

Notat

10.12.2024

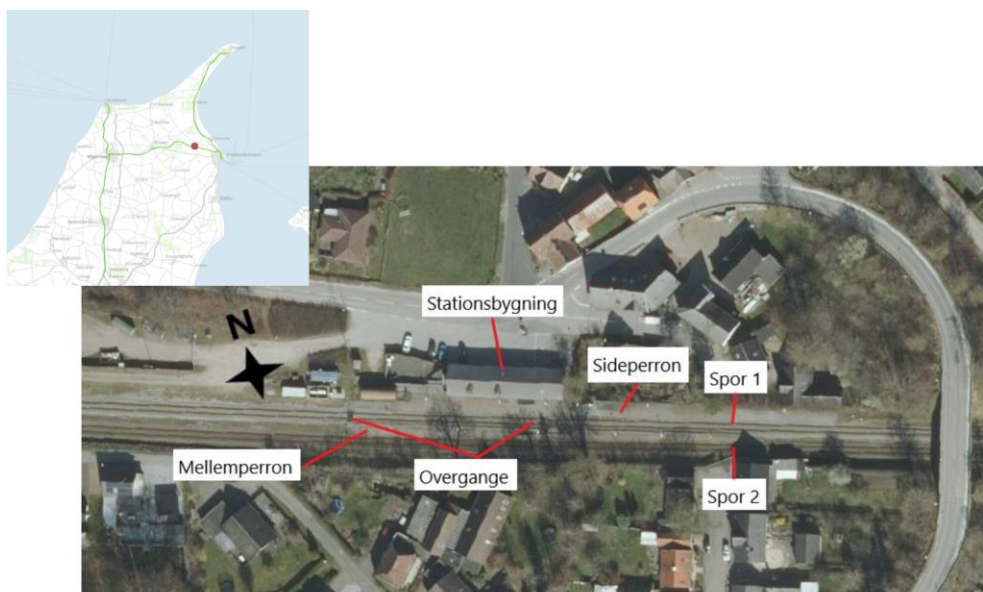
Mette Daugaard Petersen
Anlæg, Planlægning
Arealer & Miljø
+45 +45 93547524
mdap@bane.dk

Kvissel Station, - Nye perroner og sideflytning af hovedspor

Projektet omfatter nye perroner og sporarbejder på Kvissel station, som er beliggende på ETCS-strækning 25 Lindholm – Frederikshavn i km 323.812. Et luftfoto af Kvissel station fremgår af Figur 1.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276



Figur 1 Luftfoto af Kvissel station

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.

Anlægslementerne på stationen er meget nedslidte, og vedligeholdelse af perronerne er ikke længere mulig. Derudover overholder perronerne ikke gældende normer. Fornyelsen af perronerne er vigtig hvis stationen skal kunne betjene passagerer i fremtiden.

På strækningen er Banedanmark infrastrukturejer og infrastrukturforvalter. Nordjyske Jernbaner er operatør.

Projektet udføres i 3 weekendspærringer, hvor der ikke køres med tog på strækningen, samt i to syv-døgnsperinger, hvor der arbejdes i henholdsvis spor 1 og spor 2, med samtidig drift i det spor hvor der ikke arbejdes. Den overordnede anlægsperiode ligger fra ultimo juli 2025 til ultimo august 2025.

Projektomfang og afgrænsning

Helt overordnet omfatter projektet etablering af to nye perroner, og afledt der af, bliver det nødvendigt at sideflytte spor 2 en smule mod syd.

Selve anlægsstrækningen afgrænser sig fra sporskifte 01 i vest til sporskifte 01 (ved overføringen af Brovej), i alt ca. 440 m gennem Kvissel By, fra km 323.461 – 323.900, som angivet med blå streg på figur 2.

Selve anlægsarbejdet foregår på bane matrikel 25a Kvissel By, Åsted, mens matriklerne 25c og 8a Kvissel By, Åsted, planlægges anvendt som byggepladsarealer.



Figur 2 Anlægsstrækning markeret med blå

For at gøre plads til anlæg af de nye side- og mellemperroner, så de opfylder normer og krav, er det nødvendigt at sideflytte spor 2 op til 80 cm mod syd på en mindre strækning, mens spor 1 alene justeres. I forbindelse med sideflytningen af spor 2 etableres ny sporkasse og lægges nye sveller og skinner ligesom afvandingen tilpasses og kobles på eksisterende afvandingsystem. Stationsbygningen berøres ikke.

Som en del af projektet opsættes passagehindrende hegn på midterperronen, så der derfra kun er adgang til det sydligere spor 2, mens spor 1 betjenes fra den sideliggende perron med den gamle stationsbygning. Endvidere opsættes ny belsning på stationen.

Stræknings hastighed og antal tog (nat/dag) gennem stationen ændres ikke i forbindelse med projektet.

Der forventes etableret et mindre byggepladsområde til skurvogne mv lige nord for banen på et tidligere baneareal der i dag bruges som genbrugsplads for haveaffald (orange markering nord for anlægsområdet). Som en nødvendig del af projektet skal der desuden etableres en større byggeplads til mellemdeponering af materialer ind og ud af projektet. For at sikre adgang til spor 2 (det sydlige spor på stationen) uden at skulle krydse spor 1, hvor der skal opretholdes drift mens der arbejdes i spor 2, skal byggepladsen placeres syd for banen og mellem de to sporskifter (strækningen er enkeltsporet uden for stationsområdet). Byggepladsen ønsket derfor placeret på en mark syd for byen, som vist med orange flade på figur 2. Den præcise afgrænsning af byggepladsområderne aftales med myndigheder og håndteres gennem ekspropriationsproces. En del af den sydlige byggeplads ligger i landzone og derfor skal der søges dispensation til at etablere byggepladsen.

Der forventes ikke at skulle eksproprieres arealer permanent til projektet, alene til midlertidige arbejdsarealer.

Miljø- og arealmæssige forhold

De miljømæssige konsekvenser af projektet er gennemgået i vedlagte screeningsskema, - og de vigtigste pointer er gennemgået nedenfor.

Natur

Øst for Kvissel by krydser banen det beskyttede og målsatte vandløb Åsted Å, ligesom der ligger en §3 beskyttet mose lige syd for banen. Desuden er der udlagt en økologisk korridor omkring vandløbet (se figur 3). Åsted å er omfattet af en åbeskyttelseslinie, som der skal søges dispensation for i forbindelse med etablering af byggepladsen.

I 2015 blev der lavet en natur-besigtigelse af den mark som byggepladsen foreslås udlagt på, og den sydlige del blev foreslået som muligt §3 overdrev. Arealet er dog ikke registreret som §3, og Frederikshavn kommune har 11.10.2024 oplyst at arealet ikke er omfattet af §3 i miljøbeskyttelsesloven.

Den midlertidige byggeplads, syd for banen, placeres på markareal umiddelbart vest for mose og vandløb. I forbindelse med indretning af byggepladsen vil der tages forholdsregler således at mose og vandløb ikke berøres hverken direkte eller indirekte. I forbindelse med indretning af byggepladsen placeres mulden i en langsgående vold mellem vandløb og grusplads, med henblik på at forhindre at der løber sediment ud i vandløbet i en skybrudssituation. Mellem muldvold og vandløbsbrink vil der være en friholdt zone på 10 m.

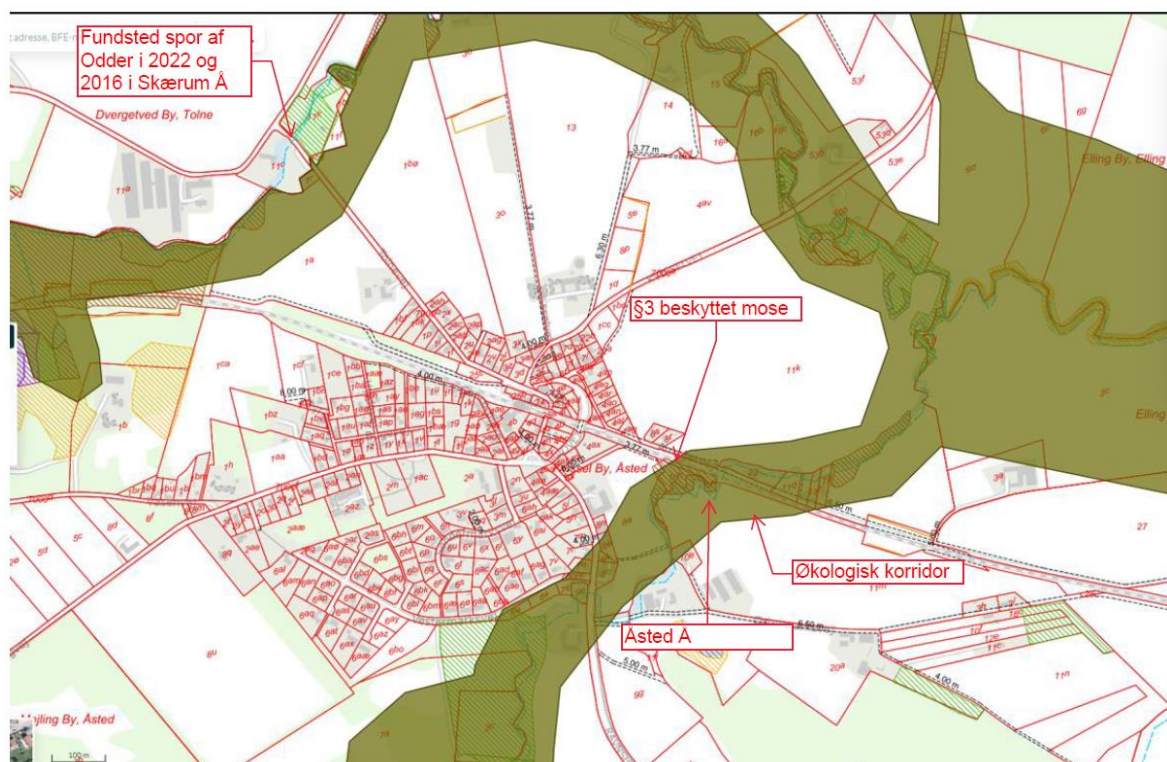
Der er ikke registreret bilag IV eller beskyttede arter inden for eller nær anlægsområdet og midlertidige byggepladser. For en sikkerheds skyld, vil der dog blive opsat midlertidigt paddehegn mellem den midlertidige byggeplads/muld-volden og mosen/åen.



I Skærum Å, 400 m nordvest for stationsområdet, er der registreret spor fra odder i 2011 og 2016 (se figur 3). 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.

Afvandingen af spor 2 tilpasses i forbindelse med sideflytningen af sporet. Modtagerrecipient (Åsted Å), mængde og kvalitet af det afledte vand fra banearealet vil være den samme som i dag. Da Åsted Å er målsat, har Trafikstyrelsen bedt om at der blev lavet en vurdering risikoen for påvirkning af vandløbet i drifts- og anlægsfasen. Vurderingen er vedlagt i selvstændigt notat, og i dette vurderes det, at projektet ikke vil være til hinder for målopfyldelse af miljømål for kemisk- og økologisk tilstand af modtagerrecipienterne, og at projektet overholder EU's vandrammedirektiv og lov om vandplanlægning.

Det vurderes at hverken fornyelsen af afvandingen i spor 2 eller aktiviteterne på byggepladsområderne vil påvirke Åsted Å, og dermed indirekte Skærum Å og odderens levevilkår



Figur 3: Naturforhold

Beplantningen på begge sider af sporet i den østlige ende af projektområdet er registreret som fredskov. Fredskoven syd for banen står på en skråning, og består primært af ung opvækst af ahorn og hassel. I forbindelse med sideflytning af sporet mod syd, vil det ikke blive nødvendigt at rydde fredskov.

Kulturforhold

Området omkring Kvissel Station er udpeget som kulturmiljø i kommuneplanen, og selve stationsbygningen er udpeget med bevaringsværdig 3, svarende til høj bevaringsværdi. Der er dog ikke lavet en lokalplan med krav til bygningens udseende, og kommunen oplyser at de derfor ikke har nogen særlige krav i den forbindelse. I forbindelse med at perronerne skal hæves 20 cm, arbejdes der på at finde en god løsning for hvordan dette løses mest hensigtsmæssigt og med respekt for ejendommen.

Arbejdsområdet ligger inden for Kirkebyggelinien omkring Åsted Kirke. Da der ikke opføres byggeri inden for byggelinien der er højere end 8,5 m, skal der ikke søges dispensation.

Jernbanebroen over Åsted Å, Kvissel Bro er fredet og der er udlagt en 100 m beskyttelseszone omkring broen. Den valgte løsning vil ikke påvirke Kvissel Bro, men en del af byggepladsen ligger inden for beskyttelseszonen og derfor skal der søges om dispensation.

Støj og vibrationer

Anlægsfasen

De nærmeste boliger ligger ret tæt på banen i projektområdet i Kvissel by, og der vil derfor være fokus på at minimere de gener anlægsarbejdet vil medføre. Projektet udføres i tre weekendspærringer, hvor der ikke køres med tog på strækningen, samt i to syv-døgnsperinger, hvor der arbejdes i henholdsvis spor 1 og spor 2, med samtidig drift i det spor hvor der ikke arbejdes.

Det må forventes at det der skal arbejdes i natperioden, for at nå arbejdet inden for spærringerne. Særligt støjende arbejder vil som udgangspunkt blive udført i dagsperioden. Der vil være fokus på at begrænse støj- og vibrationer ved valg af arbejdsmetoder, og der vil blive opsat vibrationsmålere på nærmeste ejendomme.

Driftsfasen

Støj

For at afdække om sideflytningen af spor 2 vil have væsentlige konsekvenser for de boliger der ligger syd for stationen og som i forvejen ligger tæt på sporerne, er der gennemført beregninger af driftsstøjen for nuværende og fremtidig situation med det sideflyttede spor. Se notat: Støj- og vibrationsvurdering ved Kvissel Station_16-09-2024.

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 L_{den} ved de nærmeste boliger vil stige med op til 3 dB i forbindelse med sideflytningen, men at L_{den} 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 L_{Amax} , for tog der holder ved stationen, viser beregningerne en stigning på 1-2 dB, men også her væsentligt under grænseværdien på 85 dB.

Regnes der på støjen fra den mest støjende togpassage L_{Amax} , for gennemkørende tog, viser beregningerne en stigning på op til 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.

Vibrationer

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 sporerne.

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 $L_{w} = 75$ 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 før det vil kunne mærkes.

Selve ændringen vurderes derfor ikke som væsentlig.

Samlet vurdering

Samlet set vurderes de miljømæssige konsekvenser af projektet i både anlægs- og driftsfase at være begrænsede og ikke væsentlige.

