

## Screeningskema

Hvis projektet er omfattet af et punkt på bilag 2, som i sig selv udløser screeningspligt, er skemaet ikke nødvendigt, men nyttigt.

I de tilfælde, hvor vi ikke "automatisk" udfylder del 2, kan det være en god ide at udfylde skemaet alligevel for overblikket over projektet.

Screeningskemaet er et værktøj, der kan anvendes til en indledende vurdering af jernbaneprojekter i forhold til MKV-reglerne. Skemaet er udformet som en hjælp til afklaring af, om et baneprojekt kan have væsentlig indvirkning på miljøet, og dermed skal sendes til ekstern MKV-screening i Trafikstyrelsen (TST). I de tilfælde, hvor det vurderes, at projektet ikke er screeningspligtigt, udgør det udfyldte skema Banedanmarks dokumentation for den foretagne miljøvurdering.

**Hvis projektet er omfattet af et punkt på bilag 2, som i sig selv udløser screeningspligt, er skemaet ikke nødvendigt, men nyttigt.**

Skemaet består af 4 dele, hvor emnerne er prioriteret i forhold til deres mulige betydning for en eventuel screeningsproces.

1. del: Vurdering om projektet skal screenes af TST. Her spørges om emner, som i sig selv udløser screeningspligt.
2. del: Uddybende vurderinger hvis projektet vurderes til, at det skal MKV-screenes.
3. del: Opsummering af vurderinger i del 1 og 2
4. del: Samlet konklusion på de foretagne miljøvurderinger

Skemaet anvendes til de nedenstående projektkategorier omfattet af bilag 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 om lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

**Punkt:**

**1d - Nyplantning eller rydning af skov med henblik på omlægning til anden arealudnyttelse**

**2a - Råstofindvinding fra åbne brud samt tørvegravning (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1) f.eks. sidetag af råstoffer eller indvindig til banebygning i det hele taget.**


**10a - Anlægsarbejder i industrizoner f.eks. NISB**




- 10b - Anlægsarbejder i byzone, herunder opførelse af butikscenter og parkeringsanlæg (I den engelske udgave tolkes dette som "byudvikling")
- 10c - Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler .....
- 10f - Anlæg af vandveje, som ikke er omfattet af bilag 1, kanalbygning og regulering af vandløb
- 10g - Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1) *f.eks. regnvandsbassiner*
- 10l - Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1
- 11b - Anlæg til bortskaffelse af affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)
- 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 (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).

**SAMT**

For anlæg omfattet af risikobekendtgørelsen (BEK nr. 372 af 25/04/2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer), kan særlige forhold være gældende og denne type anlæg indgår derfor også i skemaet.

 Angiver at projektet skal screenes af TST

 Angiver at forholdet skal indgå i en samlet vurdering af om projektet skal screenes af TST

### Kort beskrivelse af projektet (gerne med kort) og dato:

#### 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.

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



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 og standarder. Fornyelsen af perronerne er vigtig, hvis stationen skal kunne betjene passagerer i fremtiden.

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

### 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 til området mellem de to sporskifter N001 og N002, i alt ca. 440 m gennem Kvissel By, fra km 323.461 – 323.900, som angivet med blå streg på figur 2.



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 midt i Kvissel by, mens spor 1 alene justeres. I forbindelse med sideflytningen af spor 2 etableres ny sporkasse og lægges nye sveller og skinner samt laves ny afvanding i spor 2, som kobles på eksisterende afvandingssystem. En lav støttemur placeret mellem spor 2 og en mindre lokalvej (Concordiavej) skal endvidere udskiftes.

Som en del af perronprojektet opsættes der hegn på den nye midterperron og opsættes nye lysmaster på begge peronner.

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 endvidere 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. Det forventes derfor at byggepladsen vil blive placeret på marken vist med orange flade på figur 2. Den præcise afgrænsning af byggepladsområderne aftales med myndigheder og håndteres gennem ekspropriationsproces. Byggepladsen ligger delvist i byzone, delvist i landzone.

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

Hvilke(t) punkt(er) i Bilag 2, jf. ovenfor, **kan** projektet være omfattet af:

<input checked="" type="checkbox"/>	Pkt. 10c. Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler
<input type="checkbox"/>	Pkt. 11b. Anlæg til bortskaffelse af affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1) <i>f.eks genindbygning af jord</i>
<input type="checkbox"/>	Pkt. 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 (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)

Tjek evt. andre bilagspunkter end de her nævnte

Omfatter projektet anlæg til omlæsning eller oplag af farligt gods: **Nej**

<input type="checkbox"/>	Hvis ja, skal det undersøges om anlægget er omfattet af risikobekendtgørelsen (BEK nr. 372 af 25/04/2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer)
--------------------------	--



## 1. Skal projektet screenes

Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
1.01 Er der behov for permanent ekspropriation?		X	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><input type="checkbox"/> Beboelsejendomme (areal og/eller bygninger):</div> <div><input type="checkbox"/> Landbrugsareal:</div> <div><input type="checkbox"/> Arealer med rekreative, landskabelige, kulturhistoriske eller naturmæssige kvaliteter af betydning.</div> </div>
1.02 Er der behov for midlertidig ekspropriation/leje af arealer, der ikke tilhører Banedanmark under anlægsarbejdet?	X		<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><input type="checkbox"/> Beboelsejendomme (areal og/eller bygninger):</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Landbrugsareal: <b>Byggeplads til mellemdponering af materialer mv.</b></div> <div><input type="checkbox"/> Arealer med rekreative, landskabelige, kulturhistoriske eller naturmæssige kvaliteter af betydning.</div> </div>
1.03 Forventes projektet at ændre eller påvirke eksisterende vandløb i et omfang, der kræver tilladelser efter vandløbsloven?	X		Der skal etableres ny afvanding i spor 2, som kobles på eksisterende afvanding, der har udledningspunkt ved Åsted Å, øst for Kvissel station. Der ændres ikke i opland eller afledt vandmængde fra sporarealet. 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 denne vurderes det, at projektet <u>ikke</u> 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.
1.04 Er der andre projekter eller aktiviteter i området, der sammen med dette projekt medfører en påvirkning af miljøet (kumulative forhold) f.eks. andre infrastrukturprojekter?		X	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><input type="checkbox"/> Hvis ja, med væsentlig påvirkning (f.eks. arealudlæg, støj mv)</div> <div><input type="checkbox"/> Hvis ja, uden væsentlig påvirkning</div> </div>



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
1.05 Overskrides de normalt anvendte grænseværdier for støj i anlægsfasen?	X		<p>Projektet udføres i 3 weekendspæringer, hvor der ikke køres med tog på strækningen, samt i to syvdøgnsspæringer, hvor der arbejdes i henholdsvis spor 1 og spor 2, med samtidig drift i det spor hvor der ikke arbejdes.</p> <p>Arbejdet omfatter nedbrydningsarbejder (gamle perroner), gravearbejder, etablering af nye perroner, sporarbejder mv. Der forventes ikke rammearbejder.</p> <p>For at kunne nå arbejdet inden for spæringerne, bliver det nødvendigt at arbejde i natperioden. Særligt støjende arbejder vil som udgangspunkt blive udført i dagsperioden</p> <p>Inden arbejdet igangsættes vil det blive anmeldt til Frederikshavn Kommune (anmeldelse af midlertidige aktiviteter, herunder støv- eller støjfrembringende bygge- og anlægsarbejder).</p> <p>Banedanmark vil i forbindelse med anlægsarbejdet løbende informere og varsle beboere lokalt i nærområdet omkring projektet, vedr. udførselstidspunkter og varighed for de mest støjende arbejder m.m. Herved vil det være muligt for beboere i god tid at planlægge evt. forholdsregler.</p>
1.06 Ændres det eksisterende støjniveau væsentligt i driftsfasen?			<p>Der er gennemført beregninger af driftsstøjen for nuværende og fremtidig situation med det sideflyttede spor. Beregningerne udføres 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.</p> <p>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.</p> <p>Beregningerne viser at gennemsnitsstøjen <math>L_{den}</math> ved de nærmeste boliger vil stige med op til 3 dB i forbindelse med sideflytningen, men at <math>L_{den}</math> både i dagens situation og i den fremtidige situation ligger langt <u>under</u> grænseværdien på 64 dB.</p> <p>Regnes der på støjen fra den mest støjende togpassage <math>L_{Amax}</math>, <u>for tog der holder ved stationen</u>, viser beregningerne en stigning på 1-2 dB, men også her væsentligt under grænseværdien på 85 dB.</p> <p>Regnes der på støjen fra den mest støjende togpassage <math>L_{Amax}</math>, <u>for gennemkørende tog</u>, 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</p>







Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
			<p>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.</p> <p>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.</p>
1.07 Vil projektet give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer i anlægsfasen?			<p>Ramning /spunsning /nedvibrering og lignende:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kortvarigt: Der forventes ikke rammearbejde, men nedvibrering af spunsvæg i forbindelse med udskiftning af støttemur. Derudover kan der forventes kørsel med DSM maskine (dynamisk stabilisering af spor)</p> <p><input type="checkbox"/> Langvarigt</p> <p><i>Læs definitioner af kort/lang i MSTs vejledning</i></p>
1.08 Vil projektet give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer i driftsfasen?		X	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Beregningerne viser, at komfortvibrationsniveauet at grænseværdien for komfortvibrationer Law = 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.</p>



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
1.09 Vil projektet udgøre en risiko for vandforurening i anlægsfasen (grundvand og overfladevand)?		X	<p>(Normalt vil denne type påvirkning forekomme i forbindelse med større baneprojekter, der er omfattet af Bilag 1 i jernbaneloven og dermed MKV-pligtige. NB: Husk afledte effekter)</p> <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Lokalt vandværk/ andre borerer:  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Overfladevand  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Andet: </p> <p>Anlægsområdet ligger uden for OSD. Der er registreret tre gamle drikkevandsboringer i Jupiter (GEUS) inden for en afstand af 300- 800 m, men ingen er ikke aktive. Anlægsarbejdet omfatter ikke grundvands-senkning eller dybe udgravninger der kan påvirke grundvandet.</p> <p>Risikoen for forurening af grundvandet fra spild i både anlægs- og driftsfasen er begrænset. Risikoen for spild i anlægsfasen søges minimeret ved, at der stilles krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier, herunder krav om spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod at blive påkørt. Mobile tanke flyttes så lidt som muligt, og entreprenørmaskiner og udstyr skal sikres og være vedligeholdt, så risikoen for brud på hydraulikslanger og lignende minimeres. I forbindelse med indretning af den store byggeplads, vil der være fokus på at placere evt. olieoplag mv så langt væk fra Åsted Å og mose som muligt. I forbindelse med indretning af byggepladsen placeres mulden i en langsgående vold mellem vandløb og grusbyggeplads, 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.</p> <p>I forbindelse med udbud af opgaven vil der desuden blive stillet krav om, at entreprenøren udarbejder en beredskabsplan for projektet, så det står helt klart for alle, hvem der skal gøre hvad, og hvem der skal kontaktes i forbindelse med et eventuelt spild eller anden form for ulykke. En sådan beredskabsplan skal også indeholde en plan for at forhindre/begrænse at et evt. spild spreder sig til Åsted Å via dræn/banegrøft .</p> <p>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 denne vurderes det, at projektet <u>ikke</u> vil være til hinder for målopfyldelse af miljømål for kemisk- og økologisk tilstand af modtagerecipienterne, og at projektet overholder EU's vandrammedirektiv og lov om vandplanlægning.</p>



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
<p>1.10 Påvirker projektet beskyttede områder (§ 3-arealer herunder vandløb)?</p> <p><i>Direkte eller indirekte tænk på effekt af grundvandssænkning som skader på lang afstand</i></p>		X	<p>  Afledt effekt</p> <p>Åsted Å er et beskyttet og målsat vandløb, som krydser banen øst for Kvissel by. Vandløbet eller arealerne omkring berøres ikke direkte i forbindelse med spor- og perronarbejderne. Den eksisterende afvanding fra banearealet har afledningspunkt ved Åsted Å. Afvandingen af spor 2 tilpasses i forbindelse med sideflytningen af sporet. Udledningspunkt, modtagerrecipient, mængde og kvalitet af det afledte vand fra banearealet vil være den samme som i dag. De nærmere detaljer afklares med vandløbsmyndigheden i forbindelse med detailprojektering.</p> <p>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 denne vurderes det, at projektet <u>ikke</u> 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.</p> <p>Syd for banen ved Åsted Å er der registreret en §3 beskyttet mose. Den midlertidige byggeplads, syd for banen, placeres på markareal umiddelbart vest for mosen. I forbindelse med indretning af byggepladsen vil der tages forholdsregler således at mosen ikke berøres hverken direkte eller indirekte.</p> <p>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.</p>



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
1.11 Påvirker projektet fredede områder?		X	
1.12 Påvirker projektet registrerede, internationalt eller nationalt beskyttede områder (f.eks. Natura 2000, Lillebælt...)		X	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; margin-bottom: 5px;"></div> </div> <div> <p>Hvis ja, bliver arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget påvirket?</p> <p>Hvis ja, bliver arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget ikke påvirket?</p> </div> </div> <p>(NB: Hvis arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget påvirkes, skal der udfærdiges en væsentlighedsvurdering inden indsendelse til TBST.)</p>
1.13 Forventes projektet at påvirke beskyttede arter eller bilag IV-arter?		X	<p>Der er ikke registreret bilag IV eller beskyttede arter inden for eller nær anlægsområdet og midlertidige byggepladser.</p> <p>Dog er der i Skærum Å, 400 m nordvest for anlægsområdet, registreret spor fra odder i 2011 og 2016.</p> <p>Skærum Å er forbundet med Åsted Å, som krydser banen øst for stationen og på et stykke løber langs den midlertidige byggeplads. Fra fundstedet af odder og til krydsningen med banen/byggepladsarealet er der mindst 3 km vandløb.</p> <p>De to vandløb løber sammen henholdsvis 8-900 m nedstrøms byggepladsområdet og ca. 2 km nedstrøms odder-fundstedet, hvorefter de løber ud i havet nord for Frederikshavn.</p> <p>Det vurderes, at projektet ligger så langt for fundstedet, at det ikke vil påvirke odderens levevilkår i Skærum Å.</p> <p>Der er ikke registreret beskyttede arter eller bilag IV arter i det beskyttede moseområde øst for det midlertidige arbejdsareal. For en sikkerheds skyld, vil der dog blive opsat midlertidigt paddehegn mellem den midlertidige byggeplads og mosen.</p> <div style="margin-top: 20px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <p>Hvis ja, kan det afværges ?</p> </div>



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
			Hvis ikke sendes screeningsansøgning til TST for afgørelse af, at kompensations tiltag er tilstrækkelige.
1.14 Forventes der konsekvenser for lokalbefolkningen?	X		<p>Under udførelsen vil der være reduceret drift på jernbanen, ligesom der må forventes at være gener i form af støj og vibrationer, som søges reduceret ved planlægning, valg af arbejdsmetoder og information til naboerne.</p> <p>Sporet sideflyttes permanent 80 cm mod syd inde midt i Kvissel by. Det er udført støj- og vibrationsberegninger som viser at der i driftsfasen vil være en forøgelse af støjen i størrelsesordenen 3 dB ved de seks nærmeste ejendomme, men at de beregnede værdier fortsat ligger langt under grænseværdien for banestøj. Beregningerne viser endvidere at der vil ske en lille stigning i vibrationsniveauet, som dog ligger inden for beregningsusikkerheden.</p>

Konklusion			
Vurderes det ud fra resultatet af del 1, at projektet skal MKV-screenes af TST?	X		Ja, der er tale om en sporflytning inde midt i en by.



## 2. del (uddybende MKV-screening) udfyldes, når det giver mening, og sendes med til TST

Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.01 Forventes projektet at omfatte gravearbejde med <u>opgravning af jord</u> fra arealer på forureningskortlagte eller områdeklassificerede arealer?	X		I forbindelse med sideflytning af spor og etablering af nye perroner skal der håndteres jord fra stationsområdet. Hele baneområdet er omfattet af områdeklassificering, og jorden skal derfor håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsen. Der er ikke registreret kortlagte arealer på stationsområdet.
2.02 Forventes projektet at omfatte gravearbejde med <u>opgravning eller bortskaffelse</u> af jord i øvrigt?	X		Der skal udføres gravearbejder på stationsområdet, og på byggepladsen vil der blive etableret plads til mellemdeponering og evt. prøvetagning af opgravet jord. Opgravning og bortskaffelse forventes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger. Banedanmarks håndtering, flytning og bortskaffelse vil ske i henhold til relevante tilladelser fra Frederikshavn Kommune.
2.03 Vil projektet udgøre en risiko for vandforurening i driftsfasen (grundvand og overfladevand)?		X	Se 1.09
2.04 Forventes projektet at give anledning til ændring i afledning af vand fra Banedanmarks arealer, herunder gravearbejder i forbindelse med eksisterende afvandingssystemer?	X		Der skal der laves ny afvanding i spor 2, som kobles på eksisterende afvandingssystem. Åsted Å er i dag recipient for drænvand fra stationen, og vil også være det fremover. Der ændres ikke på udledningspunkt. De nærmere detaljer afklares med vandløbsmyndigheden i forbindelse med detailprojekteringen.



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.05 Har projektet behov for råstoffer i anlægs- og driftsfasen (angiv mængde)?	X		<input checked="" type="checkbox"/> Grus: <input checked="" type="checkbox"/> Stål: <input checked="" type="checkbox"/> Granit: <input type="checkbox"/> Andet: Beton til peronner og sveller Forbruget af materialer vil være af et begrænset omfang, da der er tale om et lille projekt .
2.06 Har projektet behov for vand i anlægs- og driftsfasen?	X		Der vil være behov for vand i anlægsfasen, primært som bestanddel i beton og til entreprenørens drift af skurby og velfærdsforanstaltninger. Endvidere skal der benyttes vand til støvbekæmpelse i tørre perioder.
2.07 Produces der affald som følge af projektet i anlægs- og driftsfasen, herunder bortskaffelse af træsveller?	X		Der vil være betonaffald fra de gamle perroner og sveller samt skærver. Det undersøges om beton og skærver kan nedknuces og genanvendes internt i projektet, f.eks. som genbrugsstabil i de nye perroner. Der vil være stålaffald fra gamle lysmaster, skinner og elektronikaffald. Der vil være almindeligt brandbart affald fra drift af skurby og velfærdsforanstaltninger. Konstateres der forurenede jord, vil dette blive håndteret som farligt affald.  Entreprenørens håndtering, flytning og bortskaffelse af jord og midlertidigt oplag af potentielt forurenede materialer vil ske på grundlag af de tilladelser som indhentes fra myndighederne. Bortskaffelse af affald vil ske i henhold til Frederikshavns affaldsregulativer.
2.08 Forventes projektet at omfatte håndtering af bagharp eller brugte skærver, elkabler, elektronikaffald eller asbestholdigt materiale?	X		Soldes skærverne inden evt. nedknuksning, vil der være en mængde solderest/bagharp der prøvetages og håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsen. Der vil være ledninger, kabler og elektronikaffald i forbindelse med etablering af ny stationsbelysning. Mængde afhænger af den valgte løsning. Der forventes ikke asbestholdigt affald eller affald indeholdende PCB  Bortskaffelse af affald vil ske i henhold til gældende regler for håndtering af bygge- og anlægsaffald.



Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.09 Producers der spildevand som følge af projektet i anlægs- og driftsfasen?	X		Der vil være en mindre mængde sanitært spildevand fra skurvogne i anlægsfasen, der ledes til kloak eller opsamles. I driftsfasen vil der ikke være ændrede mængder af spildevand.
2.10 Forudsætter projektet etablering af yderligere forsyningsledninger (el, gas, kloak)?		X	
2.11 Vil projektet give anledning til vibrationsskader på bygninger?	(X)		Boligerne ligger generelt meget tæt på sporerne gennem Kvissel by, og der vil derfor være særlig opmærksomhed på at overvåge de nærmeste ejendomme. Der forventes ikke rammearbejde, men der skal formentligt 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 bygningsskader, 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.
2.12 Vil projektet give anledning til støvgener, herunder fra skærver, slibestøv m.m.?	X		Opbrydning af beton, jordarbejder mm kan være kilder til støvemission, der kan have stor midlertidig indflydelse på den lokale luftkvalitet. Graden af støvemission vil variere fra dag til dag og være afhængig af aktivitetsniveauet, de specifikke aktiviteter, jordtypen samt de meteorologiske forhold (nedbør, vindretning og -hastighed). I perioder med tørt vejr og vind, vil der være størst risiko for at kunne påføre naboer støvgener, men det vurderes at være af begrænset omfang set i lyset af anlægsarbejdets varighed. Støvgener begrænses ved vandning i tørre perioder.  I driftsfasen vil der ikke være støvgener som følge af anlægsprojektet.





Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.13 Vil projektet give anledning til lugtgener?		X	
2.14 Vil projektet give anledning til lysgener, herunder gener pga. ny belysning?	X		<p>I anlægsfasen vil der være behov for opsætning af arbejdslys i perioder hvor der arbejdes aften og nat. For ikke at genere beboerne i omkringliggende ejendomme, placeres arbejdslys så vidt muligt, så det ikke generer omgivelserne unødigt. Dette er især vigtigt i bymæssig bebyggelse, hvor de nærmeste naboer er relativt tæt på arbejdsarealerne.</p> <p>I driftsfasen vil lys/genskin fra den nye perronbelysning kunne give lysgener for ejendomme tæt på perronerne. Dette søges derfor minimeret ved at retningsbestemme lyskeglen mod perronområderne. Med retningsbestemte lyskegler vurderes det, at der ikke vil være tale om direkte oplysning af naboarealerne, men om en oplyst station som vil kunne ses fra naboarealerne. Stationen er også oplyst i dag.</p>
2.15 Må projektet forventes at udgøre en særlig risiko for uheld?		X	Projektet er ikke forbundet med særlig risiko for uheld.
2.16 Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening?		X	



Kommuneplaninteresser			
Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.17 Forudsætter projektet ændring af lokal- eller kommuneplaner?		X	
2.18 Indebærer projektet en midlertidig eller permanent begrænset anvendelse af naboarealer ud over, hvad der fremgår af gældende kommune- og lokalplan.	X		I anlægsperioden vil der være reduceret adgang til arealerne omkring Kvissel stationsbygning, som i dag benyttes til kulturhus. Der vil dog være adgang til stationsbygningens indvendige faciliteter i anlægsperioden.
2.19 Vil projektet udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets råstoffer (råstofområder)?		X	
2.20 Ligger projekt i udpegede økologiske forbindelser? (alle kategorier)	x		En del af byggepladsområdet syd for banen, ligger inden for økologisk forbindelse udpeget omkring Åsted Å.
2.21 Indebærer projektet en mulig påvirkning af sårbare vådområder, herunder lavbundsområder?		X	Syd for banen ved Åsted Å er der registreret en mose som beskyttet naturtype. Projektet berører ikke mosens direkte, men der skal laves tiltag og indretning af byggepladsen, så oplag af olieprodukter, mellemdeponering af lettere forurenede jord, sker længst væk fra mosens.
2.22 Ligger projektet i naturbeskyttelsesområder jf. PL § 11a stk. 3?		X	(Hvis ja, uddyb hvis området er potentielt. Hvis området er registreret se nedenunder)



Kommuneplaninteresser			
Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.23 Vil projektet være i strid med eller til hinder for etablering af planlagte reservater eller naturparker?		X	
2.24 Kan projektet påvirke historiske landskabstræk?		X	
2.25 Kan projektet påvirke kulturelle landskabstræk / værdifulde kulturmiljøer?	(X)		<p>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.</p> <p>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 Kvissel Bro, og der forventes ikke anlægsarbejder inden for beskyttelseszonen</p>
2.26 Kan projektet påvirke større sammenhængende landskaber/ værdifulde landskaber?		X	
2.27 Kan projektet påvirke arkæologiske værdier/landskabstræk?	X		<p>Selve banearealet hvor anlægsarbejdet skal udføres, vurderes at være uden arkæologiske interesser, men det midlertidige arbejdsareal på nærliggende mark, skal vurderes af det lokale museum, Vendsyssel Historiske Museum. Vurderer museet at der kan være arkæologiske interesser, udfører museet en arkæologisk forundersøgelse (søgerender), inden arealet tages i anvendelse som byggeplads.</p>
2.28 Kan projektet påvirke geologiske landskabstræk?		X	



Bygge- og beskyttelseslinjer			
Kriterium	Ja	Nej	Bemærkninger
2.29 Forudsætter projektet rydning af skov (fredskov), herunder konflikt med skovbyggelinjer?		X	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 opværkst af ahorn og hassel. <u>I forbindelse med sideflytning af sporet mod syd, vil det ikke blive nødvendigt at rydde fredskov.</u>
2.30 Vil projektet komme i konflikt med kirkebyggelinjer og/eller sten- og jorddiger?	X		Kvissel Kirke er omfattet af en beskyttelseslinje som omfatter projektområdet. Projektets omfang forventes ikke at nødvendiggøre dispensationer for beskyttelseslinjen, da der ikke vil blive opført bygninger eller konstruktioner, som er højere end 8,5 meter.
2.31 Vil projektet komme i konflikt med å- og søbeskyttelseslinjer?	X		Åsted Å afkaster en åbeskyttelseslinje. Byggepladsen syd for banen ligger inden for Åbeskyttelseslinien.
2.32 Forventes området at rumme nationalt fredede arter (ex. Orkideer)?		X	Nej



### 3. Opsummering

	Ja	Nej	Bemærkninger
3.01 Forventes miljøpåvirkningerne at kunne være væsentlige samlet?		X	
3.02 Må den samlede miljøpåvirkning betegnes som kompleks?		X	
3.03 Er påvirkningen varig?	X		Sporet sideflyttes permanent 80 cm mod syd inde midt i Kvissel by. Det er udført støj- og vibrationsberegninger som viser at der i driftsfasen vil være en forøgelse af støjen i størrelsesordenen 3 dB ved de seks nærmeste ejendomme, men at de beregnede værdier fortsat ligger langt under grænseværdien for banestøj. Beregningerne viser endvidere at der vil ske en lille stigning i vibrationsniveauet, som dog ligger inden for beregningsusikkerheden
3.04 Er der andre kumulative forhold?	X		I 2028 skal der laves sporfornyelse på Banestrækningen mellem Aalborg og Frederikshavn, men der er ikke tale om samtidige projekter.

### 4. Konklusion

	Ja	Nej	Bemærkninger
Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at projektet vil påvirke miljøet væsentligt, således at der skal udarbejdes en MKR?		X	Det vurderes på baggrund af screeningen og beregninger af støj og vibrationer i driftsfasen, samt vurdering af det målsatte vandløb, at projektet ikke vil medføre ikke væsentlige påvirkninger af miljøet.