



26-08-2016

Notat

Høringsnotat om udkast til forslag til lov om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg

1. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til forslag til lov om **etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg** blev den 8. juli 2016 sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder, organisationer mv. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 15. august 2016. Banedanmark har modtaget 19 hørings svar. De modtagne hørings svar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Banedanmark har modtaget hørings svar fra:

- 3f
- Arriva
- Dansk Byggeri
- Dansk Energi
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Dansk Metal
- Danske Handicaporganisationer (DH)
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)
- FOA
- HMN GasNet P/S (Tidl. HMN Narturgas)
- Håndværksrådet
- Nord Energi Fibernet A/S
- Nordjyllands Historiske Museum
- Nordjyllands Trafikselskab
- Rådet for bæredygtig trafik
- Sydtrafik
- Voerbjerglund Haveselskab
- Aalborg Lufthavn

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra hørings svarene. Hørings svarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er ikke alle forhold i hørings svarene kommenteret.

Banedanmarks kommentarer til hørings svarene er anført i kursiv.



2. Høringssvarene

2.1. Generelle bemærkninger

Arriva, Dansk Byggeri, Dansk Metal, FOA, HMN GasNet P/S (Tidl. HMN Narturgas), Håndværksrådet, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), Aalborg Lufthavn, Dansk Metal er positive overfor lovforslaget.

Der er kun få bemærkninger til forslaget om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg. Det gælder følgende:

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT), ønsker at stationen fra starten bygges til at kunne betjene længere tog (300 meter i stedet for kun 180 meter) for begge perronspor. Endvidere bør perronen laves med en bredde, der giver mulighed for venteskur og hastigheden bør kunne være på mindst 100 km/t.

Endvidere mener RBT, at togbetjeningen bør udvides med en mere lokal betjening af lufthavnen af hensyn ikke kun til flykunder, men også for de ansatte i lufthavnen. Således bør der også køre nærbanetog hver halve time til og fra lufthavnen.

Banedanmark bemærker, at perronerne anlægges, så de passer til eksisterende 180 meter lange tog. Det kan ikke afvises, at der vil ske en udvikling på materielområdet, som vil betyde, at der fremadrettet skal køres med længere tog i landsdelstrafikken. Banen anlægges derfor på en måde, som ikke forhindrer eller besværliggør en evt. senere udvidelse af perronerne. Der etableres ikke ekstra brede perroner i forbindelse med anlægget af banen. Det er ikke nødvendigt at gøre perronerne ekstra brede for at kunne etablere ventefaciliteter for enden af perronen.

Da der er tale om en kort stikbane, som udgår fra Lindholm Station, vil toget skulle standse mindre end 3 kilometer fra Aalborg Lufthavn. Den korte afstand mellem Lindholm station og lufthavnen betyder, at gevinsterne ved at kunne opnå en hastighed på 100 km/t på strækningen ikke er store nok til at opveje omkostningerne i form af nødvendige ekstra anlægsudgifter.

Vedrørende forslaget om nærbanetog, kan Banedanmark oplyse, at lokale tog fra Skørping planlægges efter aftale mellem staten og Region Nordjylland at køre sammenbundet med togene til Skagen og Hirtshals og derfor ikke kan køre til lufthavnen.

Hvis togene fra Skørping i stedet skulle køre til lufthavnen, ville det forøge belastningen mellem Aalborg og Lindholm med 2 tog mere i timen, hvilket



vil medføre en mere presset køreplan. Det er således ikke umuligt at køre flere tog til lufthavnen, hvis dette senere hen besluttet, men det vil belaste infrastrukturen mere mellem Aalborg og Lindholm og kan medføre behov for yderligere udbygninger som nævnt i høringssvaret. Yderligere udbygninger indgår ikke i projektet om en ny bane til Aalborg Lufthavn.

Dansk Industri støtter banebetjening af Aalborg Lufthavn som bidrager til, at der skabes et stærkt trafikalt knudepunkt i det nordjyske, og at det er afgørende, at skiftet mellem de forskellige transportformer kan ske så gnidningsfrit som muligt, for eksempel ved at placere den kommende station placeres så tæt som muligt på lufthavnsterminalen samt trafikforpladsen, hvor der er stoppesteder for bustrafikken. Derudover mener DI, at det er vigtigt, at køreplanen tilrettelægges, så der er et effektivt samspil med både de øvrige regionale togforbindelser og landsdelstrafikken, og at der generelt er et stærkt fokus på at minimere de trafikale gener for både tog- og vejtrafikken.

Banedanmark bemærker, at perronen er placeret så tæt på lufthavnsterminalen og trafikforpladsen som muligt. Beslutning om køreplan træffes uafhængigt af dette lovforslag.

Danske handicaporganisationer gør opmærksom på, at det er vigtigt, at den europæiske togstandard for tilgængelighed for personer med handicap (TSI-PRM) overholdes i forbindelse med anlægsplanerne og anlægsarbejdet af bane og anlæg.

Banedanmark er forpligtet til at overholde EU-retlige TSI-krav, hvorfor det indgår i projektet, at TSI-PRM overholdes.

Dansk Erhverv og Haveforeningen Voerbjerglund påpeger, at det fremgår af Banedanmarks fagnotat om samfundsøkonomien i en ny bane til Aalborg Lufthavn, at det ikke er rentabelt at etablere banen bl.a., idet den samfundsmæssige nutidsværdi er -280 mio. kr., og den interne rente er 0,3 pct. i stedet for de 4 pct., der normalt er retningsgivende for et projekts rentabilitet.

Banedanmark kan bekræfte uddraget af fagnotatet.

Haveforeningen Voerbjerglund og Nordjyllands Historiske Museum ytrer begge bekymring for, at de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, varetages af Transport- og Bygningsministeren.

Det er en anvendt praksis i forbindelse med anlægslove, at beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven varetages af Transport- og Bygningsministeren. Banedanmark vil som ansvarlig myndighed overholde de rammer, der fremgår af anlægsloven, og vil i detailprojektering have et tæt samarbejde med kommunen og andre relevante myndigheder om de berørte områder.



2.2. Ledningsomlægninger

Dansk Ledningsejerforum (DLF)/ Dansk Energi bemærker, at det er væsentligt for ledningsejere, og ligeledes for Banedanmark, at det på et så tidligt tidspunkt som muligt afklares hvorvidt, og i hvilket omfang, arbejderne med elektrificering og opgradering nødvendiggør påvisning, sikring eller flytning af de forsyningsledninger, som befinder sig i banearealet eller på anden måde berøres af projektet.

DLF skal derfor opfordre til, at der, så snart tilstrækkeligt projektmateriale foreligger, indkaldes til ledningsejermøde med henblik på at afklare disse problemstillinger og indarbejde dem i projektgrundlag og detailplanlægning på så tidligt et tidspunkt som muligt.

I denne forbindelse har Nord Energi Fibernet A/S gjort opmærksom på, at de ikke fik tilsendt høringen af lovforslaget, og at jernbaneprojektet krydser deres fibernetledninger.

Banedanmark er enig i, at det så tidligt som muligt i projektet skal afklares, hvilke påvirkninger baneprojektet har for berørte ledningsejere. Der vil derfor i detailprojekteringen være en tæt dialog mellem Banedanmark og ledningsejerne.

Banedanmark har taget telefonisk kontakt til Nord Energi Fibernet A/S og meddelt, at Banedanmark i detailprojekteringen vil tage kontakt til dem i forbindelse med Banedanmarks arbejder.

2.3. Øvrige bemærkninger

Haveforeningen Voerbjerglund bemærker, at den ny bane vil medføre store gener for kolonihaveforeningen ved at 26 kolonihavehuse fremover vil ligge mellem den nye og den gamle bane og dermed ikke være attraktive og dermed bør have erstatning.

Haveforeningen Voerbjerglund bemærker, at den ny vejbro vil give mere støj i området og dermed bør medføre støjbeskyttelse. Haveforeningen vil blive generet af store arbejdsretøjer i anlægsperioden for broen over Lindholm Å, hvis ikke der anlægges en midlertidig bro over Lindholm Å.

Haveforeningen Voerbjerglund bemærker desuden, at banen berører § 3-områder, fredskov og en losseplads registreret i klasse V2.

Haveforeningen Voerbjerglund har endvidere genfremsendt deres høringsvar fra "2. høringsfase".



Banedanmark vil i detailprojekteringen have en tæt kontakt med kolonihaveforeningen om alle de arbejder, der skal foregå på arealer i og omkring foreningen.

Med hensyn til gener og kompensation vil en eventuel erstatningsudmåling for dels gene og dels eksproprierede arealer blive fastsat af Ekspropriationskommissionen.

Generelt bemærkes, at der ikke gives erstatning for værdiforringelser, men krav i forhold til en eventuel værdiforringelse kan indbringes for Ekspropriationskommissionen.

Med hensyn til støjbekyttelse af kolonihaveforeningen bemærkes det, at støjniveauet ikke vil være over den fastsatte grænseværdi, jf. miljøredegørelsen.

Vedrørende beskyttelse af § 3-områder, fredskov og dyrearter skal Banedanmark overholde de EU-retlige forpligtigelser i bl.a. fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. Heri fremgår, som også nævnt i anlægsloven, at Banedanmark skal foretage forskellige forebyggende foranstaltninger bl.a. ved ikke at fælde eventuelle flagermusegnede træer i flagermuseenes yngleperiode eller etablere faunapassager, så de biologiske spredningskorridorer bevares.

I forbindelse med § 3-områder og fredskovsarealer, vil Banedanmark ligeledes overholde den gældende praksis på området og etablere erstatningsnatur og -skov i det omfang det er muligt.

Banedanmarks fagnotat om naturforhold redegør nærmere for de forhold, der skal varetages. Fagnotatet findes på Banedanmarks hjemmeside.

Banedanmark er opmærksom på lossepladsen og håndteringen af denne, hvilket fremgår af miljøredegørelsen og relevante fagnotater, som findes på Banedanmarks hjemmeside.

For så vidt angår anlæg af bro over Lindholm Å vil der blive anlagt en interimsbro i anlægsfasen, jf. anlægsbeskrivelsen.

Det bemærkes i øvrigt, at Banedanmarks kommentarer til de afgivne hørings svar i "2. høringsfase" kan findes på Banedanmarks hjemmeside.

3. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag svarer med enkelte redaktionelle ændringer og præciseringer til det lovforslag, der blev sendt i høring.

Bilag 1

Udkast til lovforslag blev den 8.juli 2016 sendt i høring hos:

Advokatsamfundet

Air Greenland A/S

Akademikernes Centralorganisation (AC)

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

AOPA

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Arbejds miljørådet for Luftfart

Arriva Danmark A/S

Arriva Tog A/S

Atlantic Airways A/S

BAT

BAT-Kartellet

Billund Lufthavn

Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik

Branche foreningen Dansk Luftfart

Branche foreningen Danske Advokater

Cabin Union Denmark

CBRN-Instituttet

Centralorganisationen af 2010 (CO2010)

Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)

CFL Cargo Danmark ApS

Dalpa

Danish Business Travel Association



Danmarks Frie AutoCampere
Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF)
Danmarks Naturfredningsforening
Danmarks Rejsebureau Forening
Danmarks Sportsfiskerforbund
DANSAM
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Byggeri
Dansk Cyklistforbund
Dansk Ejendomsmæglerforening
Dansk Energi
Dansk Erhverv – Høringssager
Dansk Erhvervsfremme
Dansk Fjernvarme
Dansk Flyvelederforening
Dansk Handicap Forbund
Dansk Industri (DI)
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Ledningsejerforum
Dansk Metal
Dansk Motorflyverunion
Dansk Ornitologisk Forening
Dansk Transport og Logistik – DTL
Dansk UL Flyve Union
Dansk Vand- og Spildevandsforening



Dansk Vejforening

Danske Boligadvokater

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Danske Speditører

Danske Svæveflyverunion

DB Schenker Rail Scandinavia A/S

De Ledende Landinspektører (Mølbak i 2016)

Den Danske Landinspektørforening

Det Centrale Handicapråd

DI Transport

DONG Energy

Energinet.dk

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Esbjerg Lufthavn

Fagligt Fælles Forbund – 3F

Forenede Danske Motorejere - FDM

Flyvebranchens Personaleunion

FOA

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark

Friluftsrådet

Fritidshusejernes Landsforening

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd



Grundejeren.dk

Grønlands Lufthavnsvæsen

Hector Rail AB

HK Trafik og Jernbane

HMN Naturgas I/S

Håndværksrådet

Ingeniørforeningen (IDA)

Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet

Institut for planlægning – Aalborg Universitet

ITD

Jettime

Karup Lufthavn

Kommunal Teknisk Chefforening

Kommunal Vejteknisk Forening

Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte

Kongelig Dansk Aeroklub

KZ & Veteranfly Klubben

Københavns Lufthavne A/S

Københavns Universitet – Institut for geografi og Naturforvaltning

Landbrug og Fødevarer

Landdistrikternes Fællesråd

Landsforeningen Landsbyerne i Danmark

Landsforeningen af Menighedsråd

Landsorganisationen i Danmark (LO)

Ledernes Hovedorganisation

banedanmark



Midtjyske Jernbaner

Midttrafik

Movia

NOAH-Trafik

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyske Jernbaner

Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)

Parcelhusejernes Landsforening

Primera Air Scandinavien

Regionstog

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Sikker Trafik

SAS Region Danmark

Scandinavian Airlines System

SEAS NVE

Serviceforbundet

Starair

Sun Air

Sydtrafik

Sønderborg Lufthavn

Teknisk Landsforbund

Teknologisk Institut

Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S

Trafikforbundet

Trafikselskaberne i Danmark

banedanmark



Videncentret for landbrug

Aalborg Lufthavn

Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning

Aarhus Lufthavn

Aalborg Kommune

Kolonihaveforbundet

Haveselskabet Voerbjerglund

H/F Åblink

Nordjyllands historiske museum