

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København, den 9 marts 2022

J.nr. 2020-22714

Anmodning om tilsidesættelse af Aarhus Kommunes påbud af 17. september 2021 vedrørende anlægsarbejder ved Selkærvej (kommunens j.nr. 20/077123-112)

1. Indledning

Banedanmark har i forbindelse med anmeldelse af støjende arbejde ved Selkærvej i Aarhus Kommune modtaget et påbud fra kommunen af 17. september 2021 i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42.

Banedanmark anmoder hermed om, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren bestemmer, at kommunens påbud af 17. september 2021 ikke skal finde anvendelse for så vidt angår påbuddets vilkår om støj, jf. elektrificeringslovens § 14 a. Påbuddets vilkår om støv og affald skal således forblive i kraft.

Samtidig anmodes om, at transportministeren fastsætter en støjgrænse på 55 dB(A) som grænse for, hvad der skønnes som tåleligt i forbindelse med nattearbejde, når de støjende arbejder udføres over 3 sammenhængende nætter eller mere, dog at der fastsættes en særskilt støjgrænse på 60 dB(A) som grænse for, hvad der skønnes som tåleligt ved enkeltløst. Disse grænser svarer til grænserne i ministeriets afgørelser af 14. februar 2022 for så vidt angår broerne ved Gl. Viborgvej og Silkeborgvej.

De berørte beboere ved Selkærvej vil som følge heraf kunne fremsætte anmodning, på grundlag af Banedanmarks tilbud, om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation for de døgn, hvor de støjende

arbejder om natten overstiger ovennævnte kompensationskriterier, jf. bekendtgørelsen om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation.

De støjende arbejder ved Selkærvej påbegyndes den 1. april 2022 og varer periodevis frem til og med den 1. december 2022, jf. tabellen i afsnit 4.

Arbejderne ved broen ved Selkærvej er del af samme strækning og samme forberedende arbejder til elektrificeringen som broerne ved Gl. Viborgvej og Silkeborgvej. Afsnit 3 (med undtagelse af afsnit 3.1.) i nærværende anmodning er derfor enslydende med anmodningerne for de to andre broer.

2. Aarhus Kommunes påbud af 17. september 2021

Banedanmarks udførelse af anlægsarbejder på Selkærvej er en del af elektrificeringen af Aarhus-Lindholm, som skal være afsluttet i 2026. Den eksisterende bro skal nedrives, og der skal etableres en ny bro højere bro for at give plads til køreledninger.

Banedanmark har d. 2. oktober 2020 anmeldt nedrivningen og øvrige anlægsarbejder ved broen på Selkærvej¹. Forinden og efterfølgende pågik en længerevarende dialog med kommunen, hvor Banedanmark understregede vigtigheden af, at de pågældende anlægsarbejder blev gennemført i henhold til tidsplanen.

Aarhus Kommune traf den 17. september 2021 afgørelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42. Afgørelsen indeholder følgende påbud om støj:

- (1) Der må udføres støjende arbejde på ugens hverdage i tidsrummet kl. 7-18 samt lørdag kl. 7-14. Der er i dette tidsrum ikke fastsat støjgrænser.
- (2) I tidsrummet kl. 18-22 på ugens hverdage fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- (3) Lørdag i tidsrummet kl. 14-18 fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- (4) På søn- og helligdage i tidsrummet 7-18 fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- (5) Lørdag, søn- og helligdage i tidsrummet kl. 18-22 fastsættes en støjgrænse på 50 dB(A).
- (6) I tidsrummet kl. 22-7 fastsættes en støjgrænse på 50 dB(A) og en maksværdi på 55 dB(A).

¹ Bilag 1: Anmeldelse til kommunen, inkl. støjhåndteringsplan, sendt 02.10.2020

- (7) Der må kun udføres ramning og vibrering i tidsrummet kl. 7-18 på ugens hverdage samt lørdag den 2. april 2022 i tidsrummet kl. 6-23.
- (8) Der må i weekenden den 2. og 3. april 2022 udføres særligt støjende arbejde i tidsrummet kl. 6-23, dvs. udførelse af københavnervej og nedrivning mv. Der må udføres almindeligt støjende arbejde uden for disse tidsrum, inkl. natperioden, på dagene 1.-4. april 2021. Der er i dette tidsrum ikke fastsat støjgrænser.

Vilkårene (1)-(6) og først led af vilkår (7) er enslydende med Aarhus Kommunes vilkår for Gl. Viborgvej og Silkeborgvej.

Det andet led af vilkår (7), som vedrører lørdag den 2. april 2022, samt hele vilkår (8) er nye og lempeligere end vilkårene for Gl. Viborgvej og Silkeborgvej. Det er dog stadig ikke muligt for Banedanmark at udføre arbejderne ved Selkærvej indenfor de nævnte vilkår.

Det fremgår af afgørelsen, at Aarhus Kommune ved påbuddet har foretaget en afvejning af den samfundsmæssige betydning af at gennemføre projektet som planlagt overfor støjbelastningen af det nærliggende boligområde. Aarhus Kommune oplyser dog også i afgørelsen, at sikringen af hvile i egen bolig i aften- og nattetimerne skal afvejes over for, hvor mange boliger, der er udsat for støj, i hvor lang tid støjen pågår, sammenholdt med gener for pendlere og samfundsøkonomiske udgifter².

Banedanmark har i forbindelse med anmeldelsen af de støjende arbejder oplyst, at de pågældende anlægsarbejder skal udføres som led i de forberedende arbejder til elektrificering af jernbanen, som er vedtaget med elektrificeringsloven. Således skal broen ved Selkærvej nedrives og der skal etableres en ny bro. De støjende arbejder er planlagt udført i perioden 1. april 2022 til og med 1. december 2022.

Banedanmark har ligeledes til kommunen oplyst, at det ikke kan undgås, at Banedanmark udfører nogle af de støjende anlægsarbejder i aften- og nattetimerne. Dette skyldes, at anlægsarbejderne kun kan gennemføres, når jernbanen er spærret, hvorfor Banedanmark i sin udførelse er bundet af de spæringer, der på forhånd er planlagt. Spæringer lægges typisk i aften- og nattetimerne af hensyn til trafikafviklingen på jernbanen. Dette er også tilfældet for de spæringerne af sporet, der gør det muligt at gennemføre de pågældende støjende arbejder ved Selkærvej.

² Bilag 3: Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2021

Banedanmark fremsendte i forbindelse med Aarhus Kommunens behandling af Banedanmarks anmeldelse såvel en støjhåndteringsplan, samt samfundsøkonomiske beregninger af omkostninger forbundet med udførelse af anlægsarbejder alene i dagtimerne³.

Som det fremgår af nedenstående tabel, er det ikke muligt for Banedanmark at udføre de pågældende anlægsarbejder under overholdelse af disse støjgrænser. samtlige aktiviteter støjer således væsentlig mere en 50 dB(A).

³ Bilag 1 og 2

Stadie	Aktiviteter	Max. støjbelastning – mest belastet bolig				
		Søn- og helligdage, dag (kl. 7- 18)	Lørdag, eftermiddag (14-18)	Hverdag, aften (kl. 18-22)	Lørdag Søn- og helligdage, Aften (kl. 18-22)	Alle ugens dage, Nat (kl. 22 -7)
A	Jordarbejder, Nedvibrering, Sporjustering, Nedrivning	84 dB (60 dB)	84 dB (60 dB)		84 dB (50 dB)	84 dB (50 dB)
B	Indløft af fundamenter, afvanding	arbejde kun i dagtimerne				
C	Jordarbejder					70dB (50 dB)
D	Opsætning af stillads	arbejde kun i dagtimerne				
E	BPU arbejder, Nedtagning af stillads					70 dB (50 dB)
F	Jordarbejder					70 dB (50 dB)
G	Opsætning af telt					57 dB (50 dB)
H	Nedtagning af telt					57 dB (50 dB)

Tallene i parentes er de støjgrænser, som Aarhus Kommune har fastsat i deres afgørelse af 17. september 2021, for de respektive ugedage og tidsrum.

3. Påbuddet vil medføre en væsentlig forsinkelse og/eller fordyrelse af det konkrete projekt.

Hvis Banedanmark skal efterleve Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2022, er det ikke muligt at færdiggøre arbejderne inden for den nuværende tidsplan. De støjede anlægsarbejder kan kun udføres, mens sporet er

spærret. De sporspæringer, der er tildelt projektet, ligger i aften- og nattetimerne af hensyn til den trafikale afvikling på jernbanen. Anlægsarbejderne skal gennemføres inden for de planlagte sporspæringer. Da Banedanmark i henhold til kommunens afgørelse ikke kan udføre støjende arbejder i aften- og nattetimerne, kan de planlagte sporspæringer således ikke anvendes af Banedanmark.

Udførelse af anlægsarbejderne kræver derfor, at der tildeles nye sporspæringer. Det følger således af bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, at mindre spæringer skal indmeldes 21 uger før sporspærring, mens spæringer af længere varighed end 56 timer (svarende til 1 weekend eller helligdagsperiode) skal indmeldes 20 måneder før det pågældende udførelsesår. I praksis betyder dette, at alt over et døgn's totalspærret spor skal indmeldes 20 – 21 måneder før udførelse, og hvis spor skal spærres mere end syv sammenhængende dage, skal indmelding ske 32 - 33 måneder før udførelse. Nye sporspæringer kan forventeligt først tildeles inden for 1-1½ år.

Endvidere kræver det, at disse sporspæringer ligger i dagtimerne, hvis kommunens vilkår skal overholdes. Hvis de fornyede sporspærring lægges i dagtimerne, vil disse have store samfundsøkonomiske konsekvenser. Nedenfor gennemgås de økonomiske konsekvenser for såvel forsinkelsen af de pågældende anlægsarbejder, det afledte økonomiske effekter, samt de samfundsøkonomiske konsekvenser ved de ændrer sporspæringer.

3.1 Fordyrelse af de forberedende arbejder ved Selkærvej

En forsinkelse af anlægsarbejderne i 1 – 1½ år medfører, at Banedanmark må opsig de kontrakter, der er indgået med entreprenøren om anlægsarbejdernes udførelse. Herefter skal arbejderne i fornyet udbud.

Ophævelse af kontrakterne alene indebærer en meromkostning på 1,5 mio. kr. (15 % af entreprisesummen). En fornyet udbudsproces udgør en meromkostning på ca. 400.000-700.000 kr. Hertil kommer en forlænget produktionsperiode, hvis anlægsarbejderne skal udføres inden for hverdage mellem kl. 7-18, samt lørdage kl. 7-14, som Aarhus kommunes støjvilkår tilskriver, hvilket vil medføre en merudgift på 200.000-600.000. Den samlede merudgift vil indebære en meromkostning på 2-5 mio. kr.

3.2 Afledte effekter – fordyrelser af andre projekter

Tidsplanen vedrørende Selkærvej indgår i planlægningen af elektrificeringen af strækningen mellem Fredericia og Lindholm. En forsinkelse af de forberedende arbejder forud for elektrificeringen ved Selkærvej vil indebære en forsinkelse af elektrificeringen af jernbanen på strækningen i sin helhed.



En forsinkelse af anlægsarbejderne har således en række afledte konsekvenser. Følgende anlægsprojekter er afhængige af, at anlægsarbejderne ved Selkærvej gennemføres rettidigt:

- Elektrificeringsprogrammet
- Forberedende arbejder forud for Elektrificeringsprogrammet
- Hastighedsopgraderingen Aarhus - Langå
- Signalprogrammet

De økonomiske konsekvenser ved forsinkelser af Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet vil være betydelige, mens det skønnes, at en forsinkelse af hastighedsopgraderingen vil betyde en fordyrelse på 50-90 mio. kr. svarende til en forøgelse af anlægsbudgettet på 5-10 %. For de øvrige forberedende arbejder vil kommunens restriktive vilkår få betydning for 4 andre brosteder, der vil blive forsinket i op mod 2-3 år med en fordyrelse på omkring 3 mio. kr. til følge per brosted⁴.

3.3 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvis projekterne skal gennemføres i dagsspærringer, vil der være behov for fornyet tildeling af sporspærringer, som ikke vil overholde de nærmere vilkår for varslingskrav aftalt mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne. Hvis Banedanmark ikke i væsentligt omfang overholder de tildelte kapaciteter og kanaler, kan Banedanmark indklages for Jernbanenævnet¹. En sag for Jernbanenævnet kan have store økonomiske konsekvenser.

Overholdelse af kommunens støjvilkår vil betyde, at udførelsen af anlægsarbejderne ved Selkærvej vil kræve et langt højere antal dagsspærringer. I henhold til Banedanmarks udførelsesplan er det nødvendigt med dagsspærringer i 23 dage til udførelse af anlægsarbejderne. Hvis de planlagte natsspærringer skal konverteres til dagsspærringer, vil dette konkret betyde, at der skal være 93 dage med totalspærringer i dagtimerne. De samfundsøkonomiske tab vurderes til at være i størrelsesordenen 65 mio. kr.

3.4 Den samlede fordyrelse

De samlede direkte omkostninger, der er forbundet med en forsinkelse af anlægsarbejderne ved Selkærvej, estimeres til at være ca. 2-5 mio. kr.

Hertil kommer afledte effekter som forsinkelse af Hastighedsopgraderingen og de resterende forberedende arbejder til elektrificeringsprogrammet i Aarhus Kommune, som samlet set medfører væsentlige fordyrelser.

⁴ Bilag 7: Notat om samlede konsekvenser for Banedanmarks anlægsprojekter

Sammenholdt med det samfundsøkonomiske tab er der tale om udgifter mellem 100-150 mio. kr.

Den største afledte effekt er imidlertid forsinkelsen af Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet. Disse forsinkelser vil medføre uoverstigelige omkostninger. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at foretage præcise beregninger for omkostninger ved en forsinkelse af disse programmer.

Det er Banedanmarks vurdering, at elektrificeringen af Fredericia-Lindholm følger en realistisk tidsplan. Banedanmark har tidligt været i dialog med Aarhus Kommune og har foretaget de projektændringer, der var mulige for at imødekomme kommunens tilkendegivelser om, hvilke støjkrav kommunen ville fastsætte for projektet. Aarhus Kommune er ligeledes blevet oplyst om, hvilke samfundsøkonomiske der er forbundet med de fastsatte vilkår.

4. Tåleligt støjniveau fra anlægsarbejder ved Selkærvej

Arbejderne ved broen ved Selkærvej er som nævnt indledningsvist del af samme strækning og samme forberedende arbejder til elektrificeringen som broerne ved Gl. Viborgvej og Silkeborgvej. I modsætning til disse broer er broen ved Selkærvej imidlertid beliggende i et tyndt befolket område, jf. tabellen i afsnit 5.

I sine afgørelser af 14. februar 2022 vedrørende broerne ved Gl. Viborgvej og Silkeborgvej fastsatte transportministeren en støjgrænse på 55 dB(A) som grænse for, hvad der skønnes som tåleligt, når de støjende arbejder udføres over 3 sammenhængende nætter eller mere. Dog fastsatte transportministeren en særskilt støjgrænse på 60 dB(A) som grænse for, hvad der skønnes som tåleligt ved enkeltnætter.

Anlægsarbejderne ved Selkærvej er af varierende karakter og varierer dermed også støjmæssigt. Nedenstående tabel viser, hvordan naboerne til anlægsarbejdet ved Skelkærvej vil blive belastet:

Fase	Periode	Tidsrum	Antal Næt- ter	Tidsrum	Aktivitet	Max støj Lr(dB)
A	01.04.- 04.04.22	22.00 – 06.00	3	22.00 – 06.00	Nedrivning Nedvibrering Jordarbejder sporjustering	84
B	08.04 – 19.04.22	dagperio- den	0	dagperio- den	Indløft af funda- menter afvanding	-
C	10.05- 12.05.22	23.30 – 4.30	2	23.30 – 4.30	Jordarbejder	70
D	23.05 – 27.05.22	dagperio- den	0	dagperio- den	Opsætning af stillads	-
E	26.09 – 3.10.22	23.30 – 4.30	5	23.30 – 4.30	BPU arbejder Nedtagning af stillads	70
F	03.10 – 07.10.22	23.30 – 4.30	4	23.30 – 4.30	Jordarbejder Restarbejder	70
G	18.10 – 20.10.22	23.30 – 4.30	2	23.30 – 4.30	Opsætning af telt	57
H	29.11 – 1.12.22	23.30 – 4.30	2	23.30 – 4.30	Nedtagning af telt	57

Det står på baggrund af ovenstående klart, at nogle af de meget støjende arbejder, der skal udføres, ligger ud over, hvad naboerne må anses for at skulle kunne tåle, og at nogle af de støjende arbejder overstiger, hvad der må anses som acceptabelt.

På baggrund af overstående, og på baggrund af transportministerens tidligere afgørelser, indstiller Banedanmark, at transportministeren fastsætter følgende tålegrenser for så vidt angår arbejderne ved Selkærvej:

- 55 dB(A), som er grænse for, hvad der skønnes som tåleligt, når de støjende arbejder udføres over 3 sammenhængende nætter eller mere.
- 60 dB(A), som er grænse for, hvad der skønnes som tåleligt ved enkelt-nætter.

5. Kompensation til berørte naboer

Niras A/S har 25. januar 2022 på vegne af Banedanmark foretaget supplerende støjberegninger af de planlagte arbejder på Selkærvej. Foruden selve støjberegningen er der foretaget en optælling af antallet af berørte boliger i området omkring Selkærvej opgjort på baggrund af et støjinterval mellem 50 dB(A) og 90 dB(A).

På baggrund af Niras' støjberegninger har Banedanmark opgjort antallet af boliger, som rammes af støj over 55 dB(A) således⁵:

Fase	antal nætter	Antal berørte boliger	Omkostninger per dag	Omkostninger pr. fase
A	3	8	5.120,00 kr.	15.360,00 kr.
B	0	0	0,00 kr.	0,00 kr.
C	2	3	1.920,00 kr.	3.840,00 kr.
D	0	0	0,00 kr.	0,00 kr.
E	5	3	1.920,00 kr.	9.600,00 kr.
F	4	4	2.560,00 kr.	10.240,00 kr.
G	2	0	0,00 kr.	0,00 kr.
H	2	0	0,00 kr.	0,00 kr.

Den samlede skønnede udgift til kompensation er således 39.040 kr.

De samlede omkostninger pr. dag er opgjort under en forudsætning af, at 90 % af boligerne vælger den kontante kompensation på 600 kr. pr. døgn, og 10 % vælger ophold udenfor hjemmet, som er opgjort til 1.000 kr. pr. værelse pr. døgn. Fordelingen mellem kontant kompensation (90 %) og ophold uden for eget hjem (10 %) er skønsmæssig, da Banedanmark endnu ikke har et erfaringsgrundlag på området.

6. Tilsidesættelse af Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2021

Banedanmarks beregninger viser, at Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2021 vil medføre en forsinkelse på 1- 1½ år af elektrificeringen

⁵ Jf. tabellen side 8. Niras' optælling af de berørte boliger ved Selkærvej fremgår af bilag 5.

Aarhus-Lindholm samt en betydelig fordyrelse og forsinkelse af elektrificeringen af denne strækning.

I forhold til den skønnede samlede udgift for de kompensationsgivende anlægsaktiviteter på 39.040 kr., jf. afsnit 5, er det Banedanmarks opfattelse, at betingelserne i elektrificeringslovens § 14 a er opfyldt, fordi der ved tilsidesættelse af Aarhus Kommunes afgørelse af 22. januar 2022 undgås en væsentlig fordyrelse og forsinkelse af elektrificering af strækningen.

Banedanmark ønsker med denne anmodning at påbud om støj i Aarhus Kommune ved afgørelse af 17. september 2021 tilsidesættes. Samtidig indstiller Banedanmark, at grænsen for støj, som giver beboerne mulighed for at anmode om ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation fastsættes som anført i afsnit 5.

Ved at tilsidesætte Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2021 sikres det, at elektrificeringen af strækningen fortsætter som planlagt.

Samtidig får de berørte naboer mulighed for at fremsætte anmodning om ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

8. Bilag

Bilag 1: Anmeldelse til kommunen, bilagt støjhåndteringsplan af 29.09.2020

Bilag 2: Samfundsøkonomiske beregninger

Bilag 3: Aarhus Kommunes afgørelse af 17. september 2021

Bilag 4: Støjudbredelseskort

Bilag 5: Optælling af støjbelastede boliger

Bilag 6: Notat om langsigtet og kortsigtet løsning på restriktive støjvilkår

Bilag 7: Notat om samlede konsekvenser for Banedanmarks projekter i Aarhus Kommune

Bilag 8: Konsekvenser ved ændring af sporspærringer for at imødekomme Aarhus Kommunes støjvilkår.

Med venlig hilsen

Christian Andersen

**Anmeldelse af støjende bygge- og anlægsarbejder m.m. ved erstatning af broen ved Selkærvej forud for elektrificering af jernbanestrækningen Aarhus-Lindholm.**Baggrund

Banedanmark tilsendte støjhåndteringsplan for Selkærvej den 4. maj 2020 til Aarhus Kommune for en vurdering af, hvorledes kommunen kan acceptere de støjende arbejder ved broarbejderne ved Selkærvej. Den 7. maj vendte Aarhus Kommune tilbage, at disse arbejder vil kunne accepteres. Anlægsarbejderne på broen er nødvendige forud for elektrificering af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Lindholm for at skabe plads til etableringen af kørestrømsanlæg. En opdateret og optimeret støjhåndteringsplan er medsendt i denne anmeldelse.

Elektrificering af jernbanen har hjemmel i Lov nr. 609 af 12.06.2013 og aktstykke for elektrificering af strækningen mellem Aarhus og Lindholm er tiltrådt af Folketingets Finansudvalg d. 29.06.2017. Banedanmark er i den sammenhæng bemyndiget til "at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på at elektrificere jernbanestrækningen".

Denne anmeldelse af anlægsarbejder jf. bek. nr. 844 af 23. juni 2017 omfatter både arbejder, der skal udføres på broen og tilknyttede vejanlæg samt aktiviteter på de arbejdspladser, der er en nødvendig forudsætning for at gennemføre de planlagte konstruktionsændringer på broen.

Aktiviteter under anlægsfasen og tidsplan herfor

Broen Selkærvej skal rives ned og erstattes med en ny højere bro over banen. Den nye overføring udføres som en 3-fags bro med brodæk og mellemunderstøtninger i beton. Mellemunderstøtningerne funderes direkte. Vejen tilpasses til den forhøjede bro.

Derefter nedrives det eksisterende bygværk. Fundamenter for mellemunderstøtninger fjernes efter midlertidig optagning af sporet. Eksisterende endevederlag fjernes helt. Derefter etableres stillads og broen støbes in-situ.

Anlægsperioden er fastlagt til 2.02.2021 – 15.12.2021.

Af trafiksikkerhedsmæssige årsager skal en del af anlægsarbejdet udføres i perioder uden togdrift på sporet - sporspæringer.

Banedanmark er opmærksom på, at støj fra arbejderne udgør en væsentlig gene for naboer, og tilstræber således at begrænse støjgenerne om aftenen og natten, i det omfang det ikke er til hinder for at kunne færdiggøre arbejdet til ibrugtagning af spor til drift ved sporspæringsperiodernes afslutning.

Da de aktiviteter, der skal udføres, i vidt omfang er indbyrdes afhængige, vil eventuelle krav om begrænsninger i tidspunkterne for støjende aktiviteter i realiteten indebære behov for forlængelse af arbejdets varighed, og dermed den periode, hvor sporspærring er nødvendig.

Se medsendt støjhåndteringsplan for en mere udførlig beskrivelse af arbejderne. Entreprenøren vil under arbejderne blive bedt om at optimere sit arbejde bedst muligt, hvorfor den medsendte støjhåndteringsplan er Banedanmarks udbudte tids- og aktivitetsplan.

Støjgener for omgivelserne under anlægsarbejderne

En del af anlægsarbejdet på broen skal udføres i perioder uden togdrift på sporet. Banedanmark har under projekteringen i videst mulig udstrækning arbejdet på at finde tekniske løsninger, udførelsesmetoder samt tidsplan, der tilgodeser hensyn til naboer i forhold til anlægsarbejdets gener. Banedanmark er dog samtidig underlagt hensynet til togdrift og vejtrafik, hvorfor det ikke er muligt at udføre arbejdet uden, at beboerne i området udsættes for støjgener. Som det fremgår af nedenstående, må arbejderne ved broen karakteriseres som intensive aktiviteter, der er særligt støjende og med periodevis behov for udførelse om natten.

I hele anlægsperioden kan der forventes almindeligt støjende arbejder fra jordarbejder samt arbejdskørsel til og fra byggepladsen mv. Arbejdsplads (skurby og oplag af materialer mv.) placeres øst og vest for banen.

Af særligt støjende arbejder vil der især forekomme nedrivning af brokonstruktion og etablering af københavnergade som spurs. I støjhåndteringsplanen er redegjort for, i hvilke perioder, der vil blive udført særligt støjende arbejder.

I de perioder, hvor der udføres særligt støjende arbejder i sporspæringer (hele døgnet), vil almindeligt støjende arbejder tillige forekomme hver dag og i hele døgnet. Desuden vil almindeligt støjende arbejder forekomme hele døgnet i sporspæringer nævnt i støjhåndteringsplanen.

Tidsperioderne for de særligt støjende arbejder er optimeret mest muligt på nuværende tidspunkt. Entreprenøren vil blive bedt om yderligere at optimere tidsperioderne ved planlægning af anlægsarbejdet.

Udenfor sporspæringer vil anlægsarbejderne foregå indenfor perioden mandag - fredag, kl. 7.00-18.00 samt lørdage kl. 7.00-14.00 og omfatte almindeligt støjende anlægsarbejde.

Det er ikke muligt at undgå særligt støjende arbejder om natten i sporspæringer.

Vibrationer

Det vurderes generelt, at der er risiko for bygningsskadelige vibrationer inden for en afstand af 30-40 m fra ramning. Ved nedvibrering af spurs reduceres afstanden for bygningsskadelige vibrationer til ca. det halve af afstanden ved ramning svarende til ca. 15-20 m.

Der vil, før anlægsarbejderne påbegyndes blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområdet, og der etableres en løbende overvågning af nært beliggende bygninger til anlægsarbejderne. Vibrationsmålingerne udføres fra et par dage før til et par dage efter de anførte perioder, hvor det er vurderet, at vibrationer kan overstige niveau for bygningsskadelig påvirkning. Entreprenøren er forpligtet til at overholde fastsatte krav.

Støv

Banedanmark stiller krav til entreprenøren for arbejdernes udførelse om håndtering af støvgener. Disse krav omfatter i forbindelse med nedrivning af broer, at entreprenøren gennem sin egenkontrol som

minimum gennem daglig inspektion skal kontrollere, at der ikke forekommer støvgener fra entreprisens aktiviteter. Hvis der forekommer støv, vandes der som forebyggende foranstaltning.

Affald

Entreprenøren er ansvarlig for anmeldelse af bortskaffelse af affald.

Naboinformation/Kommunikationsplan

Banedanmark varsler gener fra anlægsarbejder ved en intensiv information af de nærmeste naboer både forud for anlægsarbejdets opstart og løbende under anlægsperioden.

Annoncering og pressemeddelelser, lokale medier.

- Brug af hjemmeside:
https://www.banedanmark.dk/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Straekningervi-elektrificerer/Forberedende-arbejder-_Aarhus_Lindholm
- Informationsmøde som åbent hus-arrangement for alle interesserede i lokalområdet
- Opstartsbrev med digital post i e-boks. Opstartsbrevet bliver sendt til alle naboer, der bor inden for en radius af 200 meter fra broen med information om arbejdet, tidsplan, gener, kontaktmuligheder m.v. I brevet vil det fremgå, at borgeren løbende kan orientere sig på vores hjemmeside og abonnere på et elektronisk nyhedsbrev på hjemmesiden. Herudover vil der være link til en facebook-side om projektet. Desuden orienterer vi om kontaktmuligheder i form af e-postkasse: Aarhus-Lindholm@bane.dk og vagttelefon til kontakt udenfor normal arbejdstid. Herudover sender vi brev i e-boks eller sms'er i forbindelse med større ændringer i de rutiner, der er beskrevet i opstartsbrevet. Fx i tilfælde af særligt støjende arbejde i afgrænsede perioder eller forlængelse af planlagte arbejdsperioder. Nabobrevene sendes til orientering til kommunerne.
- I forbindelse med vejoplægningerne opsættes skilte, der i god tid fortæller om det kommende arbejde. Der vil derudover være skilte, der viser vej til omfartsveje.
- Desuden informerer vi via annoncer i de lokale medier og igennem pressen herunder blandt andet Trafikradio
- Information til togpassagerer via outposts

Med venlig hilsen

Carina Olander Rasmussen
Projekteringsleder, Miljø
25183331
Banedanmark

Teknisk notat
Aarhus - Lindholm

Bropakke 1b Støjhåndteringsplan – Aarhus Kommune

Projektnummer: 1012473

Dato: 29.09.2020

Udarbejdet af:	JBN	Kontrolleret af:	GVA	Godkendt af:	JBN	Frigivet af:	TSC
----------------	-----	------------------	-----	--------------	-----	--------------	-----

Indholdsfortegnelse

1	Indledning.....	3
2	Støjudbredelse generelt.....	4
3	Sporspærring	5
4	20916 Selkærvej.....	6
4.1	Støjende arbejder.....	6
4.2	Påvirkning af naboer	8
4.3	Forebyggende foranstaltninger	10

1 Indledning

I forbindelse med detailprojektering af de forberedende arbejder for elektrificering af banen mellem Aarhus og Lindholm redegøres der nærmere for håndteringen af støj ved de enkelte broarbejder. Af hensyn til at støjhåndteringsplanerne skal kunne vedlægges udbudsmaterialet for den enkelte bropakke, og at støjhåndteringsplanerne skal kunne indgå i en dialog med de respektive kommuner, inddeles støjhåndteringsplanerne efter bropakke og kommune. Der vil således være flere støjhandlingsplaner pr. kommune.

Nærværende støjhåndteringsplan omhandler en brolokalitet i Aarhus Kommune:

- 20916 Selkærvej

Først redegøres generelt for den støjdbredelse, som anlægsarbejderne vurderes ud fra, og som er beregnet i VVM-redegørelsens fagnotat Støj og vibrationer, 2016, og derefter redegøres for støjforholdene for det enkelte broarbejde.

2 Støjudbredelse generelt

I VVM-redegørelsens fagnotat Støj og vibrationer, 2016 er der gennemført beregninger af støjudredelsen fra de væsentligste anlægsaktiviteter og fastsat grænseværdiafstanden til hhv. 70 dB i dagperioden og 40 dB i øvrige tidsrum. Der kan forventes lydeffekt og grænseværdiafstand ved forskellige typer anlægsarbejder som anført i tabel 1.

Arbejdsproces	Lydeffekt L_{WA} i dB (A)	Grænseværdiafstand	
		70 dB (A)	40 dB (A)
Ramning af spuns og pæle	125	125 m	1850 m
Nedrivning af bro, betonhammer	115	45 m	860 m
Jordarbejder, gravemaskine	110	25 m	510 m
Konstruktionsarbejder, støbning, mobilkran o.lign.	110	25 m	510 m
Sporbygningsmaskine*	110	25 m	510 m

* Tilføjet, reference Plasser & Theurer, DK

Tabel 1 : Beregnede grænseværdiafstande, hvor støjudsendelsen fra en arbejdsproces er lig med miljømålsætningen. I kortere afstande er støjudsendelsen større end målsætningen og i større afstande er støjudsendelsen mindre. Beregningen forudsætter støjudbredelse over ikke afskærmet porøst terræn. Jf. VVM-redegørelsen.

De anførte afstande for spunsramning er uden korrektion for støjens karakter. Når der indregnes en korrektion på +5 dB for indhold af tydeligt hørbare impulser i støjen, er grænseværdiafstanden til 70 dB(A) ca. 210 m for spunsramning. Ved vibrering eller forboring kan lydeffekten reduceres med op til 10 dB i forhold til ramning.

Støjberegningerne er udført med en forudsætninger om 100% konstant drift af den enkelte anlægsaktivitet, og at der ikke foregår flere aktiviteter samtidig. Denne forudsætning afspejler en worst-case situation, som kun vil forekomme meget få gange i løbet af anlægsperioden. I realiteten vil den enkelte nabo opleve perioder med støjbelastninger af varierende styrke afbrudt af perioder uden nævneværdig støj.

I VVM-redegørelsens fagnotat Støj og vibrationer, 2016 er der foretaget en optælling af, hvor mange boliger der berøres i forhold til miljømålsætningen på 40 dB og 70 dB. Ud fra antallet af boliger er støjfølsomheden angivet på en skala 0-3. På den måde kan der relativt hurtigt skabes et overblik over omfanget. Følgende skala er anvendt i vurderingen af støjfølsomhed (kaldet støjbelastningstal i det følgende):

0. Ingen belastede boliger
1. 1-10 boliger hvor $LA_{eq} > 70$ dB eller $LA_{eq} > 40$ dB i natperioden
2. 11-20 boliger hvor $LA_{eq} > 70$ dB eller $LA_{eq} > 40$ dB i natperioden
3. Flere end 20 boliger hvor $LA_{eq} > 70$ dB eller $LA_{eq} > 40$ dB i natperioden

3 Sporspærring

Anlægsarbejder i eller tæt på sporet skal af trafiksikkerhedsmæssige årsager udføres i en periode uden togdrift på sporet, i såkaldte sporspærringer. Af hensyn til opretholdelse af togdriften koordineres og planlægges anlægs- og vedligeholdelsesarbejder på sporet, således at mest muligt kan udføres inden for samme spærring. Mindre spærringer skal indmeldes 21 uger før sporspærringen, mens spærringer af længere varighed end 56 timer (svarende til 1 weekend eller helligdagsperiode) skal indmeldes 14 måneder forud for udførelsesåret.

4 20916 Selkærvej

Broen 20916 Selkærvej skal rives ned og erstattes med en ny højere bro over banen. Den nye overføring udføres som en 3-fags bro med brodæk og mellemunderstøtninger i beton. Mellemunderstøtningerne funderes direkte. Vejen tilpasses til den forhøjede bro.

Derefter nedrives det eksisterende bygværk. Fundamenter for mellemunderstøtninger fjernes efter midlertidig optagning af sporet. Eksisterende endevederlag fjernes helt. Derefter etableres stillads og broen støbes in-situ.

Anlægsperioden er fastlagt til 2.02.2021 –15.04.2022. Af trafiksikkerhedsmæssige årsager skal en del af anlægsarbejdet udføres i perioder uden togdrift på sporet - sporspærringer.

4.1 Støjende arbejder

I hele anlægsperioden kan der forventes almindeligt støjende arbejder fra jordarbejder samt arbejdskørsel til og fra byggepladsen mv. Arbejdsplads (skurby og oplag af materialer mv.) placeres øst og vest for banen, se figur 1.



Figur 1 Placering af arbejdsarealer ved bro 20916 Selkærvej markeret med grønt. Arbejdsplads er markeret med rød cirkel og jorddepot er markeret med blå cirkel. Indretning af arbejdspladserne er et forslag, som kan ændres af entreprenøren (Tegning TATKE-X-24-20916-081 af 26.05.2020)

Af særligt støjende arbejder vil der især forekomme nedrivning af brokonstruktion og etablering af københavnergæde som spurs. I tabel 1 er redegjort for, i hvilke perioder, der vil blive udført særligt støjende arbejder.

Tidspunkt	Antal dage	Anlægsarbejde	Periode
02.03.2021-29.07.2021	1	Skråning, ramper og vejanlæg (skæring/fræsning i asfalt)	Om dagen
02.03.2021-15.03.2021	2	Miljøsanering af bro bl.a. fræsning i beton	Om dagen
19.03.2021-20.03.2021	1	Afstivning af spor (københavnergæde)	Kl. 23.30 – 11.00
20.03.2021-21.03.2021	1	Nedrivning af brodæk optagning og retablering af spor	Kl. 10.00 – 06.00

Tabel 1 Udførelse af særligt støjende arbejder ved bro 20916 Selkærvej. Jf. udførelsestidsplan 14.09.2020.

Tidsperioderne for de særligt støjende arbejder er optimeret mest muligt på nuværende tidspunkt. Entreprenøren vil blive bedt om yderligere at optimere tidsperioderne ved planlægning af anlægsarbejdet.

I de perioder angivet i tabel 1, hvor der udføres særligt støjende arbejder i sporspærringer (hele døgnet), vil almindeligt støjende arbejder tillige forekomme hver dag og i hele døgnet. Desuden vil almindeligt støjende arbejder forekomme hele døgnet i sporspærringer nævnt i tabel 2.

Tidspunkt	Antal dage	Anlægsarbejde	Periode
21.03.2021-22.03.2021	2	Tilfyldning samt fjernelse af sporafstivning mv.	Hele døgnet
26.03.2021-06.04.2021	6	Midterfundamenter og afvandingsarbejder langs spor	Hele døgnet
04.05.2021-06.05.2021	2	Tilfyldning omkring midterunderstøtninger	2 nætter kl. 23.30-04.30
12.05.2021-17.05.2021	5	Opsætning af stillads over spor	Hele døgnet
12.09.2021-17.09.2021	5	Nedtagning af stillads over spor	5 nætter kl. 23.30-05.3
19.09.2021-23.09.2021	4	Tilfyldning mod spor og afvandingsarbejder langs spor	4 nætter kl. 23.30-04.30
05.10.2021-07.10.2021	2	Opsætning af telt ved spor	2 nætter kl. 23.30-04.30
16.11.2021-18.11.2021	2	Nedtagning af telt ved spor	2 nætter kl. 23.30-04.30
22.11.2021-24.11.2021	2	BPU arbejder ved spor	2 nætter kl. 23.30-04.30

Tabel 2 Udførelse af støjende arbejder i sporspærringer ved bro 20916 Selkærvej.

Udenfor sporspærringer vil anlægsarbejderne foregå indenfor perioden mandag - fredag, kl. 7.00-18.00 samt lørdage kl. 7.00-14.00 og omfatte almindeligt støjende anlægsarbejde.

Det er ikke muligt at undgå særligt støjende arbejder om natten i sporspærringerne.

4.2 Påvirkning af naboer

Ved almindeligt støjende arbejder bliver to boliger støjbelastet > 70 dB svarende til et støjbelastningstal på 1, Selkærvej 10 og Rætebølvej 21.

Ved særligt støjende arbejder som nedrivning af bro bliver en bolig, Rætebølvej 21, støjbelastet > 70 dB svarende til et støjbelastningstal på 1, og ved ramning af spuns for københavnervej tre boliger, Selkærvej 10 og Rætebølvej 21, 24, støjbelastet > 70 dB svarende til et støjbelastningstal på 1, se figur 2.

Ved særligt støjende arbejder som nedrivning af bro i aften/nat-perioden kan ca. 10 boliger blive støjbelastet > 40 dB svarende til et støjbelastningstal på 1 og ved ramning af spuns for københavnervej kan ca. 130 boliger blive støjbelastet > 70 dB svarende til et støjbelastningstal på 3, se figur 3.



Figur 2 Grænseværdiafstande til 70 dB ved særligt støjende arbejder ved bro 20916 Selkærvej . Blå cirkel markerer afstanden ved nedrivning af bro og lys blå cirkel markerer afstanden ved ramning af spurs for københavnervej.



Figur 3 Grænseværdiafstande til 40 dB ved særligt støjende arbejder ved bro 20916 Selkærvej . Rød cirkel markerer afstanden ved nedrivning af bro og orange cirkel markerer afstanden ved ramning af spuns for københavnervej.

4.3 Forebyggende foranstaltninger

Nedbrydning af konstruktioner foretages ved klipning bortset fra nedbrydning af fundamenter, hvor det er nødvendigt at anvende betonhammer.

Om muligt etableres spuns ved nedvibrering.

I videst muligt omfang udføres de mest støjende arbejder på hverdage og i dagtimerne.

Banedanmark vil varsle gener fra anlægsarbejder ved intensiv information af de berørte naboer forud for anlægsarbejdets opstart og forud for sperspærringer.



Samfundsøkonomisk vurdering af to spærings-scenarier ifm. forberedende broarbejde til Elektrificeringsprogrammet på Gl. Viborgvej og Selkærvej i Aarhus Kommune

I dette notat opgøres togpassagerens og togoperatørenes gener som følge af spæringer af spor ifm. broarbejde på Gl. Viborgvej og Selkærvej. Endvidere opgøres gener for vejtrafikken i anlægsperioden.

Endvidere er de samfundsøkonomiske konsekvenser som følge af støj i anlægsperioden ligeledes vurderet.

Der er gennemført overslagsberegninger på to scenarier med hver sin udførselsperiode, henholdsvis et scenarie ønsket af Banedanmark, og et scenarie der er ønsket af Aarhus Kommune.

I Banedanmarks scenario udføres arbejdet med størst mulig hensyntagen til afviklingen af togtrafikken. Dette medfører, at en del arbejde skal foregå i aften- og nattetimer. Særligt natarbejde medfører store gener for naboer i form af støj fra anlægsarbejdet.

I Aarhus Kommunes scenario arbejdes der ikke i nattetimerne. Dette sker af hensyn til naboerne. Til gengæld medfører dette scenario store konsekvenser for togtrafikken, i form af langvarige totalspæringer.

Beregningen viser, at Banedanmarks scenario vil medføre færrest samfundsøkonomiske konsekvenser. Således forventes det at dette scenario samlet set vil medføre samfundsøkonomiske gener for ca. 53,2 mio. kr. Heraf udgør de trafikale konsekvenser ca. 44,5 mio. kr. Støjgenerne udgør ca. 8,7 mio. kr.

Aarhus Kommunes scenario forventes at medføre samfundsøkonomiske gener for ca. 109 mio. kr. I dette scenario forventes stort set kun trafikale konsekvenser.

Det skal påpeges, at der i begge tilfældene er tale om en indledende 'overslagsberegning'.

Nedenfor er beregningen dokumenteret nærmere.

Trafikale konsekvenser

I Banedanmarks scenario er udførselsperioden ca. 330 dage, hvor der arbejdes i både dag og aften timer. I løbet af de 11 måneder vil der forekomme et antal dage og nætter med totalspærning af togtrafikken mellem Aarhus og Langå. Som følge af anlægsarbejderne vil Gl. Viborgvej være spærret for biltrafik i 5 måneder.

I Aarhus Kommunes scenario er udførselsperioden ca. 350 dage, hvor der alene arbejdes i dagtimerne. I løbet af de 11,5 måneder vil der forekomme et antal dage med totalspærning af togtrafikken mellem Aarhus og Langå. Det er antaget, at begge broer kan anvende, de samme totalspæringer. Da arbejderne dog ikke er fuldstændig sammenfaldende, skal der anvendes et antal ekstra totalspæringer. Som følge af anlægsarbejderne vil Selkærvej være spærret for biltrafik i 6 måneder.

Spæringsforhold for bane og vej fremgår af skemaet nedenfor.

	Banedanmarks Scenario	Aarhus kommunes Scenario
Antal dage med totalspærringer af togtrafikken	23 (5)*	93 (0)*
Antal nætter med totalspærringer af togtrafikken	48 (5)**	-
Rejsetidsforlængelse som følge af sporspærring	30 minutter	30 minutter
Antal dag med omvejskørsel for biltrafikken Gl Viborgvej	157	191***
Omvejskørsel Gl. Viborgvej anslået til	4½ km / ca. 5½ min. ****	4½ km / ca. 5½ min. ****
Antal dag med omvejskørsel for biltrafikken Selkærvej	275	275
Omvejskørsel Selkærvej anslået til	5,7 km / ca. 7 min. ****	5,7 km / ca. 7 min. ****

* (Heraf weekenddage)

** (Heraf natten efter lørdag/søndag)

*** Det er Banedanmarks vurdering, at såfremt der ikke må arbejdes weekend, nat og helligdage, vil det medføre en lukning af Gl. Viborgvej i 191 dage

**** Ved en gennemsnitshastighed på 50 km/t

Spæringsforholdene for bane og vej i de to scenarier medfører omkostninger for de togtrejsende, for togoperatørerne og for vejtrafikken. For togpassagererne og for vejtrafikken er der tale om gener som følge af forlænget rejsetid. For togoperatørerne er der tale om tab af billetindtægter, omkostninger til erstatningstransport og meromkostninger til togdrift (udflytning af togpersonel, trafikinformation, tab af fremtidige passagerer mv.).

De samfundsøkonomiske tab som følge af de to spærringsscenarier fremgår af tabellen nedenfor.

	Banedanmark Scenario		Aarhus kommune Scenario	
Forlænget rejsetid togtrejser	106.500 timer	12,5 mio. kr.	387.000 timer	45 mio. kr.
Øgede omkostninger for togoperatørerne	-	16 mio. kr.	-	46mio. kr.
Forlænget køretid vejtrafik	100.000 timer	16 mio. kr.	116.000 timer	18 mio. kr.
Samlet		44,5 mio. kr.		109 mio. kr.

Det skal påpeges, at der er tale om en overslagsberegning, og at resultaterne derfor i højere grad skal betragtes som indikativ frem for absolutte.

Det er dog Banedanmarks opfattelse, at beregningen viser, at de to sporspærringsscenarier medfører væsentligt forskellige genepåvirkninger for togpassagererne, for togoperatørerne og for vejtrafikken.

Beregningerne viser også, at totalspærringer har betydelige økonomiske konsekvenser for togoperatørerne.

Støj

Projektet har kun lavet støjkortlægning for 'Banedanmark scenario'. Der er derfor kun beregnet konsekvenser af støj i anlægsperioden for dette scenario.

Af støjkortlægningen fremgår det, at almindeligt støjende arbejder i dagtimer vil berøre 3 boliger med 1 SBT. Ramning af spuns i dagtimer vil berøre 22 boliger med 3 SBT. Værst er det naturligvis ifm. særligt støjende arbejder som ramning af spuns i aften/nat-perioder. Her er det beregnet, at 1000 boliger vil blive berørt med 3 SBT.

Ifølge de Transportøkonomiske Enhedspriser udgør værdien af 1 SBT 35.412 kr. pr år, hvilket svare til ca. 97 kr. pr døgn.

Samlet medfører anlægsperioden i 'Banedanmark scenario' støjgener der svare til ca. 8,7 mio. kr.

Da 'Aarhus kommunes Scenario' alene medfører arbejder i dagtimerne vil støjgenerne være væsentlige mindre. Det er Banedanmarks umiddelbare vurdering at støjgenerne ifm. 'Aarhus kommunes Scenario' vil være i størrelsesordenen 100.000-200.000 kr.

Forudsætninger for beregningerne

Togpassagererne

Trafikale konsekvenser som følge af reduceret drift og længere rejsetid er baseret på de beregninger, forudsætninger og input, der er gennemført ifm. projektet Etableringen af Helhedsløsningen på Aarhus H (Scopefaseprojekt).

De trafikale konsekvenser blev i den forbindelse opgjort af en 'driftsgruppe' bestående af Banedanmark (Trafik), DSB og Arriva. Driftsgruppen vurderede, hvordan trafikken vil kunne afvikles i de forskellige stadier, hvilket i praksis vil sige, hvor mange tog der kan afvikles og hvordan køretiden til og fra Aarhus H vil blive påvirket.

Driftsgruppen har endvidere bidraget med input til beregning af tab af billetindtægter, omkostninger til erstatningstransport og meromkostninger til togdrift (udflytning af togpersonel, trafikinformation, tab af fremtidige passagerer mv.)

De input fra projektet Etableringen af Helhedsløsningen på Aarhus H der indgår i nærværende beregning, fremgår af nedenstående skema.

Antal passager i snittet Aarhus/Langå	DSB: 6.000 pr dag, Arriva: 3.800 pr dag
Øget rejsetid for passagerer som følge af totalspærring i snittet Aarhus/Langå	30 minutter (erstatningstransport inkl. skift)
Antal rejser der frafalder som følge af øget rejsetid.	30 pct.

Endvidere er der gjort følgende forudsætninger:

- Det daglige antal rejser i en weekenddag udgør 60 pct. af de rejsende på en hverdag.
- Andelen af det daglige antal rejser, der vil blive påvirket af en natspærring, og får forlænget rejsetid, er sat til 10 pct.

Til beregning af den samfundsøkonomiske omkostning af forlænget rejsetid er benyttet værdien for rejsetid, 117 kr. pr. time (pl. 2021), i henhold til de Transportøkonomiske Enhedspriser (Version 1.95). Tidstab for de frafaldende rejser beregnes ifølge praksis som den halve værdi af rejsetidstab.

Der er i beregningen ikke taget hensyn til at dele af sporspærringerne kan blive lagt i helligdagsperioder – for eksempel i påsken, hvor passagerantallet vil være mindre end en gennemsnitlig hverdag/weekenddag.

Togoperatørerne

I forbindelse med projektet Etableringen af Helhedsløsningen på Aarhus H blev operatørens omkostninger forbundet med reduceret drift beregnet. Reduktionen i antallet af tog til og fra Aarhus H vil medføre øgede omkostninger for både DSB og Arriva. Det drejer sig om tab af billetindtægter, omkostninger til

erstatningstransport og meromkostninger til togdrift (udflytning af togpersonel, trafikinformation, tab af fremtidige passagerer mv.) Operatørens omkostninger er beregnet på baggrund af input fra DSB og Arriva

Vejtrafikken

Broen på Gl. Viborgvej passeres dagligt af ca. 4.000 køretøjer. I byggeperioden vil broen være spærret for biler. Spærringen af broen forventes at medføre en omvejskørsel for størstedelen af trafikanterne på ca. 4,5 km. Det anslås at en omvej på 4,5 km vil medføre en køretidsforlængelse på ca. 5,5 minutter, med en gennemsnitlig hastighed på 50 km/t.

Broen på Selkærvej passeres dagligt af ca. 600 køretøjer. I byggeperioden vil broen være spærret for biler. Spærringen af broen forventes at medføre en omvejskørsel for størstedelen af trafikanterne på ca. 5,7 km. Det anslås at en omvej på 5,7 km vil medføre en køretidsforlængelse på ca. 7 minutter, med en gennemsnitlig hastighed på 50 km/t.

Belægningsgraden pr. køretøj er i beregningen sat til 1,33, i henhold til de Transportøkonomiske Enhedspriser.

Til beregning af den samfundsøkonomiske omkostning af forlænget rejsetid er benyttet værdien for rejsetid, 158 kr. pr. time (pl. 2021), i henhold til de Transportøkonomiske Enhedspriser.

For rejsetid for både bane og vejtrafik er der tale om tidsværdier der er vægtet efter forskellige rejseformål. Når tidsværdien for vejtrafikken er højere end for tog, skyldes det at andelen af erhvervsrejser er større i vej- end den er i togtrafikken.

Støj

Input til beregning af de samfundsøkonomiske konsekvenser af støj i anlægsperioden stammer fra notaterne 'Teknisk notat, Aarhus – Lindholm, Bropakke 5, Støjhåndteringsplan – Aarhus Kommune og 'Teknisk notat, Aarhus – Lindholm, Bropakke 1b, Støjhåndteringsplan – Aarhus Kommune.

Input omfatter 5 forskellige kategorier af arbejder, den tilhørende støjdbredelse i form af antal berørte boliger, og genepåvirkningen i form af antal SBT. Endelige er antal dage/nætter med støjpåvirkning opgjort.

Værdien af SBT er 35.412 kr. pr. år (pl. 2021) i henhold til de Transportøkonomiske enhedspriser version 1.95. Dette svarer til en værdi pr. dag på ca. 97 kr.

Input og beregning fremgår af skema nedenfor.

Gl. Viborgvej	SBT	Antal berørte boliger	Antal døgn med påvirkning	Gener kr. pr. enhed	Samlet påvirkning i kr.
Almindeligt støjende arbejder i dagtimer	1	3	39	291	11.351
Særligt støjende arbejder i dagtimer	1	10	9	970	8.732
Ramning af spuns i dagtimer	3	22	6	6.403	38.420
Særligt støjende arbejder som nedrivning af bro, aften/nat	3	460	35	133.886	4.686.026
Særligt støjende arbejder som ramning af spuns, aften/nat	3	1000	13	291.058	3.783.748
					8.528.277

Selkærvej	SBT	Antal berørte boliger	Antal døgn med påvirkning	Gener kr. pr. enhed	Samlet påvirkning i kr.
Almindeligt støjende arbejder i dagtimer	1	2	13	194	2.522
Særligt støjende arbejder i dagtimer	1	1	4	97	388
Ramning af spuns i dagtimer	3	3	1	873	873
Særligt støjende arbejder som nedrivning af bro, aften/nat	3	10	31	2.911	90.228
Særligt støjende arbejder som ramning af spuns, aften/nat	3	130	1	37.837	37.837
					131.849



Banedanmark
Anlæg vest
Lumbyesvej 34
7000 Fredericia
Att.: Carina Olander Rasmussen
corn@bane.dk

17. september 2021
Side 1 af 11

Påbud om vilkår for bygge- anlægsarbejde ved bro 20916, Selkærvej

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, meddeler hermed vilkår for udførelsen af bygge- og anlægsarbejde ved bro 20916, Selkærvej. Påbuddet meddeles med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1 og stk. 2.

Vilkårene for arbejdet er som anført herunder:

Arbejdet må udføres i perioden **15. marts 2022 – 1. december 2022** jf. den til enhver tid gældende tidsplan. Ændringer i tidsplanen skal godkendes af Aarhus Kommune, Teknik og Miljø.

Støj

- Der må udføres støjende arbejde på ugens hverdage i tidsrummet kl. 7-18 samt lørdag kl. 7-14. Der er i dette tidsrum ikke fastsat støjgrænser.
- I tidsrummet kl. 18-22 på ugens hverdage fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- Lørdag i tidsrummet kl. 14-18 fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- På søn- og helligdage i tidsrummet kl. 7-18 fastsættes en støjgrænse på 60 dB(A).
- Lørdag, søn- og helligdage i tidsrummet kl. 18-22 fastsættes en støjgrænse på 50 dB(A).
- I tidsrummet kl. 22-7 fastsættes en støjgrænse på 50 dB(A) og en maks-værdi på 55 dB(A).
- Ovennævnte støjgrænser følger midlingstider og målev vejledninger som angivet i Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 og 6/1984 omhandlende ekstern støj fra virksomheder, og er gældende for alle aktiviteter i tidsrummene
- Der må i weekenden d. **2. og 3. april 2022** udføres særligt støjende arbejde i tidsrummet kl. 6-23, dvs. udførelse af københavner væg og nedrivning mv. Der må udføres almindeligt støjende arbejde uden for disse tidsrum, inkl. natperioden, på dagene 1. – 4- april 2022. Der er i dette tidsrum ikke fastsat støjgrænser.
- I aften- og natperioden skal bakalarmer i videst muligt omfang afbrydes, dog under overholdelse af arbejds miljølovgivningen.

TEKNIK OG MILJØ

Plan, Byggeri og Miljø
Aarhus Kommune

Klima, virksomheder og landbrug

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 89 40 40 18

E-mail:
virksomheder@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
crp@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 20/077123-112
Sagsbehandler:
Carsten Ryom



- På forlangende skal Banedanmark iværksætte målinger til dokumentation af ovenstående. Målingerne skal foretages af et firma der er certificeret til at lave støjmålinger.

17. september 2021
Side 2 af 11

Ramning

- Der må kun udføres ramning og vibrering i tidsrummet kl. 7 – 18 på ugens hverdage, samt ***lørdag d. 2. april 2022 i tidsrummet kl. 6 - 23.***
- Det KB-vægtede accelerationsniveau må ikke overskride L_{aw} 85 dB målt i nærmeste kontorbebyggelse/beboelse eller anden følsom anvendelse.
 - Teknik og Miljø kan ved klage foretage måling og, såfremt denne viser en overskridelse af ovennævnte krav, nedlægge forbud mod fortsat ramning.

Afvigelse fra støjkrav

Ovenstående vilkår gælder kun for beboelser, hvor der er beboere til stede.

Støv

Arbejdet må ikke give anledning til væsentlige støvgener udenfor arbejdsområdet. Tilsynsmyndigheden vurderer, om generne er væsentlige.

Affald

Anvisning af affald foretages af Teknik og Miljø, Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand. Anmeldelsen skal foretages 14 dage **inden** arbejdet påbegyndes. Se www.aarhus.dk/byggeaffald eller kontakt tlf. 8940 1280.

Information

De omkringboende skal informeres i god tid, med oplysninger om tidspunkter for eventuelle generende aktiviteter, samt med oplysning om, at de i tilfælde af uoverensstemmelse med det oplyste kan rette henvendelse til Banedanmark. Beboerne skal samtidig oplyses om at myndigheden er Teknik og Miljø, Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand, virksomheder@mtm.aarhus.dk. Kopi af skrivelsen skal sendes til Aarhus Kommune senest 14 dage før den planlagte aktivitets påbegyndelse.



Ud over de generelle vilkår som angivet herover forventes det, at de tiltag I har angivet i anmeldelsen, bliver gennemført.

17. september 2021
Side 3 af 11

Det skal til ovenstående bemærkes, at det forventede påbud ikke er en tilladelse til, eller afslag på, at udføre arbejdet, men alene fastsætter vilkår for arbejdets udførelse.

Baggrund

I mail modtaget af Aarhus Kommune, Teknik og Miljø d. 4. maj 2020 anmeldes bygge- og anlægsarbejde/nedrivningsaktiviteter ved bro 20916, Selkærvej. Anmeldelsen er senere blevet uddybet i støjhåndteringsplan af 2. juni 2021 samt brev af 2. oktober 2020 og 20. november 2020. Derudover er vedlagt høringssvar og kommentarer hertil.

Arbejdet er en del af elektrificeringen af jernbanenettet, som har stor samfundsmæssig betydning.

Anmeldelsens indhold

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø har gennemgået det af Banedanmark fremsendte materiale vedrørende støjende aften- og natarbejde ved Selkærvej, herunder støjhåndteringsplan og støjberegninger (se bilag).

Af det fremsendte materiale, som er vedlagt som bilag, ses følgende:

- Arbejdet er planlagt til at foregå i perioden **15. marts 2022 – 1. december 2022**
- Der er placeret særligt støjende arbejde (Banedanmarks formulering, fx nedbrydning/fundering) i aftentimer og i weekend (3 dage, 1. – 3. april 2022). Arbejdet vil blive foretaget i tidsrummet kl. 6 – 23 jf. brev af 20. november 2020.
- I støjhåndteringsplanen er der ikke angivet afhjælpende foranstaltninger ift. nærliggende beboelse.
- Der ønskes almindeligt støjende anlægsarbejde i natperioden i store sammenhængende perioder (af forskellig varighed, samlet 35 dage), herunder også weekender og helligdage.
 - Det anføres, at dette skyldes sporspærringer som af hensyn til pendlere, primært er placeret i aften- og natteperioden samt helligdage.
- Sporspærringer af varighed over 56 timer skal indmeldes 20 måneder før det pågældende udførelsesår, jf. bekendtgørelse nr.1245 af 11. november 2015, om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.



17. september 2021
Side 4 af 11

- Af den fremsendte støjhåndteringsplan fremgår det bl.a., at ved ramning vil 3 boliger være støjbelastet over 70 dB(A) og op til 130 boliger vil være belastet med mere end 40 dB(A).
- Ved andet særligt støjende arbejde kan op til 10 boliger være belastet med mere end 40 dB(A).
- Der er i det fremsendte materiale ikke anvist en metode til afbødning af gener for de omkringboende.
- Banedanmarks teknisk/økonomiske beregning viser, at såfremt arbejdet skal udføres på Aarhus Kommunes vilkår, vil det medføre et samfundsøkonomisk tab på 109 mio. kr., svarende til ca. en fordobling af det samfundsøkonomiske tab og en forlænget anlægsperiode.
- Arbejdet er af samfundsmæssig stor betydning, da det er en del af elektrificeringen af jernbanenettet.

Begrundelse for påbuddet

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, kan som miljømyndighed stille vilkår for arbejdets udførelse. Vilkårene er en afvejning af det anmeldte overfor konsekvenserne for miljøet. For at lave denne afvejning er der bl.a. taget udgangspunkt i følgende:

Aarhus Kommunes sædvanlige vilkår for bygge- og anlægsarbejde.

- De sædvanlige vilkår for støjende anlægsarbejde er, at disse må udføres i tidsrummet kl. 7-18 på ugens hverdage samt kl. 7-14 på lørdage. Der må kun rammes i tidsrummet kl. 8-16 på ugens hverdage. Der kan ved individuel vurdering dispenseres herfra, såfremt arbejdet har samfundsmæssig betydning og/eller såfremt det vurderes, at arbejdet ikke vil have større miljømæssig indvirkning. Der kan gives accept af mindre "søvnforstyrrende" arbejde om natten, såfremt det efterfølges af en fridag, hvor beboerne kan hvile.

Såfremt det anmeldte falder inden for rammerne af ovennævnte, vil der blive meddelt vilkår efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen. I nærværende situation vurderes det dog, at det anmeldte er så miljømæssigt indgribende, at der skal meddeles vilkår i medfør af § 42 i miljøbeskyttelsesloven.

Det skal til ovenstående bemærkes, at Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, ved tidligere lejlighed har dispenseret rammetidspunkt, så det-



te fandt sted i tidsrummet kl. 01 – 03. Rammestedet var mere end 1 km fra nærmeste beboelse og medførte et væsentlig antal henvendelser til politi og miljømyndighed, særlig anførtes det at det var umuligt at sove for støjgenerne.

17. september 2021
Side 5 af 11

Banedanmark har oplyst, at sporspærringer af varighed over 56 timer skal indmeldes 20 måneder før det pågældende udførelsesår, jf. bekendtgørelse nr.1245 af 11. november 2015, om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Banedanmark har allerede meddelt perioder for dette med baggrund i tidsplanen

Aarhus Kommune er af den opfattelse, at de tidsmæssige kriterier for indmelding af sporspærringer, ikke kan have vægt ift. fastsættelse af miljøvilkår for arbejdets udførelse. Det skal hertil endvidere bemærkes, at såfremt Banedanmark tidligt i projektforslaget havde rettet henvendelse til Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, kunne de forventede vilkår til arbejdets udførelse være oplyst, og Banedanmark kunne have taget højde for disse vilkår ved indmelding af sporspærringer.

Banedanmark har overordnet angivet hensynet til pendlere og samfundsøkonomi, og deraf tidsrum for sporspærring, som den primære grund til at der i den indsendte tidsplan placeres arbejde i weekender, helligdage og natperioder.

Til at anskueliggøre den samfundsøkonomiske betydning, har Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, modtaget en samfundsøkonomisk vurdering af to forskellige scenarier. Det ene vedrører det anmeldte fra Banedanmark. Det andet vedrører et scenarie, der opfylder Aarhus Kommunes sædvanlige vilkår for bygge- og anlægsarbejde.

Den samfundsøkonomiske vurdering, hvor Aarhus Kommunes vilkår for bygge- og anlægsarbejde opfyldes, vil ca. medføre en fordobling af det økonomiske tab., samt en forlænget anlægsperiode, ift. til den fremsendte tidsplan. Aarhus Kommune, Teknik og Miljø har følgende kommentarer til denne vurdering:

- Vurderingen forholder sig i begge scenarier til tabet for pendlere, som følge af øget transporttid, samt tabet for togoperatørerne. Aarhus Kommune har ikke grundlag for at anfægte beregningerne. Kommunen finder dog, at nogle af de anmeldte aktiviteter støjmæs-



17. september 2021
Side 6 af 11

sigt er så indgribende for de omkringliggende beboelser, at dette også må medføre et samfundsøkonomisk tab. Dette skyldes, at generne vurderes så væsentlige, at de nødvendigvis må have betydning for beboernes mulighed for ophold i egen bolig, som følge af støjniveau og/eller udførelsestidspunkt. Den samfundsøkonomiske konsekvens heraf vurderes af kommunen at være væsentlig mindre ved at følge Aarhus Kommunes sædvanlige vilkår.

- Der anslås i vurderingen en samlet omkostning for tab som følge af forlænget rejsetid. Hertil bemærker Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, at tabet for den enkelte togrejsende vurderes at være af mindre betydning, sammenholdt med de gener udførelsen af arbejdet medfører for omkringliggende beboelse.

I afvejningen er ligeledes indgået Banedanmarks høringssvar, som pga. omfanget, er vedlagt som bilag til denne afgørelse med Aarhus Kommunes bemærkninger.

Ved afvejningen mellem på den ene side den samfundsmæssige betydning og på den anden side støjbelastningen af det nærliggende boligområde, følger Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, begrundelsen i Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 23. juni 2014 (NMK-10-00774, NMK-10-00778) vedrørende Cityringen:

- *"På baggrund af en samlet vurdering af ovenstående er det Natur- og Miljøklagenævnets vurdering, at man som udgangspunkt for bygge- og anlægsvirksomhed i almindelighed må acceptere en støjbelastning ved nærmeste nabo på maksimalt 70 dB(A) i dagperioden og 40 dB(A) i aften og natteperioden.*
Det afgørende for Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse bliver herefter i hvilket omfang den samfundsmæssige betydning af anlægget af cityringen kan begrunde en forhøjelse af ovennævnte udgangspunkt.
For så vidt angår aftentimerne (kl. 18-22) finder et enigt nævn efter en samlet vurdering, at der ikke kan accepteres en støjbelastning på 80 dB(A). Nævnet har herved lagt afgørende vægt på, at de omkringboende ved en støjbelastning på 80 dB(A) i aftentimerne udsættes for sundhedsmæssigt skadelig støjforurening, som påvirker deres mulighed for hvile og restitution i betydeligt omfang. Uanset den samfundsmæssige betydning knyttet til rettidig færdiggørelse af cityringen finder nævnet derfor, at der ikke kan accepteres en udvi-



det arbejdstid med så voldsom en støjbelastning.

..

Nævnet finder ikke, at der med den nuværende gældende regulering efter miljøbeskyttelsesloven kan accepteres en sådan voldsom støjbelastning.”

17. september 2021
Side 7 af 11

Nævnet har i afgørelsen ikke taget stilling til varigheden af en støjgrænse på 80 dB(A) og har heller ikke fastsat et niveau som er acceptabelt om aftenen/natten. Teknik og Miljø vurderer dog, at en støjbelastning skal være markant lavere førend den kan accepteres om aftenen/natten.

Aarhus Kommune har løbende siden maj 2020 været i dialog med Banedanmark og har gjort opmærksom på ovenstående udgangspunkt, uden at dette dog har medført substantielle planmæssige ændringer af arbejdets udførelse. Dette begrundes Banedanmark primært med den samfundsmæssige betydning af arbejdet samt tidskravet ift. indmeldelse af sporspærringer.

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø anerkender, at arbejdet er af samfundsmæssig stor betydning. For at begrænse det samfundsmæssige tab er Aarhus Kommune, Teknik og Miljø indstillet på at fravige de sædvanlige vilkår for bygge- og anlægsarbejde. Aarhus Kommune, Teknik og Miljø har derfor gennemgået den fremsendte tidsplan (se bilag vedr. støjhåndteringsplan), både mht. typen af aktiviteter og tidspunktet for udførelse af aktiviteten.

Overordnet er det kommunens opfattelse, at der ikke bør være støjende arbejde i nærheden af beboelse uden for normal arbejdstid (kl. 7-18 på ugens hverdage) og særligt støjende arbejde bør undgås. Det er endvidere kommunens opfattelse, at udførelsen af særligt støjende arbejde på helligdage ikke er acceptabel, da det er dage, hvor man bør kunne opholde sig i egen bolig og hvile.

Af særligt støjende arbejde er der i tidsplanen angivet 3 dage i døgndrift (1.-3. april 2022) med bl.a. ramning af spuns og nedbrydning, dog er det i skrivelse af 20. november 2020 anført, at særligt støjende arbejde kan begrænses til tidsrummet kl. 6 – 23. Det er ikke muligt, ud af den fremsendte støjnotat, at se den nøjagtige støjbelastning som de nærmeste beboelser er udsat for, men det anføres at 3 boliger kan blive udsat for støjniveauer over 70 dB(A) ved ramning.



17. september 2021
Side 8 af 11

Med henvisning til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 23. juni 2014 (NMK-10-00774, NMK-10-00778) vedrørende Cityringen, vurderes det, at belastningen for de nærmeste beboelser er så høj, at denne ikke er foreneligt med hvile i egen bolig i aften- og nattetimerne. Ved en tidligere lejlighed har Teknik og Miljø accepteret ramning om natten, hvilket medførte et væsentligt antal klager fra beboere i en afstand af mere end 1 km fra ramme-stedet. Beboerne anførte, at de ikke kunne sove pga. støjen.

Sikringen af hvile i egen bolig i aften- og nattetimerne skal afvejes ift. hvor mange boliger, der er udsat for støj og i hvor lang tid. Henset til, at der er tale om få beboelser og i en kort periode, gives der dog undtagelsesvist accept af særligt støjende arbejde i weekenden d. 2. og 3. april 2022, i tidsrummet kl. 6 – 23.

Ramning er en så miljømæssigt indgribende aktivitet, at der ikke bør fastsættes støjgrænser, men tidsmæssige begrænsninger. For at begrænse det samfundsøkonomiske tab, forventer kommunen undtagelsesvist at meddele udvidelse af det sædvanlige tidsrum, således at der kan rammes på ugens hverdage i tidsrummet kl. 7-18, samt at der kan gives accept af ramning lørdag d. 2. april 2022 i tidsrummet kl. 6 – 23. Dette skyldes at rammeperioden er forholdsvis kort, herunder at perioden med særligt støjende aktiviteter er begrænset til en enkelt weekend, samt at der kun er tale om 3 boliger der er udsat for støjniveauer over 70 dB(A).

For øvrige arbejder vurderer Aarhus Kommune at disse er så omfattende, at der bør fastsættes støjgrænser for at begrænse genen for de omkringboende og sikre muligheden for hvile i egen bolig.

Da der ikke fastsættes støjgrænser i dagtimerne på ugens hverdage samt lørdag i tidsrummet kl. 7-14, skal støjgrænserne alene fastsættes for aften- og nattimer, samt helligdage.

Med udgangspunkt i klagenævnets afgørelse af 23. juni 2014 (NMK-10-00774, NMK-10-00778) fastsættes der en støjgrænse på 60 dB(A) i aften-timer og på søn- og helligdage. Støjgrænsen er en generel grænse der gælder for alle aktiviteter der foretages i dette tidsrum. Støjniveauet er 20 dB over den sædvanlige virksomhedsstøjgrænse i tidsrummene, identisk med støjgrænsen i et erhvervsområde og 20 dB over hvad klagenævnet vurderer man som beboer i almindelighed må acceptere i aften og natperioden. Støj-



17. september 2021
Side 9 af 11

grænsen er fastsat ved afvejning af hensynet til naboer samt den samfundsmæssige betydning af arbejdet og dets fremdrift. Det er ikke ud af den fremsendte støjrapport muligt at afgøre, hvilke aktiviteter der kan finde sted inden for støjgrænserne, men det vil en nærmere beregning kunne afklare.

For natperioden fastsættes en støjgrænse på 50 dB(A) samt en maksimalværdi på 55 dB(A). Dette er begrundet i hensynet til, at beboerne skal kunne hvile i eget hjem. Maksimalværdien sidestilles med den sædvanlige i området, da det er Aarhus Kommunes erfaring, at overskrides dette niveau vil det vække sovende. Støjgrænsen er en generel grænse der gælder for alle aktiviteter der foretages i dette tidsrum.

Det er Teknik og Miljøs erfaring, at ved arbejde i aften- og natperioden giver akustiske signalgivere anledning til store gener for de omkringboende. Det er derfor et krav, at bakalarmer mv. skal afbrydes i aften- og natperioden, dog under overholdelse af arbejds miljøloven.

Alle de ovennævnte vilkår er gældende ift. den til enhver tid gældende tidsplan. Ændringer i tidsplanen skal godkendes af Aarhus Kommune, Teknik og Miljø.

I forhold til den af Banedanmark fremsendte økonomiske redegørelse (se bilag), er det primære samfundsøkonomiske tab relateret til pendlerne. Aarhus Kommune er af den opfattelse, at såfremt pendlerne i en periode skal bruge togbusser, anses dette som en mindre gene, i forhold til at beboere i perioder ikke kan opholde sig i egen bolig.

Sammenfattes ovenstående er det Aarhus Kommunes vurdering, at vilkårene er baseret på en rimelig afvejning af gener i forhold til beboelse, hensynet til arbejdets fremdrift samt den samfundsmæssige betydning af arbejdet.

Afgørelsen er truffet med hjemmel i bekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 af lov om miljøbeskyttelse § 42, stk. 1 og stk. 2.

Afvigelse fra støjvilkår

Teknik og Miljø har været i dialog med Banedanmark om muligheden for kompensation til de berørte beboere, for på den måde at muliggøre støjende arbejde aften/nat og helligdage, da vilkårene kun skal beskytte beboede ejendomme. Et endeligt forslag til hvordan Banedanmark evt. kan tilbyde



kompensation er endnu ikke udarbejdet, og da det er ikke muligt at stille krav om kompensation i medfør af §42, behandles dette ikke videre i nærværende afgørelse.

17. september 2021
Side 10 af 11

Såfremt Banedanmark skulle vælge at kompensere beboerne, er det Teknik og Miljøs vurdering, at omkostningerne hertil, vil være væsentligt lavere end Banedanmarks anslåede samfundsmæssige tab ved en forlænget anlægsperiode.

Høring

Udkast til vilkår har været sendt i høring, ved Banedanmark og de mest berørte beboere, d. 25. juni 2021. Der er indkommet høringssvar fra Banedanmark. Høringssvaret med Aarhus Kommunes kommentarer er vedlagt denne afgørelse som bilag.

Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Hvis I ønsker at klage over denne afgørelse, kan I klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet via Klageportalen, som I finder via www.naevneneshus.dk. Du logger på med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når I klager, skal I betale et gebyr på kr. 900. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis I ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen.

Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes. Klagen skal være modtaget hos klagemyndigheden senest den **15. oktober 2021**.

Retssag til prøvelse af påbuddet skal være anlagt inden 6 måneder efter afgørelsen er meddelt.

I øvrigt

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Teknik og Miljø på tlf. 8940 4018.

Med venlig hilsen



17. september 2021
Side 11 af 11

Carsten Ryom
Civilingeniør

Luise Pape Rydahl
Forvaltningschef

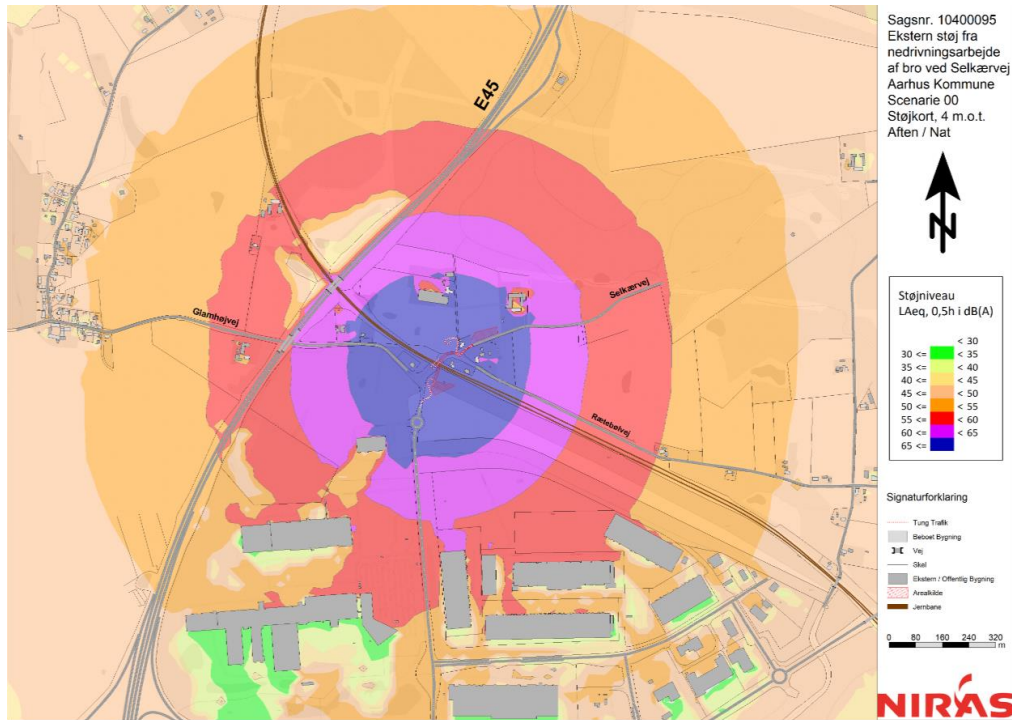
Bilag

Anmeldelse af arbejde, 02.10.2020
Støjhåndteringsplan, 02.06.2021
Notat, 20.11.2020
Oversigt over anmeldte arbejdsdage
Samfundsøkonomisk vurdering.
Høringssvar

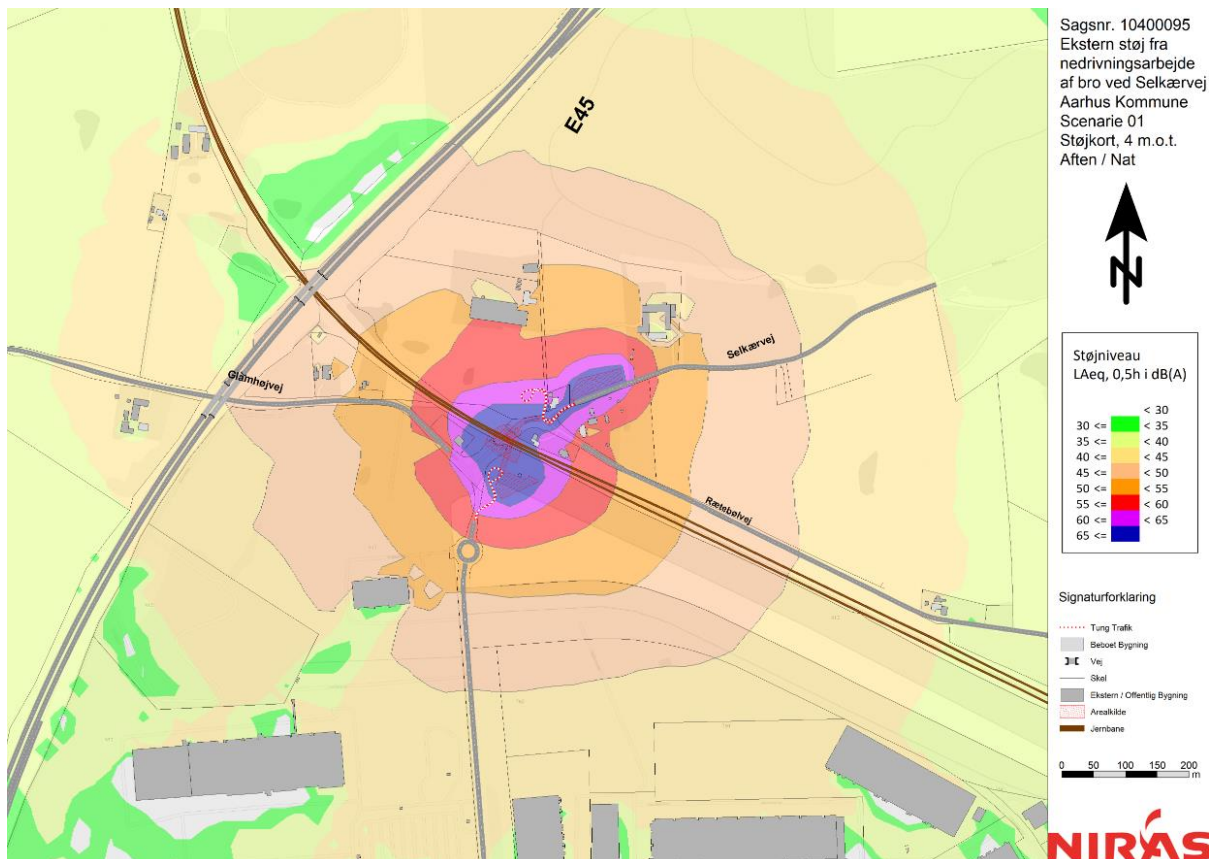
ⁱ Bekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 af lov om miljøbeskyttelse

Bilag 4: Støjudbredelseskort

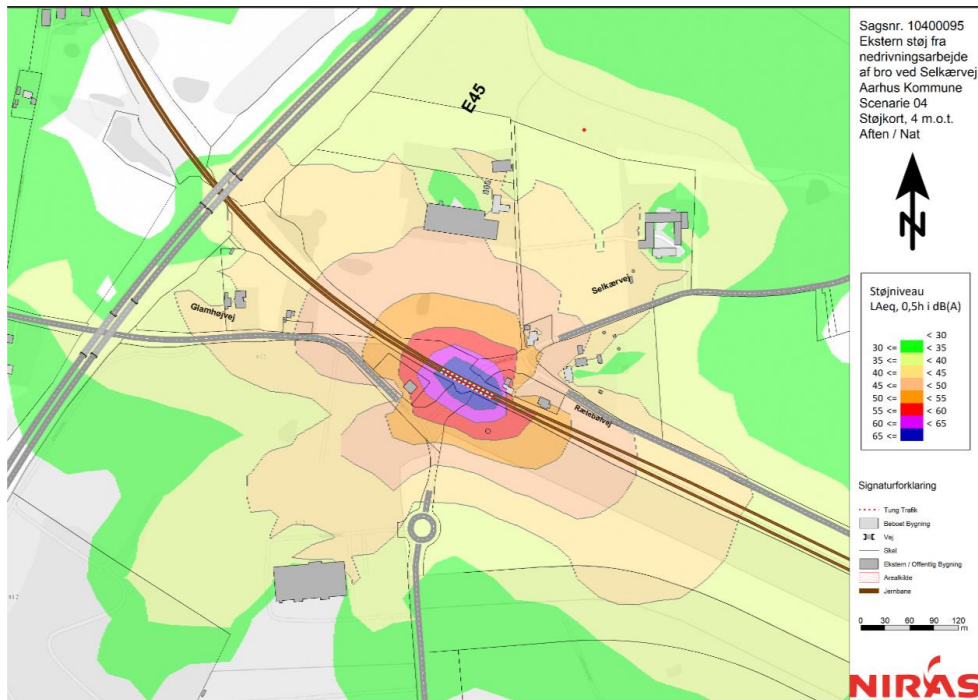
Nedrivning



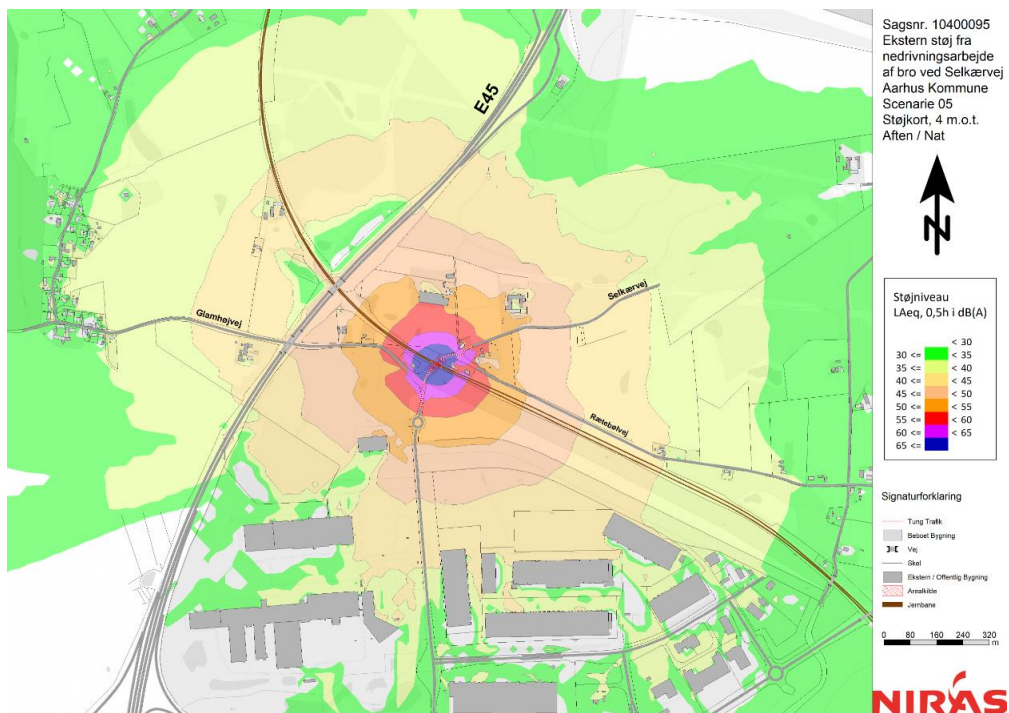
Jordarbejder



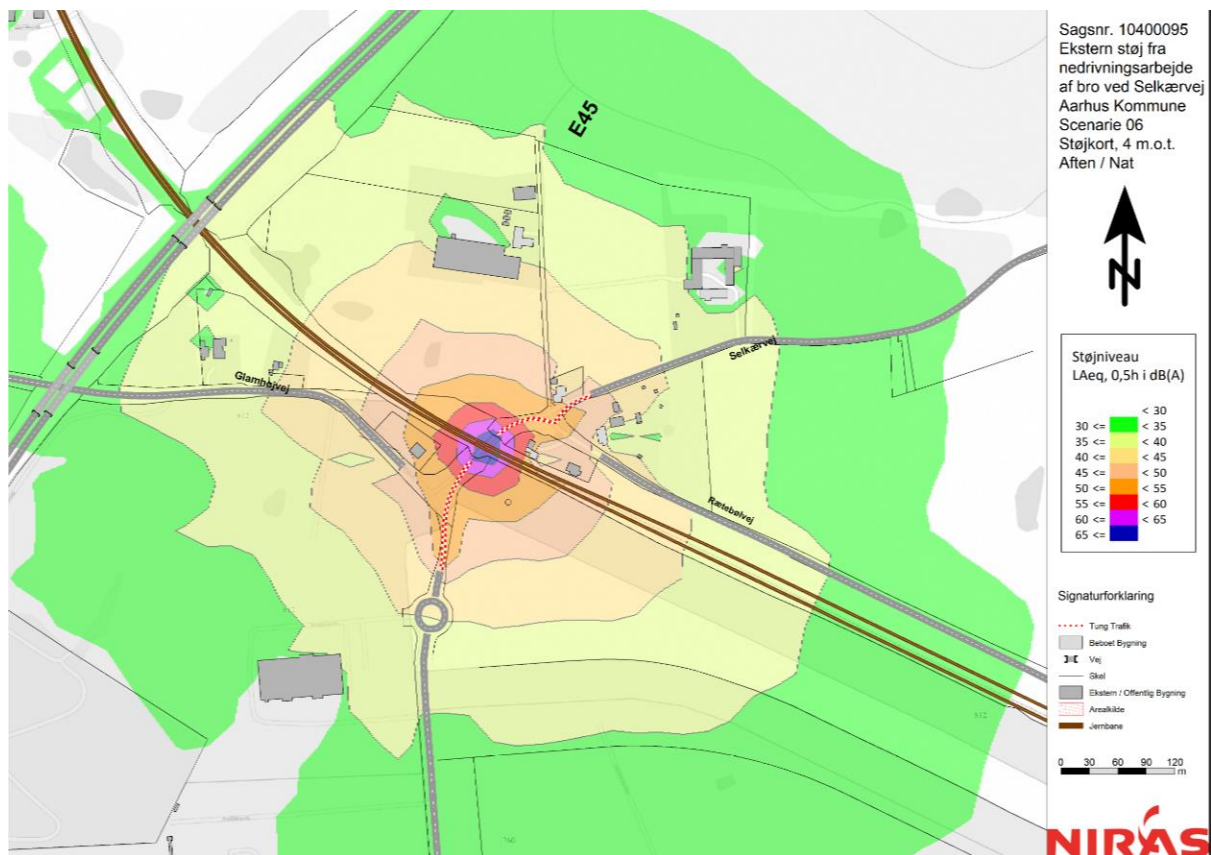
Sporjustering



BPU arbejder og nedtagning af stillads



Opsætning og nedtagning af telt



Bilag 5: Optælling af støjbelastede boliger

Beregningsscenarie	Antal støjbelastede boliger, LAeq [dB]							
	Nat							
	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	> 70	SUM > 55	SUM > 60
Selkærvej - Sce. 00	13735	5	3	0	2	3	8	5
Selkærvej - Sce. 01	13743	1	1	2	0	1	4	3
Selkærvej - Sce. 04	13746	1	0	0	1	0	1	1
Selkærvej - Sce. 05	13743	2	1	1	0	1	3	2
Selkærvej - Sce. 06	13746	1	1	0	0	0	1	0

Langsigtet og kortsigtet løsning på restriktive støjvilkår ved anlægsarbejder på banen

Banedanmark gennemfører en række store anlægsprojekter, som er forudsætningen for elektrificeringen af jernbanen. En række af disse arbejder medfører støjgener, ikke mindst broarbejderne ifm. elektrificeringen, men også f.eks. ramning af pæle og fundamenter til det nye kørestrømssystem.

Det er kommunerne, som er støjmyndighed, og dermed fastsætter rammerne for, hvor meget Banedanmark må støje ifm. disse arbejder. Banedanmarks udgangspunkt for arbejderne er, at de mest hensigtsmæssigt gennemføres om natten, i weekender og i helligdag/ferieperioder, hvor der er færrest passagerer. Til gengæld vægter kommuner typisk borgernes nattesøvn og tilsvarende højere end passagerens transportbehov. Banedanmark har generelt oplevet en god kommunal forståelse og fleksibilitet for Banedanmarks behov for nat- og weekend/feriearbejder.

Imidlertid har Banedanmark ifm. to konkrete broarbejder i Aarhus Kommune modtaget afslag på alle nat-, weekend- og helligdagsarbejder uden for nogle meget begrænsede tidsrum. Det er markant mere restriktive krav, end Banedanmark normalt mødes med. Der er tale om broarbejder, der er en direkte forudsætning for elektrificeringen af banen til Aarhus og Aalborg. Det har to konsekvenser for Banedanmark:

- For det første er det eneste alternative udførselstidspunkt dagsarbejder i kortere intervaller 07.00 til 18.00 for mindre støjende arbejder og 08.00 til 16.00 for mere støjende arbejder, hvilket betyder fuld afbrydelse af togtrafikken samt en længere udstrækning af projekterne, fordi arbejderne pr. spærring bliver mindre effektive. Konkret betyder det, at der skal være 93 dage med totalspærringer i dagtimerne mod Banedanmarks udførselsplan, der tilsiger 23 dage med dagsspærringer alene grundet disse to broarbejder.
- For det andet kan Banedanmark ikke overholde varsling af spærringer hverken ift. EU-forordning eller ift. aftalte principper for spærrespærringer med DSB.

Det skal bemærkes, at de trafikale gener af de mere restriktive krav for passagerne er vurderet til et samfundsøkonomisk tab på i størrelsesordenen 65 mio. kr., mens det samfundsmæssige tab, der undgås ved de mere restriktive krav ift. støjgener, er anslået til ca. 9 mio. kr. Det er endvidere Banedanmarks vurdering, at de restriktive krav fra Aarhus vil blive underkendt ved en evt. nævnsprøvelse, men da sagsbehandlingstiden er meget lang (1-2 år), kan Banedanmark ikke vente på en sådan afgørelse, hvis tidsplanen for elektrificering skal fastholdes.

Banedanmark er i dialog med Aarhus Kommune om mindre restriktive støjvilkår. I den forbindelse fremhæver Aarhus Kommune bl.a., at Banedanmarks manglende mulighed for at give kompensation selv ved meget støjende natarbejder – f.eks. i form af hotelovernatning – gør det vanskeligt for Aarhus Kommune at fravige de restriktive vilkår.

Som konsekvens af kommunes hidtidige afvisning af at give Banedanmark mulighed for at gennemføre arbejderne i 2021 som natarbejder, har Banedanmark været nødt til at udskyde broarbejderne til 2022. Det eneste alternativ var at lukke jernbanen fra Skanderborg og opefter i omegnen af 40 dage i 2021 uden for ferier, weekender mv. Dette vurderede Banedanmark ikke var proportionalt ift. muligheden for at udskyde arbejderne til 2022, hvorved der ville være mulighed for at finde en løsning, der muliggør natarbejder, jf. nedenfor. Hvis dette imidlertid ikke er tilfældet, så vil

Banedanmark være nødt til at spærre jernbanen i meget lange perioder fra 2022 og fremefter, givet Banedanmark har mange forestående broarbejder i Aarhus Kommune. Det er således absolut hastende for Banedanmark at få løst denne problemstilling i efteråret 2021, idet en yderligere udskydelse af arbejderne vil betyde en markant forsinkelse af elektrificeringen og dermed indsættelsen af DSB's nye eltog. Endvidere må Banedanmark i dialog med DSB og Arriva finde muligheder for de nødvendige nat- og weekendspærringer i 2022, hvilket vil kræve stor fleksibilitet. Dette er uddybet i vedlagte notat om konsekvenserne af Aarhus kommunes støjvilkår.

Behov for en permanent holdbar løsning

Som nævnt indledningsvist oplever Banedanmark generelt god dialog med kommunerne, hvor Banedanmark via god borgerkommunikation og inddragelse af de berørte borgere håndterer støjproblestillingerne. Sagen fra Aarhus viser imidlertid, at Banedanmarks arbejder er ganske omfattende, og Banedanmarks mulighed for at tilpasse sig meget restriktive vilkår fra kommunerne derfor er meget begrænsede, uden at Banedanmark må imødegå meget store økonomiske og trafikale konsekvenser. Hertil kommer, at nævnsprøvelse af de kommunale afgørelser er så lang, at det reelt ikke er en mulighed for Banedanmark at løse uenigheder med kommunerne ad den vej.

Derfor vurderer Banedanmark, at der er behov for en permanent hjemmel til, dels at transportministeren kan fravige de kommunale støjvilkår, dels at Banedanmark kan tilbyde midlertidigt ophold uden for eget hjem ved særlige situationer.

Banedanmarks grundlæggende tilgang er, at den nuværende planlægningsmodel er god. Den er baseret på, at der gennemføres en VVM, som i generelle vendinger beskriver støjomfanget. Denne behandles politisk i forbindelse med beslutning om at gennemføre projektet, og Banedanmark modtager i de tilfælde en VVM-tilladelse. På den baggrund bestiller Banedanmark større spærringer samt detaljerer projekter og ansøger på den baggrund om en specifik støjtilladelse hos kommunen. Kommunen vil som hovedregel holde sig inden for rammerne af VVM og tildele en afbalanceret støjtilladelse. Kommunens skøn er således også begrænset af almindelige proportionalitetsprincipper. Kommunen er imidlertid ikke forpligtet til i alle tilfælde at acceptere den støj, der fremgår af i VVM-tilladelsen. F.eks. fremgik det af VVM'en for elektrificering af Fredericia-Aarhus-Aalborg, at "nogle aktiviteter ville medføre en væsentlig påvirkning af det omkringliggende miljø i form af støj". Derfor fungerer modellen ikke, hvis Banedanmark ikke tidsmæssigt har mulighed for at få prøvet en usaglig kommunal afgørelse eller i de tilfælde, hvor kommunens krav må antages at være saglige efter miljøbeskyttelseslovens almindelige bestemmelser, men alligevel forhindrer, at projektet gennemføres som forudsat ved den politiske beslutning.

Banedanmark ser to mulige principmodeller:

1. Ministeren gives hjemmel til at fravige kommunalt fastsatte støjvilkår og selv fastsætte dem i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget. Banedanmark gives desuden en bred mulighed for kompensation ved enhver form for støjende arbejder, hvor Banedanmark finder det nødvendigt. Dette vil omvendt også give kommunerne mulighed for at fastsætte krav om tilbud om midlertidigt ophold uden for

hjemmet selv ved meget lave støjgener, hvorfor det må forventes, at der i større omfang vil være behov for, at ministeren benytter den nye hjemmel til at fravige de kommunale støjvilkår.

2. Ministeren gives hjemmel til at fravige kommunalt fastsatte støjvilkår og selv fastsætte dem. Banedanmark gives desuden hjemmel til at tilbyde midlertidigt ophold uden for hjemmet, men denne mulighed begrænses til at omfatte meget støjende arbejder. Dette vil begrænse kommunernes mulighed for at stille krav om ubegrundet kompensation og dermed reducere ministerens behov for at fravige de kommunale støjvilkår. Til gengæld vil det formentlig forudsætte, at der fastsættes en reel tålegrænse, som Banedanmark kan give kompensation efter, hvilket vil have stor præcedensvirkning.

Der kan naturligvis tænkes varianter mellem de to modeller, der evt. også kan trække på kommissarius. Banedanmark hælder umiddelbart mest mod model to, idet den vurderes bedst at fastholde kommunen som reel støjmyndighed. Ift. den konkrete model henvises til uddybning i vedlagte notat om lovgrundlag om støj, hvor der også redegøres for inspiration fra Metro-modellen og andre modeller.

En sådan hjemmel bør indsættes i jernbaneloven, således at den gælder generelt for Banedanmarks projekter og ikke skal indarbejdes i alle anlægslove mv.

Behov for en kortsigtet løsning

Som nævnt indledningsvist har Banedanmark et akut behov for en løsning på de meget restriktive støjvilkår i Aarhus Kommune. Det mest optimale vil være, hvis der ganske hurtigt kan opnås politisk enighed om en lovændring, således, at Banedanmark kan planlægge udførelse af støjende arbejder, herunder i aften- og nattetimer. Det vil dog samtidig være nødvendigt, at denne ændring kommer i løbet af efteråret, således at den kan implementeres inden Banedanmark igangsætter arbejder i februar 2022.

Dette kan være en udfordring ift. lovprocessen. Hvis der ikke kan skabes lovhjemmel til, at ministeren fraviger de kommunale støjvilkår tidsnok, vil det være Banedanmarks forslag, at der indledes drøftelser med Aarhus Kommune med udgangspunkt i, at der kan gennemføres nat-, weekend- og helligdagsarbejder, mod at Banedanmark konkret tilbyder midlertidigt ophold uden for eget hjem til støjramte borgere.

Der udestår en nærmere analyse af, om hjemmel evt. kan opnås via aktstykke med henvisning til, at den materielle lovhjemmel er politisk godkendt og under behandling i Folketinget.

Der vedlægges notater, der dels uddyber de juridiske problemstillinger, dels giver seneste status på den konkrete sag i Aarhus Kommune.

Notat

Samlede konsekvenser for Banedanmarks anlægsprojekter i Aarhus Kommune¹

Projekt navn	Konsekvens af støjvilkår	Programmets mulighed for at overholde støjvilkårene	Økonomisk konsekvens
Forberedende arbejder Aarhus - Lindholm	Allerede indtrufne konsekvenser: Nyt udbud for Gl. Viborgvej: Udførsel ændret til 2022. Ændring af udbud for Selkærvej: Udførsel ændret til 2022. Ændring af projektering af Silkeborgvej Fastholdelse af Aarhus Kommune støjvilkår: Forsinkelse 3-4 år for tre brosteder.	Ikke muligt at gennemføre projektet rettidigt med de pågældende vilkår, da det er forudsat, at nogle anlægsarbejder udføres nat, weekend og helligdage	Ændring af udbud 400.000 – 700.000 for brostederne: Gl. Viborgvej og Selkærvej Omkostninger til ændret udførselsplan (lang anlægsperiode) 2.000.000 – 6.000.000 kr. pr. brosted.
Forbedrende arbejder Fredericia - Aarhus²	Ved tilsvarende restriktive støjvilkår forsinkelse på min. 2-3 år for fire brosteder - Forny et udbudsproces, herunder ophævelse af kontrakter for to af i alt fire brosteder - Forlængede produktionsperioder på min. 1 mdr. pr. brosted ved ændret spæringsomfang til dagsperioder	Ikke muligt at gennemføre projektet rettidigt med de pågældende vilkår, da det er forudsat at nogle anlægsarbejder udføres nat, weekend og helligdage	Ophævelse af kontrakt: 1,5 mio. kr. (15 % af enterprisesum) pr. brosted. Forny et udbudsproces: 400.000 – 500.000 kr pr. brosted. Omkostninger til ændret udførselsplan (lang anlægsperiode) 2.000.000 – 5.000.000 kr. pr. brosted.

¹ Skemaet viser både konsekvenser af Elektrificeringsprogrammets forberedende arbejder og konsekvensen af Aarhus Kommunes støjvilkår for gennemførelsen af andre projekteret anlægsprojekter.

Elektrificeringsprogrammet	De forberedende arbejder ligger forud for Elektrificeringsprogrammet, hvorfor en forsinkelse af EP forbedrende har direkte indflydelse på EP.	Kontrakten med totalentreprenør forudsætter, at der arbejdes nat, weekender og helligdage derfor er vilkårene vanskelige at overholde. Der er således planlagt både støjende arbejder og ramning nat, weekend og helligdage. <u>Afledte konsekvenser:</u> - Udførelse i dagtimerne kræver replanlægning og ansøgning om spærringer i dagtimerne. - Påvirkning togtrafikken (Arriva og DSB) - udfordre udrulning af elektrificeringen inden K27 og dermed påvirke fremtidens tog.	Projektet vil blive udfordret på både tid og økonomi. Da projektet ikke er detailplanlagt, er det ikke muligt at fastsætte præcise tal for dette.
Sporfornyelse/ Hastighedsopgraderingerne		Det er ikke muligt at gennemføre anlægsarbejderne inden for det givne vilkår, hvilket bl.a. skyldes, at en række anlægsarbejder skal udføres i tidsmæssig forlængelse af hinanden. <u>Afledte konsekvenser:</u> Hvis 2022 projektet ikke gennemføres fuldt ud, vil det påvirke SP og EP's udførselsplan.	50-90 mio. kr (en forøgelse af anlægsbudgettet med 5-10%)

Konsekvenser ved ændringer af sporspærringer for at imødekomme Aarhus Kommunes støjvilkår

Banedanmark orienterede departementet om forventede restriktive støjvilkår fra Aarhus Kommune i forbindelse med arbejde på to broer ved Gl. Viborgvej og Selkærvej ved notat af 19. februar 2021. Givet sagens kritiske status har Banedanmark fundet en løsning, således at anlægsarbejderne ved de to nævnte broer ikke udføres som ellers vurderet i 2021, men at arbejderne kan udføres i 2022. Dog vil der fortsat skulle opnås en løsning med Aarhus Kommune snarest muligt såfremt risikoen for forsinkelse og forøgede omkostninger til gennemførelse af anlægsprojekter til "Fremtidens tog" skal undgås.

Nedenfor gennemgås status for Aarhus Kommunes afgørelse om støjvilkår, de konkrete udfordringer med de to nævnte broer, tidsplan samt konsekvenser, hvis projekterne skal gennemføres i dagsspærringer.

Status vedr. støjvilkår fra Aarhus Kommune

Banedanmark har indsendt anmeldelse om støjkrav til Aarhus Kommune i forbindelse med anlægsarbejderne for de to broer ved Gl. Viborgvej og Selkærvej. Aarhus Kommune har efterfølgende ved afgørelse meddelt Banedanmark nogle restriktive støjvilkår, der betyder, at Banedanmark ikke kan udføre anlægsarbejde om natten samt i weekend- og helligdage. Banedanmark anmodede Aarhus Kommune om fornyet behandling af sagen. På den baggrund genoptog Aarhus Kommune behandling af sagen. Banedanmark har indsendt høringssvar til Aarhus Kommune den 15. februar, med angivelse af de væsentlige samfundsøkonomiske og anlægsøkonomiske konsekvenser støjvilkårene giver anledning til. Den 25. februar anmodede Aarhus Kommunen om en uddybning af de samfundsøkonomiske konsekvenser oplyst i høringssvaret samt grundlaget for en forsinkelse. Banedanmark har besvaret anmodningen den 26. februar 2021. De yderligere oplysninger vurderes ikke at have betydning for fastsættelse af kommunens støjvilkår. Der afventes fortsat afgørelse i den konkrete sag.

Banedanmark er blevet oplyst af Aarhus Kommune, at Aarhus Kommune vil afvente Banedanmarks tilbagemelding om mulighed for kompensation, inden der træffes endelig afgørelse, evt. baseret på en politisk dialog om rammerne omkring støjende arbejder.

Forberedende arbejder forud for elektrificeringsprogrammet (broarbejde Gl. Viborgvej og Selkærvej)

Banedanmark har som nævnt ovenfor udskudt udførsel på to broer ved Gl. Viborgvej og Selkærvej til 2022 fremfor som planlagt i påsken 2021. Arbejdet er nu planlagt til udførsel i påsken 2022. Projekterne var inden udskydelsen færdigprojekteret og planlagt. Projektet ved Gl. Viborgvej afventer afgørelse fra Aarhus Kommune før udsendelse af entreprenørudbud omkring sommerferien. For Selkærvej afventes ligeledes Aarhus Kommunes afgørelse forud for yderligere dialog med entreprenør om opstart af arbejdet. Entreprenøren vil senest skulle modtage en tilbage om dette fra Banedanmark i november 2021.

Konsekvenser af, hvis Aarhus Kommune fastholder støjvilkår:

- Projekterne skal re-planlægges og udbud tilrettes senest 16. april 2021.
- Entreprenøren ifm. arbejderne ved Selkærvej skal bekræfte at entreprenøren vedstår sit tilbud inkl. ændret spærringsscenarie.

- Der er risiko for at de det ændrede spærringsmønster kan betyde forøgede udgifter til entreprenørarbejderne ved begge broer.
- Spærring ændres fra påsken 2022 til perioden 4. april 2022 til 6. juli 2022

Der forventes i udgangspunktet ikke mulighed for normal drift i spærringsperioden. Såfremt dette skal være muligt, vil det betyde en fordobling i tid grundet effektivitetstab. Projektet vil ikke kunne gennemføres inden udgangen af 2022 og vi forløbe ind i 2023. Givet den forlængede anlægsperiode vil der forventeligt være afledte effekter for den efterfølgende gennemførelse af Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet på strækningen, dette skal analyseres nærmere.

Derudover vil støjvilkår også påvirke andre projekter i Aarhus Kommune, herunder Aarhus- Långå, der beskrives nedenfor.

Hastighedsopgradering og fornyelsesprojektet Aarhus-Langå

Hastighedsprojektet har til formål at klargøre en bro ved Silkeborgvej og sporene til elektrificering. Projektet forudsættes gennemført i 2022 med hovedudførsel 1. april til 1. september 2022. Igangværende projektering begyndte 1. januar med frist for udbud 3. maj 2021. Når udbuddet er sendt ud, skal der færdigprojekteres sammen med rådgiver frem mod december 2021 for at nå planmæssig udførsel.

Hvis Aarhus Kommune fastholder støjvilkår vil det have følgende konsekvenser for projektet:

- halvering af tid til projektering, replanlægning og udbudsmateriale. Frist fortsat 3. maj 2021
- validering og færdigprojektering fastholdes til 31. december 2021
- risiko for yderligere konsekvenser før øvrige projekter med behov for validering
- udførsel fra 1. februar til 1. november eller udskydelse til 2023

Aarhus Kommunes støjvilkår giver anledning til mere end en fordobling af de planlagte 120 dages arbejder i Aarhus Kommune. Der er behov for i alt 276 dages total- eller enkeltspørsspærring.

Projektets kritiske milepæle fastholdes på trods af fremrykket og forlænget udførsel. Dette giver behov for øgede ressourcer i projekteringsperioden.

Den længere udførsel eller en udskydelse af projektet til 2023 vil have konsekvenser for de øvrige projekter på strækningen herunder Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet. Banedanmark vurderer, at der er risiko for en samlet udskydelse af elektrificering på strækningen Aarhus-Langå ud over det politiske mål om Fremtidens tog i 2026.

Konsekvenser ved for sen indmelding af spærringer

Hvis projekterne skal gennemføres i dagsspærringer, vil der være behov for fornyet tildeling af sporspærringer, som ikke vil overholde de nærmere vilkår for varslingskrav aftalt mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne. Aftalen er formaliseret i Banedanmarks Netredegørelse¹, hvor Banedanmark tildeler kapacitet på jernbanenettet for et givent år. Hvis Banedanmark ikke i væsentligt omfang overholder de tildelte kapaciteter og kanaler, kan Banedanmark indklages for Jernbanenævnet.

Et eksempel på dette er sagen om nedrivning af Postterminalen ved Tietgensgadebroen. Her ønskede Banedanmark en anden sporspærring end angivet i Netredegørelsen for 2018. Sagen endte med, at DSB indbragte Banedanmark for Jernbanenævnet med påstand om, at spærringen skulle aflyses, da den ikke

¹ Jf. Annex VII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af den 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

er blevet varslet rettidigt. DSB trak efterfølgende klagen tilbage. Sagens udfald blev efterfølgende, at Banedanmark måtte indgå forlig med betaling af et to-cifret millionbeløb til en entreprenør, hvis arbejder blev påvirket af det ændrede spærringsmønster.