

Konsekvenser ved ændringer af spæringer 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 dagsspæringer.

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 compensation, 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 spæringsscenario.

- 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-Långå

Hastighedsprojektet har til formål at klargøre en bro ved Silkeborgvej og sporene til elektrificering. Projektet forudsættes gennemført i 2022 med hovedudførelse 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 udførelse.

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 for øvrige projekter med behov for validering
- udførelse 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 enkeltsporspærring.

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

Den længere udførelse 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-Långå 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 Netreddegørelse¹, 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 Netreddegørelsen 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.