

## Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM

### Ansøgning



### Oplysninger om ansøger

Hvem indsender ansøgningen?

- Ansøger  
 Rådgiver på vegne af ansøger

### Ansøger - virksomhedsoplysninger

Virksomhedens navn

Banedanmark

CVR-Nummer

18632276

Adresse

Carsten Niebuhrs Gade 43

Postnummer

1577

By

København V

Virksomhedens telefonnummer

82340000

Virksomhedens email

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)

### Kontaktperson

Navn

Mette Daugaard Petersen

Telefonnummer

93547524

E-mail

[mdap@bane.dk](mailto:mdap@bane.dk)

### Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Kvissel, nye perroner og sideflytning af spor

Hvor skal projektet ligge?

Kvissel Station

Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Kvissel Station er beliggende på strækningen Hjørring - Frederikshavn.  
Anlægsstrækningen er mellem sporskifte 1 og 2 (ind og ud)  
Matrikel: 25a, 25c og 8a Kvissel By, Åsted

Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

Frederikshavn

## Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

25-07-2025

Forventes afsluttet den:

28-08-2025

## Projektbeskrivelse

Beskriv baggrund for og formål med projektet

Projektet omfatter nye perroner og sporarbejder på Kvissel station, som er beliggende på ETCS-strækning 25 Lindholm – Frederikshavn i km 323.812. Kvissel station består i dag af en sideperron mellem stationsbygning og spor 1 samt en mellemperron beliggende mellem spor 1 og spor 2. Der er adgang til mellemperronen via to Strail overgange. Helt overordnet omfatter projektet etablering af to nye perroner, og afledt der af, bliver det nødvendigt at sideflytte spor 2 en smule mod syd og tilpasse afvandingen. Se vedlagte projektbeskrivelse hvor oversigtskort er vedlagt.

Beskriv projektets arbejdsmetoder

Nedtagning af eksisterende perroner og opbygning af nye. Afmontering af gamle skinner og sveller i spor 2. Afgravning af gamle skærver. Gravearbejder til forlagt spor og ny afvanding. Ilægning af nye sveller og skinner. Dynamisk stabilisering af spor. Udskiftning af lav støttemur med nedvibreret spuns. Med henblik på at spare på ressourcerne overvejes det, at solde og nedknuse de gamle skærver og betonen fra perronerne til stabilgrus og indbygge det i de nye perronerne. Dette kræver opstilling af en knusemaskine i nogle få dage.

Er projektet omfattet af VVM-bekendtgørelsen?

- Ja  
 Nej

Angiv venligst bilagspunkt

13a - Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Projektet sendes til screening, da det omfatter flytning af spor 2 op til 80 cm inde mit i en by

Overholdt projektet lokalplanen for området?

- Ja  
 Nej

Er projektet vedtaget ved lov? (anlægslov)

- Ja  
 Nej

Er der tale om anlæg af ny jernbane?

- Ja  
 Nej

## Berørte parter

Er der berørte parter til projektet?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

I forbindelse med projektet, skal perronen foran stationsbygningen hæves 20 cm. I den forbindelse vil foreningen der ejer bygningen blive inddraget. Selve stationsbygningen berøres ikke. Der planlægges ikke en egentlig høring af naboerne, men inden anlægsarbejdet igangsættes vil der blive udsendt naboinformation.

Påtænker I at lave nabofora, naboportaler eller lignende til høring af naboer?

- Ja  
 Nej

## Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til i dag?

Jernbane og stationsområde. De påtænkte byggepladsområder benyttes i dag som henholdsvis genbrugsplads for haveaffald og mark i omdrift.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj
- Støv
- Affaldsproduktion
- Andet

### Støj

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket i henholdvis anlægs- og driftsfase

De nærmeste naboer til banen gennem Kvissel by, vil blive påvirket af støj i anlægsfasen. Arbejderne omfatter nedbrydning af gamle perroner, gravearbejder i forbindelse med etablering af nye spor. Opstilles anlæg til nedknusning af skærver og beton, vil dette ske på byggeplads beliggende på markareal væk fra byen. Arbejdet udføres i døgn- og weekendspæringer og der vil derfor også blive arbejdet om natten. Særligt støjende arbejder vil så vidt muligt blive udført i dagtimerne.

Der er gennemført beregninger af driftsstøj for nuværende og fremtidig situation med det sideflyttede spor. Beregningerne er udført for at afdække om sideflytningen af spor 2 vil medføre væsentlige konsekvenser for de boliger der ligger syd for stationen og som i forvejen ligger tæt på sporene.

Beregningerne er lavet for Lint/Desiro tog som kører på strækningen i dag, ligesom strækningshastighed og antal tog (nat/dag) gennem stationen ikke ændres i forbindelse med projektet.

Beregningerne viser at gennemsnitsstøjen Lden ved de nærmeste boliger vil stige med op til 3 dB i forbindelse med sideflytningen, men at Lden både i dagens situation og i den fremtidige situation ligger langt under grænseværdien på 64 dB.

Regnes der på støjen fra den mest støjende togpassage LAmax, for tog der holder ved stationen, viser beregningerne en stigning på 1-2 dB, men også her væsentligt under grænseværdier på 85 dB.

Regnes der på støjen fra den mest støjende togpassage LAmax, for gennemkørende tog, viser beregningerne en stigning på 1-2 dB. Ved en enkelt bolig, som ligger med en facade uden vinduer kun 3,5 m fra spor er grænseværdien for maksimal støj overskredet på facaden ud mod banen både i før og efter situationen. På husets øvrige facader er grænseværdien for maksimal støj ikke overskredet.

Støjberegningerne viser, at sideflytningen af spor 2 vil medføre en stigning i støjniveauet for boligerne syd for banen på op til 3 db for gennemsnitsstøjen og 1-2 db for mest støjende togpassage. Da støjniveauet generelt ligger væsentligt under grænseværdierne, vurderes det at ændringen ikke er væsentlig.

Støjberegninger er vedlagt

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Omkring seks boliger i driftsfasen, mens et større antal boliger omkring stationen og byggepladsområdet vil blive berørt i anlægsfasen.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

En enkelt ejendom ligger med en facade uden vinduer direkte ud til sporet, ca. 3,5 m fra spormidte. Derudover ligger de nærmeste 9-10 m fra sporet.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
- Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja
- Nej

Hvordan kan påvirkningerne mindskes?

Støjpåvirkningen søges mindsket ved at henlægge særligt støjende arbejder til dagsperioden samt hensigtsmæssig placering af muldepoter på byggepladsområdet, så de kan have en støjedæmpende effekt.

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja
- Nej

Hvilket anlægsarbejde forventes udført uden for tidsrummet 07-18 og i hvilket tidsrum?

Projektet udføres i 3 weekendspæringer, hvor der ikke køres med tog på strækningen, samt i to syv-døgns-spæringer, hvor der arbejdes i henholdsvis spor 1 og spor 2, med samtidig drift i det spor hvor der ikke arbejdes.

For at kunne nå arbejdet inden for spæringerne, bliver det nødvendigt at arbejde i natperioden. Særligt støjende og generende arbejder vil som udgangspunkt blive udført i dagsperioden. Aften og nat-arbejder forventes primært at være gravearbejder, til- og frakørsel med materialer fra byggepladsområdet syd for byen mv

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
- Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
- Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Der skal bruges grus og skærver til etablering af ny sporkasse, stål til en lav spuns samt beton til sveller og nye perroner. Endvidere skal der bruges grus til etablering af byggeplads. Gamle skærver ønskes soldet og nedknust, så de kan bruges som fyld i de nye perroner i stedet for helt nye råstoffer udefra.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

Beskriv risici:

Der anvendes kendte og velafprøvede arbejdsmetoder, ligesom der er stor fokus på arbejdsmiljøforhold både i forbindelse med planlægning af arbejdet og under udførelsen. Men der er altid en risiko når der arbejdes langs spor i drift og på byggepladser i det hele taget. Der er i både planlægning og udførselsfasen tilknyttet en arbejdsmiljømedarbejder til projektet, der har ansvaret for at sikre at projektet gennemføres inden for gældende arbejdsmiljømæssige rammer. Problemer med støv søges minimeret ved vanding af banestrækning og byggepladsarealer.

## Støv

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Ejendommene beliggende ud til banen i Kvissel By hvor anlægsarbejdet foregår, kan blive berørt af støv i tørre perioder

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Der ligger 10-15 boliger ud til anlægsstrækningen, som kan blive berørt.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Der skal bruges grus og skærver til etablering af ny sporkasse, stål til en lav spuns samt beton til sveller og nye perroner. Endvidere skal der bruges grus til etablering af byggeplads. Gamle skærver ønskes soldet og nedknust, så de kan bruges som fyld i de nye perroner i stedet for helt nye råstoffer udefra.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

Beskriv risici:

Der anvendes kendte og velafprøvede arbejdsmetoder, ligesom der er stor fokus på arbejdsmiljøforhold både i forbindelse med planlægning af arbejdet og under udførelsen. Men der er altid en risiko når der arbejdes langs spor i drift og på byggepladser i det hele taget. Der er i både planlægning og udførselsfasen tilknyttet en arbejdsmiljømedarbejder til projektet, der har ansvaret for at sikre at projektet gennemføres inden for gældende arbejdsmiljømæssige rammer. Problemer med støv søges minimeret ved vanding af banestrækning og byggepladsarealer.

## Affaldsproduktion

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Mellemdponering af affald vil ske på byggepladsareal syd for banen. Byggepladsen indrettes blandt andet med §19 plads, så der kan mellemdponeres evt. lettere forurenede materialer og jord. Evt farligt affald og forurenede jord skal placeres i miljøcontainere.  
 I projektet vil der være betonaflald fra de gamle perroner og sveller samt skærver. Det undersøges om beton og skærver kan nedknuses og genanvendes internt i projektet.  
 Der vil være stålaflald fra gamle lysmaster, skinner og elektronikaffald.  
 Der vil være almindeligt brandbart affald fra drift af skurby og velfærdsforanstaltninger.  
 Entreprenørens håndtering, flytning og bortskaffelse af jord og midlertidigt oplag af potentielt forurenede materialer vil ske på grundlag af de tilladelser Banedanmark indhenter fra myndighederne.  
 Bortskaffelse af affald vil ske i henhold til Frederikshavns affaldsregulativer. Banedanmark vil foretage kontrol af disse forhold.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Det forventes ikke at nogen mennesker vil blive påvirket af den affaldsproduktion der er i forbindelse med projektet. I forbindelse med evt. nedknusning af beton og skærver, som materialerne kan genanvendes i projektet, vil nærmeste nabo dog kunne opleve støjgener i en periode det står på, som dog er begrænset til få dage.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Der skal bruges grus og skærver til etablering af ny sporkasse, stål til en lav spuns samt beton til sveller og nye perroner. Endvidere skal der bruges grus til etablering af byggeplads. Gamle skærver ønskes soldet og nedknust, så de kan bruges som fyld i de nye perroner i stedet for helt nye råstoffer udefra.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

Beskriv risici:

Der anvendes kendte og velafprøvede arbejdsmetoder, ligesom der er stor fokus på arbejdsmiljøforhold både i forbindelse med planlægning af arbejdet og under udførelsen. Men der er altid en risiko når der arbejdes langs spor i drift og på byggepladser i det hele taget. Der er i både planlægning og udførelsesfasen tilknyttet en arbejdsmiljømedarbejder til projektet, der har ansvaret for at sikre at projektet gennemføres inden for gældende arbejdsmiljømæssige rammer.

## Andet

Beskriv venligst

### Vibrationer i driftsfasen

Der er gennemført vibrationsberegninger for nuværende og fremtidig situation med det sideflyttede spor. Beregningerne er udført for at afdække om sideflytningen af spor 2 vil få væsentlige konsekvenser for de boliger der ligger syd for stationen og som i forvejen ligger tæt på sporene.

Beregningerne er lavet på baggrund af data for MR tog, som er det mest sammenlignelige til den konservative side, da beregningsmodellen ikke indeholder valide baggrundsdata for Lint/desiro tog i forhold til vibrationer.

Beregningerne viser, at komfortvibrationsniveauet at grænseværdien for komfortvibrationer  $L_{w} = 75 \text{ dB(KB)}$  allerede i dag er overskredet på 1. salen i de nærmeste ejendomme syd for banen, og at sideflytningen vil betyde en stigning på op til 3 db. Standardafvigelse for beregningerne i Banedanmarks vibrationsmodel er omkring 6 dB, så en ændring på 2-3 dB er indenfor beregningsusikkerheden. Rådgiver oplyser endvidere, at man skal op på en forøgelse på ca. 5 dB for det vil kunne mærkes. Selve ændringen vurderes derfor ikke som væsentlig.

### Vibrationer i anlægsfasen

Boligerne ligger generelt meget tæt på sporene gennem Kvissel by, og der vil derfor være særlig opmærksomhed på at overvåge de nærmeste ejendomme.

Der forventes ikke rammearbejde, men der skal formentlig nedvibreres en lav spuns i forbindelse med fornyelse af lave støttemur. Endvidere kan der blive kørsel med DSM maskine (dynamisk stabilisering af spor). Banedanmark vil sikre, at der inden igangsættelse af aktiviteter, som kan medføre risiko for bygnings-skader, vil blive foretaget fotoregistrering af relevante bygninger og opsætning af vibrationsmålere. Desuden vil arbejdet blive overvåget tæt i udførelsesfasen, så anlægsarbejdet kan stoppes ved en eventuel overskridelse af vibrationsgrænserne for skadelige vibrationer og der evt. kan ændres arbejdsmetode med henblik på at reducere vibrationsniveauet.

## Natur og fredning

Ligger området i et Natura2000 område?

- Ja  
 Nej

Hvor ligger de nærmeste Natura 2000-områder? (Angiv venligst afstand, område nr. samt titel)

1.350 m nord for projektområdet. Område 3: Jerup Hede, Råbjerg og Tolshave Mose

Beskriv udpegningsgrundlaget

Habitatområde 3 indeholder særligt store forekomster af naturtyperne tør og våd hede og tidvis våd eng:

men har også store arealer med mosaik af klitnatur, primært klithede og grå/grøn klit.

Forekomsterne af naturtyperne tør hede, våd hede, tidvis våd eng og hængesæk, udgør hver især mere end 5 % af de enkelte naturtypers samlede areal inden for Natura 2000-områderne i den

kontinentale biogeografiske region i Danmark. Området er desuden udpeget for at beskytte

levesteder for dagsommerfuglen hedepletvinge.

Områdets skovnatur præges af små arealer med skovbevokset tørvemose og stilkekrat.

Naturtyper på udpegningsgrundlaget for habitatområde 3: Strandeng (1330) Grå/grøn klit\* (2130) Klithede\* (2140) Grårisklit (2170) Klitlavning (2190) Enebærklit\* (2250) Søbred med smårter (3130) Kransnålalge-sø (3140) Næringsrig sø (3150) Brunvand sø (3160) Vandløb (3260) Våd hede (4010) Tør hede (4030) Enekrat (5130) Surt overdrev\* (6230) Tidvis våd eng (6410) Urtebræmme (6430) Højmose\* (7110) Nedbrudt højmose (7120) Hængesæk (7140) Tørvelavning (7150) Riggær (7230) Stilke-krat (9190) Skovbevokset tørvemose\* (91D0);

Arter på udpegningsgrundlaget for Habitatområde 3: Hedepletvinge (1065)

Fugle på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde 6:

Engsnarre (Y) Plettet rørvagtel (Y), Engsnarre (Y) Plettet rørvagtel (Y)  
 Trane (Y) Tinksmed (Y) Mosehornugle (Y) Natravn (Y) Hedelærke (Y) Rødrygget tomskade (Y) Trane (Y) Tinksmed (Y)  
 Mosehornugle (Y) Natravn (Y) Hedelærke (Y) Rødrygget tomskade (Y)

Vurderes udpegningsgrundlaget for Natura 2000 at påvirkes?

- Ja  
 Nej

Er der registreret bilag IV-arter i/nær projektområdet?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

Der er ikke registreret bilag IV eller beskyttede arter inden for eller nær anlægsområdet og midlertidige byggepladser. For en sikkerheds skyld, vil der dog blive opsat midlertidigt paddehegn mellem den midlertidige byggeplads og mosen.  
 I Skærum Å, 400 m nordvest for stationsområdet, er der registreret spor fra odder i 2011 og 2016. Det vurderes, at anlægsområdet ligger så langt for fundstedet, at det ikke vil påvirke odderens levevilkår i Skærum Å i anlægsfasen.  
 Skærum Å er forbundet med Åsted Å, som krydser banen øst for stationen og på et stykke løber langs den midlertidige byggeplads sydøst for anlægsområdet. Fra fundstedet af odder og til krydsningen med banen/byggepladsarealet er der mindst 3 km vandløb. De to vandløb løber sammen henholdsvis 8-900 m nedstrøms byggepladsområdet og ca. 2 km nedstrøms odder-fundstedet, hvorefter det samlede vandløb løber ud i havet nord for Frederikshavn.  
 Det vurderes at hverken fornyelsen af afvandingen i spor 2 eller aktiviteterne på byggepladsområderne vil påvirke Åsted Å, og dermed indirekte Skærum Å og dermed odderens levevilkår

Kræver projektet dispensation fra §10, stk. 1, nr. 1, eller §11, stk. 1, i artsfredningsbekendtgørelsen?

- Ja  
 Nej

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

Nej, der er ikke særlige fredningsbestemmelser for området

Påvirkes målsætningerne for vandområderne? (Vurderingen skal foretages med udgangspunkt i samtlige relevante kvalitetslementer)

I forbindelse med etablering af nye perroner på Kvissel station og sideflytningen af spor 2 inden for det eksisterende sporareal, skal afvandingssystemet tilpasses og kobles på eksisterende udledningssystem. Udledningssystemet er til Åsted Å, på nordsiden af banen, ca. 280 m øst fra stationen. Mængde og kvalitet af det afledte vand fra banearialet vil være det samme som i dag.  
 Der etableres en byggeplads sydøst for stationen på et markareal som skræner ned mod Åsted Å. Afrømmet muld placeres i lav vold mod Åsted Å for at forhindre afstrømning af sediment fra byggepladsen til vandløbet i forbindelse med kraftige regnskyl. Der friholdes en minimum 10 m bred zone mellem muldvold og vandløbets kronekant.  
 Åsted Å er målsat og løber ud i Elling Å ca. 500 m nordøst for banens udledningssystem. Elling Å har et 9,4 km langt forløb og løber ud i slutrecipienten "Nordlige Kattegat, Ålbæk bugt (vandområde nr. 225).  
 Med henblik på at vurdere om projektet påvirker målsætningen og muligheden for at opnå god miljøtilstand i Åsted Å, er der udarbejdet et notat der gøre rede for projektets påvirkning Åsted Å, vedhæftet ansøgning.  
 I notatet vurderes det, at projektet ikke vil være til hinder for målopfyldelse af miljømål for kemisk- og økologisk tilstand af modtagereipienterne, og at projektet overholder EU's vandrammedirektiv og lov om vandplanlægning.

Påvirker projektet muligheden for at opnå/opretholde god miljøtilstand i havet jf. havstrategiloven? (Vurdering skal foretages med udgangspunkt i de 11 deskriptorer)

Med henblik på at vurdere om projektet påvirker målsætningen og muligheden for at opnå god miljøtilstand i Åsted Å, er der udarbejdet et notat der gøre rede for projektets påvirkning Åsted Å, vedhæftet ansøgning.  
 I notatet vurderes det, at projektet ikke vil være til hinder for målopfyldelse af miljømål for kemisk- og økologisk tilstand af modtagereipienterne, og at projektet overholder EU's vandrammedirektiv og lov om vandplanlægning.

## Dokumentation

Kort med indtegnet projekt i målestok 1:10.000 eller 1: 5.000

Tidsplan

Kvisse\_oversigtskort\_1\_5000\_grundkort.pdf

256 KB

Kvissel Tidsplan udførsel.png

86 KB

Projektbeskrivelse

Kvissel\_projektbeskrivelse\_til\_Trafikstyrelsen\_10.12.2024.pdf

407 KB

Yderligere bilag

Tryk på "\*" for at tilføje flere bilag.

Kvisse_oversigtskort 1_5000_orthofoto_bilag til screening.pdf	760 KB
Kvissel_Internt Screeningskema_10.12.2024.pdf	627 KB
Kvissel_Støj- og vibrationsvurdering ved Kvissel Station_16-09-2024.pdf	600 KB
Kvissel_Vurdering af påvirkning af målsatte vandløb og kystnært havvand_08.11.2024.pdf	265 KB