

Til Vejdirektoratet

Niels Juels Gade 13,
1022 København K

9. august 2016
Sags id: 15/16447

Bilag – Teknikerdel til høringssvar***Vedrørende støj og vibrationer***

Støjbelastningen i anlægsfasen vil være generede for en række boliger, og enkelte kan blive udsat for generende vibrationer i en periode. Samlet set vil *kombinationsløsningen* give færrest anlægsmæssige støj- og vibrationsgener i Assens Kommune.

I driftsfasen vil en ny jernbanelinje medføre et markant fald i både støjniveauet fra den eksisterende jernbanelinje og i antallet af boliger, der er støjplagede. Dette fald vil være væsentlig større end det antal boliger, der vil opleve støjgener fra den nye jernbanelinje, der er søgt lagt i bedst mulig afstand fra byer og boligområder. *Kombinationsløsningen* vil støjmessigt give færrest boliger med støjgener i Assens Kommune – Skallebølle Skole med fritidsanlæg og Grønne-moseområdet vil være mindst belastet ved denne løsning.

Anlægsfase

Støjbelastede boliger i anlægsfasen af jernbanen defineres som boliger, der udsættes for et gennemsnitslig støjniveau over 70 dB(A) i dagtimerne (kl. 7 – 18). I forbindelse med projektet vil der af andre grunde end støj, være behov for at ekspropriere en række boliger, de er udeladt af støjredegørelsen.

I redegørelsen er følgende anlægsarbejder vurderet mht. støj:

- Jordarbejder for dannelse af jernbanetracé
- Ramning af spurs ved bygværker (skærende veje)
- Sporopbygning
- Ramning af køreledningsmaster

Desuden er sideløbende aktiviteter, f.eks. flytning af gasledning og højspændingsmaster også vurderet.

Støjturderingen er foretaget enkeltvis for hver af de ovennævnte aktiviteter, i tilfælde af overlap kan der derfor være boliger som bliver udsat for mere støj, end der er forudsagt i redegørelse. Da projektet ikke er detaljeret planlagt endnu har det ikke været muligt at tage højde for dette forhold.

I forhold til de anlægsarbejder, der er vurderet til at kunne medføre væsentlige gener for enkelte boliger, vil arbejdet blive tilrettelagt med mest mulig hensyntagen til støjen, både selve arbejdets udførelse, tidspunktet, eventuel ekstra afskærmning, og endelig hvis der ikke er andre løsninger og der er tale om markante gener, kan der tilbydes midlertidig ophold uden for egen adresse. Støjende anlægsarbejder vil desuden blive varslet særskilt til de naboer, der er berørt.

Der vil desuden være enkelte boliger, der kan opleve vibrationsgener over den vejledende grænse (75 dB). Der vil ske en særskilt vurdering og registrering (evt. monitoring) for disse boliger.

De enkelte anlægsarbejder vil skulle anmeldes minimum 14 dage før påbegyndelse til Assens Kommune jf. bekendtgørelsen om miljøregulering af visse aktiviteter. Kommunen har dermed mulighed for at stille yderligere vilkår til det enkelte projekt, hvis der er miljømæssige forhold, der kræver det.

Driftsfase

Generelt vil et nyt jernbanespor over Vestfyn flytte en stor del af trafikken fra den eksisterende jernbane til den nye, og vil dermed lette betydeligt på de støjgener, der er ved den nuværende togdrift. Sammenlignet med den nuværende situation vil antallet af støjbelastede boliger falde med ca. 100 boliger. Ved den eksisterende jernbane er der 707 støjbelastede boliger (dette tal er for hele strækningen og er ikke opgjort særskilt for Assens Kommune). Tallet er det samme ved alle løsninger, men ved gennemførelse af den nye jernbanelinje vil de fleste af disse boliger opleve et væsentligt fald i støjniveauet. Ved de 3 løsningsmodeller for den nye linjeføring vil der på hele strækningen være mellem 14 og 23 boliger, der vil være støjbelastede.

Støjbelastede boliger i driftsfasen af jernbanen defineres som boliger, der udsættes for et gennemsnitsligt støjniveau over 64 dB(A) eller et maksimalt støjniveau over 85 dB(A). I forbindelse med projektet vil der af andre grunde end støj, være behov for at ekspropriere en række boliger, disse er udeladt af støjreguleringen.

Der vil generelt blive ydet 100 % tilskud til støjisolering i støjbelastede boliger.

Undersøgelse af den sammensatte støj (akkumuleret) fra motorvej og jernbane viser, at støjen fra motorvejen i overvejende grad må forventes at være dominerende i et bredt bælte. Ved godt 90 % af boligerne beliggende langs den nye jernbane vil støjbelastningen vil støjbelastningen ikke ændres markant. Det er maksimalt (ved løsning Nord) 4 boliger, hvor der forventes en stigning større end 5 dB(A), som er den stigning, der for de fleste opfattes som markant.

Afvandingsmæssige forhold – overfladevand

I baggrundsrapporten "*afvandingsteknisk beskrivelse*" er der i afsnit 5.4. som bilag vedlagt referat af møde den 30. oktober 2015 vedr. miljø, vandløb og grundvand. Odense, Middelfart og Assens Kommuner har den 26. januar 2016 fremsendt en række betydende bemærkninger til referatet. Assens Kommune finder det uheldigt, at kommunernes bemærkninger til referatet ikke er indarbejdet eller fremgår af baggrundsrapporten.

Assens Kommune genfremsender derfor størstedelen af bemærkningerne, som følger nedenfor:

- Af baggrundsrapporten fremgår det, at afløb fra bassiner sættes til 1 l/s pr. fysisk hektar, dog min. 5 l/s. Ved fastsættelse af vilkår om afløbsvandføring fra regnvandsbassiner er det praksis at lægge det reducerede areal til grund, jf. afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet (NMK-10-00760). Endvidere skal det sikres at en udledning til et vandløb ikke medfører hyppigere eller større oversvømmelser af vandløbet, end hvad der ville være tilfældet ved afstrømning fra vandløbets naturlige opland (jf. vejledning til spildevandsbekendtgørelsen samt nyere klagenævnsafgørelser, f.eks. NMK-10-00274 og NMK-10-00767). Dvs. den hydrauliske kapacitet i vandløbet skal respekteres. Dette skal vises ved beregninger og/eller vurderinger, der som udgangspunkt leveres af ansøger. Det er således *ikke* praksis at operere med en minimumsudledning på 5 l/s.

- Af baggrundsrapporten fremgår, at man påtænker at anvende samme overløbshyppighed som angivet i VVM-undersøgelsen for udbygning af den fynske motorvej (2008). Det bemærkes, at ved dimensionering af regnvandsbassiner, med udledning til vandløb med risiko for oversvømmelser, anbefales det at anvende en statistisk overløbshyppighed på én gang hvert 5. år eller sjældnere. Der henvises til Miljøstyrelsens brev af 10. april 2002 vedr. udledninger til vandløb, hvor der er risiko for oversvømmelser som følge af regnvandsudledninger:
 - *"Desuden finder Miljøstyrelsen som udgangspunkt at bassiner bør etableres i en størrelse, så der højst sker et gennemsnitligt overløb fra bassin en gang hvert 5. år, dvs., at overløbshyppigheden som minimum ikke bør overstige $n = 1/5$. Alternativt skal det ved beregninger kunne dokumenteres at der ikke sker oversvømmelse langs vandløbet hyppigere end hvert 5. år. Igen kan særlige hydrauliske problemer i et vandløb berettige til at overløb bør begrænses yderligere, som det ligeledes var situationen i den konkrete sag."*
- Det bemærkes, at for at minimere udledningen af partikler, organisk stof og næringsstoffer til recipienten bør regnvandsbassiner etableres som våde bassiner.
- For at mindske risikoen for udledning af forurenende stoffer til recipient bør der udarbejdes en handlingsplan til håndtering af større uheld, der involverer forurenende stoffer.
- Der bør udarbejdes en plan for håndteringen af spildevand (herunder overfladevand) under anlægsarbejderne, hvori det sikres at der i anlægsfasen ikke forekommer en øget udvaskning af blandt andet sand og grus til recipient.

Vedrørende vandløb og natur

På orienteringsmødet blev det oplyst, at der påtænkes etableret dykkede underløb ved flere vandløbskrydsninger af jernbanesporet. Assens Kommune har ingen erfaring med dette, og mener ikke, at dykkede underløb er en acceptabel løsning til sikring af vandløbets krydsning af jernbanesporet. Vandløbene bør således reguleres på anden vis, og på en måde, så de opretholdes som funktionelle faunapassager. Om muligt bør jernbanesporet hæves så vandløbet kan underføres i rør i det nuværende vandløbstracé. Der er stor stoftransport i vandløb af sand, grene osv. En teoretisk beregning af den hydrauliske kapacitet vil ikke nødvendigvis være hensigtsmæssig i virkeligheden. Et dykket indløb vil totalt blokere for faunapassage i vandløbet samt kræve stor (og ukendt) vedligeholdelse. Derudover kan det forventes, at lodsejer opstrøms vandløbet vil kontakte kommunen som vandløbsmyndighed, hvis driften ikke fungerer.

Ved samtlige anlægsarbejder, som medfører forøget stoftransport i vandløb er BaneDanmark ansvarlig for at anlægge og drive sandfang, som begrænser mængden af aflejringer i vandløbet nedstrøms i vandløbene.

Af side 168 fremgår det, at der ikke er vandplan- eller vandområdeplanindsatser i nogen af vandløbene inden for undersøgelsesområdet. Der gøres dog opmærksom på, at flere af vandløbene ikke har målopfyldelse, hvorfor der er krav til indsats i vandløbene inden udløb af 3. planperiode i 2027. At der ikke pt. er indsatser planlagt betyder altså ikke, at der ikke fremadrettet vil være vandplanindsatser til sikring af målopfyldelse.

Assens Kommune har ingen yderligere bemærkninger til forhold vedrørende natur, idet der ikke er særligt værdifulde naturområder som berøres af projektet, og idet påvirkninger håndteres efter gældende praksis med etablering af erstatningsbiotoper i dobbelt arealforhold.

Vedrørende grundvand

For så vidt angår grundvand så bør de generelle retningslinjer på grundvandsområdet følges. Indenfor BNBO (boringsnære beskyttelsesområde) og NFI (nitratfølsomt indvindingsområde) tillades som udgangspunkt ingen nedsivning fra kørearealer og fra banen. Regnvandsbassiner skal derfor have tæt membran. Derudover skal det i henhold til Assens Kommunes indsatsplaner vurderes, om der skal være sprøjtefrie zoner indenfor de arealer, der ligger indenfor BNBO og indvindingsoplande, der samtidig er NFI.

Assens Kommune har følgende generelle retningslinjer på grundvandsområdet:

- Indenfor BNBO og NFI tillades som udgangspunkt *ingen* nedsivning fra kørearealer og banen. Regnvandsbassiner skal derfor udføres med tæt membran.
- Indenfor BNBO og indvindingsoplande, der samtidig er sårbare (ligger i nitratfølsomme områder, NFI), skal der som udgangspunkt være sprøjtefri zone.

Kommunens endelige krav til grundvandsbeskyttelsen sker ud fra en konkret vurdering af de faktiske forhold.

Af side 71 i redegørelsen fremgår det, at ”*hvis lerlagene over sandmagasinerne er mere end 15 m tykke, vurderes det generelt at grundvandsmagasinerne er godt beskyttet i forhold til aktiviteter på overfladen*”. Det er kommunens vurdering at VD bør benytte den metode til sårbarhedsvurdering, som staten benytter (Geovejledning 5, ”vurdering af grundvandsmagasinernes nitratsårbarhed”). I denne vurdering indgår flere parametre end blot lertykkelse, og giver et mere detaljeret billede af sårbarhedsforholdene.

Vedrørende planmæssige forhold

De planmæssige forhold er i VVM-redegørelsen mangelfulde. Det beskrives således ikke, at et nordgående jernbanetracé vil skulle bruge dele af de eksisterende udlagte erhvervsområder (2.1.E.21 & 2.1.E.31) ved Grønnemose. Ved industrivej i Grønnemose er der i dag ca. 40 meter mellem motorvej og nærmeste erhvervsbygninger. Det forventes derfor, at jernbanen vil medføre en begrænset udnyttelse af dette område.