen vedrørende en administrativ VVM-tilladelse. Der blev imidlertid ikke vedtaget en anlægslov for projektet.

2.2 Kommende VVM-proces for projektet

Hastighedsopgradering på Langå station er i VVM-redegørelsen 2016 og den politiske behandling heraf forudsat koordineret med sporfornyelser på strækningen og ombygning af stationen. Fornyelsesarbejder er ikke behandlet i VVM-redegørelsen.

Under den igangværende detailprojekteringsfase af projektet har det vist sig, at nogle af anlægsarbejderne for hastighedsopgraderingen samt forberedende arbejder for elektrificeringen beskrevet i VVM-redegørelsen er ændret.

Desuden foretages forberedende arbejder til elektrificeringen i relation til Væthvejbrosen samtidig med Langå station.

For at kunne udføre sporfornyelsesarbejder og anlægsarbejder i tilknytning til hastighedsopgradering har projektet behov for en række midlertidige arbejdsarealer, hvilket i nogen grad påvirker miljøet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) overtog rollen som VVM-myndighed for statslige jernbaneanlæg ved ændring af jernbaneloven m.v. den 08-06-2016¹ med ikrafttrædelse 16-05-2017.

Banedanmark ansøger på den baggrund Trafikstyrelsen (TST) om en afgørelse vedr. screening af virkninger på miljøet (VVM-screening) for

- projektændringer af hastighedsopgraderingen på Langå station,
- sporfornyelse på Langå station,
- projektændringer for forberedende arbejder til elektrificeringen ved Væthvejbrosen

svarende til det aktuelle projekt, som skal udføres i 2024.

Screeningsafgørelse forudsætter, at der foreligger en juridisk afgørelse i forhold til den gennemførte VVM-redegørelse fra 2016.

Det forventes, at der på baggrund af nærværende grundlag vil kunne træffes en samlet afgørelse. Dvs. både for hastighedsopgradering op til 180 km/t og sporfornyelse på Langå station samt forberedende arbejder til elektrificering på Væthvejbrosen. Der vil forud for afgørelsen være en offentlig høringsproces.

¹ Jernbaneloven 08/06/2020

3 Resume af projektets virkninger på miljøet

På baggrund af den gennemførte VVM-redegørelse i 2016 samt screening af projektændringer for hastighedsopgraderingen kombineret med sporfornyelse samt forberedende arbejder for elektrificering er der afdækket en række miljøforhold, som påvirkes af projektet:

- Arealbehov
- Støj og vibrationer
- Beskyttet natur
- Fredskov
- Beskyttelseslinjer i forhold til å, skov og fortidsminder
- Vandløb (under anlægsfase)
- Affald og ressourcer

På baggrund af vurderingerne af disse forhold samt gennemgang af miljøet omkring projektet, er der ikke identificeret forhold med væsentlig virkning på miljøet eller nye forhold med væsentlig virkning på miljøet for det aktuelle projekt til gennemførelse i 2024.

4 VVM 2016

VVM-redegørelsen fra 2016 vurderer både miljøkonsekvenserne af elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen mellem Aarhus og Hobro.

For hastighedsopgraderingen vurderes et grundprojekt hvor hastigheden ved Langå station øges op til 180 km/t, og VVM-redegørelsen gennemgår projektets påvirkninger af dette ift. det omgivende miljø. Jf. redegørelsen omfatter nødvendige arbejder ved Langå station udskiftning af sporskifter.

For elektrificering vurderes et projekt, hvor gangbroen på Langå station nedrives og Væthvejbroen udskiftes, da begge ikke har tilstrækkelig frihøjde.

De vurderede miljøpåvirkninger for delstrækningen Langå station er opsummeret i de kommende afsnit fordelt på relevante fagområder.

Elektrificering og hastighedsopgradering behandles særskilt i VVM'en fra 2016.

4.1 Virkninger på miljøet ved hastighedsopgradering op til 180 km/t

4.1.1 Arealbehov

Der vil være behov for ekspropriation af midlertidige arealer til arbejdsveje og arbejdspladser i anlægsperioden. Arbejdspladser og materialepladser anlægges på ubebyggede arealer.

Efter anlægsperioden reetableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og tilbageleveres til ejerne. Der ydes erstatning til ejerne for de arealer, der midlertidigt eksproprieres. Det konkrete arealbehov for Langå station og Væthvej er ikke opgjort i VVM-en.

En del af de arealer, der eksproprieres midlertidigt, er fredskov. Disse arealer tilplantes igen efter anlægsarbejderne er færdige.

4.1.2 Støj og vibrationer

4.1.2.1 Støj i den fremtidige driftsfase

Ændring af toghastighed fra 120 km/t op til 180 km/t ved Langå station medfører en forøgelse af støjniveauet.

Fjernelse af gangbro og udskiftning af Væthvejbroen vil ikke have nogen betydning for støjudbredelse i den fremtidige driftsfase.

På strækningen omkring Langå er ingen boliger støjpåvirkede over grænseværdien for vægtet gennemsnit på 64 dB(A) under de nuværende

forhold, mens ca. 9 boliger vil blive påvirket af støj som følge af den øgede hastighed. Endvidere er 81 ca. boliger under de nuværende forhold støjpåvirket over den maksimale grænse på 85 dB(A). Dette antal er uændret efter hastighedsopgraderingen.

De boliger som får en øget støjbelastning over grænseværdierne vil få tilbud om tilskud til støjisolering.

Strækning		Km 153,000 – 153,600	Km 153,600 – 161,200
L _{den} >/= 64 dB(A)	Nuværende drift	0	0
	Fremtidig drift	0	9
L _{Amax} >/= 85 dB(A)	Nuværende drift	0	81
	Fremtidig drift	0	81

Figur 2 Antal støjbelastede boliger ved hhv. nuværende og fremtidig drift efter hastighedsopgradering

4.1.2.2 Støj i anlægsfasen

Under anlægsarbejdet for hastighedsopgradering vurderes der at være en midlertidig støjbelastning af en større mængde boliger, alt efter arbejdets planlægning og arbejdstid.

I VVM-en beskrives at Banedanmark vil søge at tilrettelægge arbejdet så det generer mindst muligt. Det vil blive vurderet om hensynet til støj eller til togdriften vejer højest ved de forskellige anlægsaktiviteter, f.eks. i forhold til arbejde udenfor dagtimerne. Det er ligeledes beskrevet at beboerne vil blive informeret om støjende arbejde inden dette starter, så det vil være muligt at træffe de nødvendige foranstaltninger.

Arbejderne med nedrivning af gangbroen på Langå station samt nedrivning og opførsel af ny bro inkl. spunsramning ved Væthvej er i VVM-en beskrevet til at kunne have en væsentlig påvirkning med risiko for at støjbelaste et større antal boliger. Det fremgår også at spunsramning giver anledning til den største støjbelastning.

4.1.2.3 Vibrationer i den fremtidige driftsfase

Omkring Langå station og frem til km 161 er 9 boliger påvirket af komfortvibrationer over den vejledende grænseværdi på 75 dB(KB). Der er ingen boliger, som vil få en øget vibrationspåvirkning som følge af hastighedsopgraderingen.

Fjernelse af gangbro og udskiftning af Væthvejbroen vil ikke have nogen betydning for komfortvibrationer i den fremtidige driftsfase.

4.1.2.4 Vibrationer i anlægsfasen

Under anlægsarbejderne for hastighedsopgradering vurderes der jf. VVM-en ikke at være risiko for bygningskadelige vibrationer. Boliger beliggende tættere på sporet end 50 m kan blive udsat for mærkbare vibrationer ved kørsel med DSM (Dynamisk Stabiliserings Maskine). Påvirkningen vurderes dog at være forholdsvis kortvarig, da fremdriften for DSM-kørslen er 1,5 – 2,0 km/døgn.

For forberedende arbejder til elektrificeringen er det vurderet, at der er risiko for mærkbare vibrationer og bygningsskadelige vibrationer og i en afstand på hhv. 40 m og 125 m ved ramning af spuns.

4.1.3 Natur og overfladevand

4.1.3.1 Fremtidig driftsfase

I driftsfasen er der ikke fundet betydende virkninger på natur eller overfladevand.

4.1.3.2 Anlægsfasen

Natur, vandløb og søer er blevet undersøgt og beskrevet inden for 100 meter omkring den eksisterende bane. Ved udretning af kurver, nye broer og lignende er korridoren for undersøgelsen 200 meter. De emner, der er undersøgt i forbindelse med projektet omfatter:

- Beskyttet natur (efter naturbeskyttelseslovens § 3)
- Skov
- Korridorer og områder med stor betydning for naturen (økologiske spredningskorridorer og særlige naturbeskyttelsesinteresser)
- Fugle
- Større pattedyr
- Vandløb og søer
- Beskyttede arter
- Arter, som er beskyttet efter EU's habitatdirektiv
- Internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000)

Når arbejdsveje og arbejdspladser bliver etableret, vil mindre arealer med beskyttet natur og skov blive inddraget i en periode. For at planterne efterfølgende hurtigt kan komme sig, bliver der gennemført en række tiltag

Aktiviteter fra maskiner og mennesker vil forstyrre dyrene i anlægsperioden. De dyr, der bliver forstyrret, er hjortevildt og andre arter af pattedyr, der yngler eller opholder sig i området eller i nærheden. Afhængigt af tidspunktet for anlægsarbejderne, så kan også ynglende og rastende fugle blive forstyrret ved enkelte særligt fuglerige lokaliteter. Forstyrrelserne er for både pattedyr og fugle kortvarige og begrænsede i omfang. Midlertidigt fortrængte yngle- og rastefugle vil kunne genindvandre, når forstyrrelsen ophører. Der vil derfor ikke være behov for afværgeforanstaltninger.

4.1.4 Kulturhistoriske og rekreative interesser

4.1.4.1 Fremtidig driftsfase

De kulturhistoriske interesser er kortlagt i en korridor på 50 – 200 meter på begge sider af banen.

I VVM-redegørelsen er det beskrevet at hastighedsopgraderingen påvirker en række kulturhistoriske interesser langs med banen i mindre grad.

I redegørelsen vurderes det at påvirkningen fra Hastighedsopgraderingen er lokal, og følsomheden af områderne er lav, fordi der kun inddrages mindre arealer med kulturhistoriske interesser. Desuden sker der kun en moderat

påvirkning af få ud af mange registrerede kulturhistoriske interesser langs strækningen. Samlet set vurderes konsekvenserne af hastighedsopgraderingen derfor at være begrænsede.

4.1.4.2 Anlægsfasen

Offentlighedens adgang til rekreative områder opretholdes så vidt muligt i anlægsfasen. Enkelte steder vil der dog være omlægning af adgangsveje.

4.1.5 Affald og ressourcer

I anlægsfasen vil hastighedsopgraderingen og forberedende arbejder til elektrificeringen bidrage med forskellige affaldstyper i form af bygge- og anlægsaffald fra nedrivning af broer og bortskaffelse af gamle materialer fra sporfornyelse samt husholdningsaffald fra skurbyer og lignende.

Derudover vil anlægsarbejderne afstedkomme et forbrug af ressourcer i forbindelse med etablering af nye broer, sporkassefornyelse og midlertidige arbejdspladser og veje. Forbruget af materialer, ressourcer og råstoffer vil primært omfatte grus, beton, granitskærver, stål, asfalt, råjord samt metaller som kobber og aluminium. Ressourcer indhentes så vidt muligt i lokalområdet.

Miljøpåvirkningen ved affald og ressourceforbrug vurderes for begge at være af mindre karakter.

5 Projektændringer og sporfornyelse

5.1 Ændringer af projektet i forhold til gennemførte VVM-redegørelse 2016

I det følgende vurderes det projekterede projekts virkninger på miljøet, som ligger ud over vurderingerne i VVM-en fra 2016. Disse projektændringer omfatter:

- Justeringer i baneprojektet som følge af detailprojekteringen af hastighedsopgraderingen
- Sporfornyelsen
- Justeringer i broprojektet som følge af detailprojekteringen af forberedende arbejder til elektrificeringen

Oprindeligt var projektet planlagt til udførelse i 2020. Udsættelsen til 2024 betyder bl.a. at udrulning af SP sker samtidig, hvorfor kommandoposten bliver overflødig. Derfor indgår rømning og nedrivning af denne i projektet.

I de indledende projekteringsfaser er der endvidere identificeret flere bindinger i forhold til stabilitet af konstruktioner samt afstand til kørestrøm, hvorfor baldakiner, værkstedsbygning og perrontunnel skal nedrives, og spor 1 anlægges på pæledæk. Derudover er nedrivningen af gangbro på Langå station overført til et andet projekt, så det udføres ikke samtidigt.

Det projekterede hastighedsprofil er uændret i forhold til forudsætningerne i VVM-en fra 2016.

Fra km	Til km	Nuværende TIB-hast. (km/t)	Fremtidig (VVM) TIB-hast (km/t)	Projekteret (evt. ændret) TIB-hast (km/t)
153,425	153,800	160	160	160
153,800	153,871	120	160	160
153,871	154,150	120	180	180
154,150	154,400	120	180	180
154,400	155,00	120	180	180
155,000	155,200	160	180	180

Under projekteringen er det besluttet at optimere fritrumsprofilet ved Væthvejbroen i stedet for udskiftning af broen, og der skal således ikke udføres egentlige broarbejder (nedrivning, ramning, støbning mm.) som forberedende arbejder til elektrificeringen.

5.2 Virkninger på miljøet

5.2.1 Arealbehov

5.2.1.1 Fremtidig driftsfase

Der inddrages et mindre areal til en teknikhytte nord for perronerne ved Langå station. Derudover indebærer projektet ingen permanente arealinddragelser.

5.2.1.2 Anlægsfasen

Til udførelse af anlægsarbejderne har projektet behov for midlertidig anvendelse af en række arbejdsarealer og arealer til midlertidige adgangsveje. Midlertidige arbejdspladsarealer og adgangsveje hertil må i stor udstrækning etableres uden for eksisterende baneareal.

Det er opgjort, at sporfornyelse, hastighedsopgradering og broarbejder indebærer at der midlertidigt skal eksproprieres ca. 70.000 m² midlertidigt til arbejdsarealer og adgangsveje m.v. Derudover anvendes arealer som ejes af Banedanmark. Se kortbilag 1 for oversigt over projektområde og midlertidige arbejdsarealer.

De midlertidige arbejdsarealer ligger af logistiske hensyn i nærområdet til Langå station.

For at begrænse materialetransport gennem Langå by etableres en adgangsvej fra vest udenom byen til det største arbejdsareal A.

5.2.2 Støj og vibrationer

5.2.2.1 Støj og vibrationer i fremtidig driftsfase

Sporfornyelse samt nedbrydning af bygninger har ikke betydning for støj og vibrationer i den fremtidige driftsfase.

Der er ingen ændringer i hastighedsprofilen ift. den tidligere VVM-redegørelse, og der er således ingen ændring i antal boliger, der påvirkes af støj og vibrationer i den fremtidige driftsfase.

5.2.2.2 Støj i anlægsfasen

Støj i anlægsfasen vil udgøre en væsentlig miljøpåvirkning i forbindelse med skinne-/svelleudveksling, ballastudskiftning, jordarbejder og nedrivningsarbejder. Derudover vil der være støj ved til- og frakørsel omkring anlægsområderne samt kørsel med og håndtering af materialer på de midlertidige arbejdspladser.

Støjende anlægsaktiviteter vil foregå i dag-, aften- og natperiode af hensyn til at begrænse indskrænkning af togtrafikken og af hensyn til afvikling af trafik i byområder. Gener for boliger tæt på banen vil således ikke kunne undgås.

Anlægsstøjen kan ikke entydigt henføres til sporfornyelse eller hastighedsopgradering, og projektændringer af hastighedsopgraderingen medfører ikke øget påvirkning mht. anlægsstøj.

Samtidig udførelse af nedrivning af bygninger og konstruktioner medfører en øget støjpåvirkning i anlægsfasen i forhold til det beskrevne i VVM-redegørelsen 2016.

Optimering af fritrumsprofil ved Væthvejbroen i stedet for opførelse af ny bro medfører en mindre støjpåvirkning i anlægsfasen i forhold til det beskrevne i VVM-redegørelsen 2016.

5.2.2.3 Vibrationer i anlægsfasen

Projektændringerne med nedrivning af bygninger og konstruktioner medfører i begrænset omfang en øget vibrationspåvirkning i anlægsfasen.

Optimering af fritrumsprofil ved Væthvejbroen i stedet for opførelse af ny bro medfører en mindre vibrationspåvirkning i anlægsfasen i forhold til det beskrevne i VVM-redegørelsen 2016.

5.2.3 Natur og overfladevand, herunder konsekvensvurdering i forhold til Natura 2000

I VVM-redegørelsen fra 2016 er der ikke foretaget konkrete opgørelser af påvirkning af beskyttet natur ved Langå.

Anvendelse af arbejdsareal A og B indebærer midlertidig påvirkning af ca. 35.700 m² fredskov.

Anvendelse af arbejdsareal B indebærer endvidere behov for midlertidige anlægsarbejder omkring vandløb, herunder midlertidig rørlægning.

Der er i projektet foretaget en undersøgelse af potentielt egnede yngle- og rastesteder for flagermus på arealerne, der midlertidigt inddrages til arbejdsarealer. Der er identificeret 8 træer samt en bygning på areal A, som bevares og beskyttes ved at holde en respektafstand i anlægsperioden.

Samlet vurderes projektændringer ikke at indebære en øget påvirkning af bilag IV arter i forhold til den gennemførte VVM-undersøgelse.

Der er behov for at udføre midlertidige arbejder indenfor åbeskyttelses-, skovbeskyttelses- og fortidsmindebeskyttelseslinjer jf. hhv. Naturbeskyttelseslovens § 16, 17 og 18. Der søges dispensation til anlægsarbejder indenfor beskyttelseslinjer.

Projektområdet ligger ikke i Natura 2000 område. Nærmeste Natura 2000 områder er Bjerre Skov / Haslund Skov og Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simested og Nørre Ådal, Skravad Bæk hhv. ca. 5 km øst for og 8 km nordvest for Langå.

Både ud fra afstanden og karakteren af projektet vurderes projektet hverken i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, at få negativ effekt på de arter eller naturtyper, som Natura 2000-områderne er udpeget for at beskytte.

5.2.4 Kulturhistoriske og rekreative interesser

Der inddrages ikke arealer af kulturhistorisk interesse i forbindelse med projektets udførelse.

Den midlertidige adgangsvej fra vest til arbejdsareal A vil i anlægsperioden afskære den offentlige stiadgang til dette område i anvendelsesperioden.

5.2.5 Affald og ressourcer

Langt den væsentligste produktion af affald og forbrug af ressourcer sker i anlægsfasen.

Entreprenørens håndtering, flytning og bortskaffelse af jord og skærver, midlertidig oplægning af potentielt forurenede materialer og bortskaffelse af affald, herunder nedrevne bygninger og konstruktioner vil blive tilset af Banedanmark. Inden udførelse anmeldes/søges tilladelse hos Randers kommune i henhold til gældende regler herfor.

Projektændringer som nedrivning af bygninger og konstruktioner på stationsområdet medfører en øget påvirkning mht. affald, mens projektændringen med optimering af fritrumsprofil for Væthvejbroen frem for opførelse af ny bro medfører en mindre påvirkning end beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2016.

Der er ikke projektændringer i relation til hastighedsopgradering eller sporfornyelse som indebærer et øget forbrug af ressourcer.

Optimering af fritrumsprofil for Væthvejbroen frem for opførelse af ny bro medfører et mindre ressourceforbrug end beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2016. Samtidig medfører pæledæk under spor 1 ved stationsbygningen et større ressourceforbrug. Samlet set er der således ikke et øget forbrug af ressourcer i relation til forberedende arbejder til elektrificeringen.

5.3 Inddragelse af offentlighed

Trafikstyrelsen forventes at gennemføre en 30 dages offentlig høring af projektet på baggrund af bl.a. nærværende opdaterede projektgrundlag i lighed med tilsvarende proces på delstrækninger for hastighedsopgradering Hobro-Aalborg 2020 og Aarhus-Langå 2021. Der er tidligere gennemført offentlig høring i 8 uger af VVM-redegørelsen fra 2016 jf. jernbanelovens § 38h, stk. 4

6 Referencer

1. Idefasehøring, VVM-undersøgelse. Elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Høringsnotat, Banedanmark januar 2016
2. VVM-redegørelse. Elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Del 2: Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus – Hobro. Banedanmark 2016
3. Høringsnotat. VVM, elektrificering og opgradering Aarhus H – Lindholm. Banedanmark marts 2017.
4. Beslutningsgrundlag. Hastighedsopgradering Aarhus – Hobro. Banedanmark maj 2017
5. Aftale om finanslov for 2018 (s. 39), december 2017

7 Bilag

Projektområde inkl. midlertidige arbejdsarealer



**Sporfornyelse og hastighedsopgradering Langå
station samt forberedende arbejder for elektrificering**

Projektets VVM-status, maj 2023

Version

Revideret: DD-MM-ÅÅÅÅ

Revideret af: Initialer

Godkendt: DD-MM-ÅÅÅÅ

Godkendt af: Initialer

Roland Gregers Madsen

Projekteringsleder miljø

Anlæg, Planlægning

+45 2383 3537

rgma@bane.dk

Banedanmark

Lumbyesvej 34

7000 Fredericia