

Att.: Ane Norholt Foghmar
Kopi: Transportministeriet

Høringssvar vedr. Randers Kommunes Forslag til Lokalplan 733 – Bevaring af Langå Stationsbygninger

19.04.2022

Sagsnummer: 2022-8733

Planlægning
Arealer & Miljø
ajs@bane.dk

Banedanmark
Lumbyesvej 34
7000 Fredericia
8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Indledende bemærkninger

Som begrundet nedenfor gør Banedanmark indsigelser mod Forslag til Lokalplan 733 – Bevaring af Langå Stationsbygninger, Bredgade 55 i Langå. Banedanmark har to hovedpointer:

1. Lokalplanen foretager ikke en proportionalitetsafvejning mellem den national interesse i Banedanmark anlægsprojekter (1. elektrificering af strækningen Aarhus – Lindholm og 2. sporfornyelse, perronfornyelse og hastighedsopgradering af Langå Station) ift. den nuværende stationsbygnings værdi for Langå by. Banedanmark finder det retligt angribeligt, såfremt Randers Kommune i forbindelse med arbejdet med forslaget til lokalplan ikke inddrager ovenstående hensyn fra elektrificeringsloven. Dette ikke mindst set i forhold de markante meromkostninger for elektrificeringen af jernbanen.
2. Den helt konkrete formulering af bevaringsværdigheden (særligt at baldakinen mod spor 1 ikke må tilpasses elektrificeringen) betyder, at det ikke er muligt at anlægge det nuværende sporlayout inkl. elektrificere spor 1. Dette vil påvirke kapaciteten af jernbanenettet, hvorfor den manglende mulighed for tilpasning af baldakinen til elektrificeringen vurderes som værende åbenlyst disproportionalt ift. den nationale interesse i såvel kapaciteten på Langå station som elektrificeringen.

På den baggrund opfordrer Banedanmark Randers Kommune til at udskyde den endelige beslutning om ikrafttrædelse af lokalplanen til der er fundet en mindelig løsning på forhold 2 nævnt ovenfor samt evt. afsøgning af yderligere løsningsmuligheder, der samlet set er bedre for såvel Langå by som elektrificeringen af jernbanen.

Baggrund

Randers kommunalbestyrelse vedtog den 21. marts 2022 "Forslag til Lokalplan 733 – Bevaring af Langå Stationsbygninger, Bredgade 55 i Langå - med afgørelse om ikke at foretage miljøvurdering til offentlig høring i 4 uger", jf. planlovens § 24.

Lokalplansforslaget omfatter de bevaringsværdige bygninger, som udgør Langå stationsbygning og det nord for liggende anneks med tilhørende overdækkede

arealer og sikrer, at Langå stationsbygninger bevares og sikrer bygningerne mod væsentlige ændringer.

Side 2/8

Lokalplanen vil i sin nuværende form umuliggøre en gennemførelse af Banedanmarks planlagte projekter på Langå Station, hvorfor Banedanmark hermed gør indsigelse mod lokalplanen. Indsigelsen uddybes i det følgende.

Lokalplanens formål

Langå stationsbygning er placeret som en ø i jernbanearealet mellem spor 1 og 2, og Foreningen Station K har siden 2017 lejet en del af 1. salen i stationsbygningen med kontraktudløb 2025 med henblik på musikarrangementer.

Af lokalplanens følger, at formålene med lokalplanen er følgende:

"1.1 At bevare eksisterende bevaringsværdig bygning, der arkitektonisk og kulturhistorisk er af betydning for Langå by.

1.2 At sikre at ændringer af bevaringsværdig bebyggelses ydre fremtræden tilpasses bygningens arkitektur."

DSB ejer stationsbygningen, og Banedanmark ejer jorden, hvor bygningen står. Det tilkommer ikke Banedanmark at udtale sig om, hvorvidt stationsbygningen besidder sådanne arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter, at dette kan begrunde en bevarelse af bygningen. Banedanmark noterer sig dog, at DSB tidligere har vurderet stationsbygningen som nedrivningseget. Banedanmark hæfter sig i øvrigt ved, at den nuværende stationsbygning ikke er en oprindelige stationsbygning fra 1907, men derimod er en nyere bygning fra omkring 1952.

Sikringen af stationsbygningen ved Langå Station er en lokalpolitisk interesse, som ifølge Randers Kommune er begrundet i bygningens *"fortælleverdi, som stationsbygninger i en by, der fortsat i sin bygningsarv, har flere bygningsværker, der er helt særlige i sin arkitektur og placering nær jernbanen*. Såfremt Randers Kommunes begrundelse for lokalplanen findes tilstrækkelig for bevaringsværdi af stationsbygningen, herunder navnlig fortælleverdien, som omtales flere steder i lokalplanen, uanset at den ikke udtrykkeligt genfindes i formålsbestemmelserne, ses dette i sig selv at udgøre en vanskelig afgrænsning for det materielle rum for beskyttelse af stationsbygninger.

Banedanmarks anlægsprojekter ved Langå Station

Lokalplanen står i et modsætningsforhold til den national interesse i Banedanmark anlægsprojekter, 1. elektrificering af strækningen Aarhus – Lindholm og 2. sporfornyelse, perronfornyelse og hastighedsopgradering af Langå Station. Anlægsprojektet ved Langå Station udføres som led i en større elektrificering af

jernbanen, som i sidste ende resulterer i indsættelsen af DSB's projekt "Fremtidens tog".

Side 3/8

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

Banedanmark skal de kommende år udføre følgende projekter ved Langå Station:

- Elektrificering af strækningen Aarhus – Lindholm
- Sporfornyelse, perronfornyelse og hastighedsopgradering af Langå Station
- Implementering af ny signalsystem - ERTMS

Det er Banedanmarks vurdering som statens infrastrukturforvalter og anlægsmyndighed, at anlægsprojekterne, der skal gennemføres ved Langå Station, mest oplagt indebærer en nedrivning af stationsbygningen.

Det er endvidere Banedanmarks vurdering, at såfremt lokalplanen vedtages, og stationsbygningen ikke nedrives, vil stationsbygningen i alle tilfælde undergå ændringer i form af fjernelse af baldakin/perronoverdækning og forsegling (fiksering) af en række døre og vinduer.

Stationsbygningens udtryk vil således i alle tilfælde skulle ændres, og bygningen vil ikke kunne anvendes i samme omfang som i dag. Det skyldes dels, at adgangen fra forpladsen til bygningens 1. sal fjernes, når gangbroen fjernes, og dels at afstanden fra bygningen til nærmeste spændingsførende del betyder, at vinduerne på begge sider af bygningen skal forsegles.

I forbindelse med elektrificering er det nødvendigt at fjerne en gangbro ved Langå Station fra busvendepladsen over spor 1 og op til 1. sal i stationsbygningen, da der ikke er plads nok under broen til køreledningerne uden dispensation for gældende fritrumsprofil og specialtilrettede kørestrømsanlæg. Derudover kan den nuværende bro ikke bære skærmene til beskyttelse mod kørestrømmen (additionstage). Banedanmark har planlagt at nedrive broen i 2024. Banedanmark noterer sig, at den pågældende gangbro ikke er omfattet af den foreslåede lokalplan.

Sporfornyelsen, hastighedsopgraderingen og perronfornyelsen kræver ombygninger mange steder på stationen:

Bygning 1 (selv stationsbygningen):

- Gangbro, som fører frem til stationsbygningen, nedrives da der bl.a. ikke er plads nok under broen til det gældende fritrumsprofil ifm. elektrificeringen. Denne gangbro er ikke omfattet af den foreslåede lokalplan.
- Efter nedrivning af broen skal døren ud mod spor 1 forsegles (fx skrues til så den ikke kan åbnes eller erstattes af et nyt vinduesparti der ikke kan åbnes).



BANEDANMARK

- Vinduerne ud mod spor 1 og 2 skal forsegles (fx skrues til, jf. ovenfor), hvor nærmeste strømførende del er tættere på end 3,25 m (for at undgå, at personer kan hænge ud ad vinduer og nå de strømførende dele), dette vil påvirke størstedelen af vinduerne mod de to spor.
- Baldakinen/perronoverdækningen (skærmdæk befæstet til væggen) ud mod spor 1 skal fjernes delvist, da denne vil hænge ud midt i sporet (der henvises til billede af baldakin mod spor 1 herunder.)

Bygning 2 (værkstedsbygningen inkl. cykelparkering):

- I forbindelse med nedbrydningen af perrontunnellen mellem spor 2 og 3, skal bygningen stabiliseres med en spunsvæg, da bygningens fundament ikke går dybt i jorden, kan der være risiko for sætningskader.
- Baldakinen ud mod spor 2 skal demonteres og genopsættes.

Disse arbejder ses ikke at kunne ske inden for rammerne af den foreslåede lokalplan. Bl.a. vil følgende bestemmelser i lokalplanens § 4 udgøre en udfordring:

"4.1 Udvendige ombygninger, facadeændringer og renoveringer skal have en detaljeringsgrad og ske under hensynstagen til den enkelte bygnings arkitektur og helhedsvirkning i området.

[...]

4.4 Ydervægge skal fremstå som blank mur i røde mursten. Facader og gavle må ikke dækkes af beklædningstræ, klinker, pladematerialer og lignende.

4.5 Vinduer og døres udformning, dimensionering, opdeling og farvesætning skal tilpasses bygningens arkitektur og detaljering. Vindues- og dørhuller må ikke tilmures eller på anden måde blændes eller tildækkes.

4.6 Der må ikke opsættes udvendige gitre for vinduer og døre.

4.7 Oprindelige arkitektoniske facadedetaljer og ornamentik, som har betydning for facadens arkitektur og helhed, skal bevares.

[...]

4.13 Oprindelige arkitektoniske facadedetaljer og ornamentik på de bevaringsværdige bygninger, såsom f.eks. skorsten og baldakiner skal bevares. Originale detaljer skal bevares og må ikke dækkes af anden beklædning."

Dertil kommer, at det vil være ganske uacceptabelt for Banedanmark at leve med risikoen for en ekspropriation fra Randers Kommunes side for at sikre den foreslåede lokalplans efterlevelse. En sådan ekspropriationsmulighed, som lokalplanen giver mulighed for, vil indebære uantageligt store risici for Banedanmarks projekter og ses i øvrigt at være retligt angribeligt efter elektrificeringsloven, jf. nedenfor.

Brugen af bygningen efter anlægsarbejderne og sikkerhedsmæssige bemærkninger

Efter ændringerne på bygningen nødvendiggjort af Banedanmarks projekt vil stationsbygningen formentlig ikke kunne anvendes på samme måde som i dag. Dette skyldes dels, at adgangen fra forpladsen til bygningens 1. sal fjernes, når gangbroen fjernes, og dels at afstanden fra bygningen til nærmeste spændingsførende del betyder, at vinduerne på begge sider af bygningen skal forsegles. Der vil dertil skulle foretages foranstaltninger på den tilhørende værkstedsbygning. Sidstnævnte forventes ikke at påvirke bygningens ydre, men ændringerne vil antagelig have betydning for brandsikkerhed m.v.

Langå stationsbygning er placeret som en ø i jernbanearealet mellem spor 1 og 2, så når jernbanen er elektrificeret, vil køreledningerne være tæt på begge bygningens langsider. Kørestrømsanlægget vil være placeret så tæt på bygningen, at vinduerne på bygningens 1. sal ikke må kunne åbnes pga. sikkerhedsafstanden til strømførende dele.

Et andet forhold er, at perron 1 er meget bred og påtænkes tilpasset. Spor 1 sideforskydes i retning af spor 2, og denne indsnævring af perron 1 samt en ny gangbro med elevatorårn og trappe til perronen, som er blevet opført, vil forhindre redningskøretøjer i at køre fra den sydlige del af perronen op til bygningen. Når broen fra forpladsen ind i bygningens 1. sal over spor 1 fjernes, bliver bygningen desuden så svært fremkommelig for redningsmandskab, at det sikkerhedsmæssigt bliver vanskeligt at anvende bygningen. Ved en eventuel brand i bygningen vil en redningsindsats være meget besværliggjort på grund af dårlige adgangsforhold, og fordi al kørestrøm skal afbrydes, før brandslukning kan indledes. Det vil være svært at evakuere bygningen, da adgangen via broen direkte til vendepladsen forsvinder.

Hertil kommer, at der i forbindelse med arrangementer i stationsbygningen vil være risiko for farlige situationer ved spor 1 og 2. Banedanmark vurderer, at placeringen af stationsbygningen udgør en sikkerhedsrisiko.

Betydning for Banedanmarks anlægsprojektet

Som anført ovenfor vil Banedanmark ikke kunne holde sig inden for rammerne af den nye lokalplan med baldakinen/perronoverdækningen, da den vil komme så langt ind i fritrumsprofilet, at alle tog vil ramme den, uanset hvor hurtigt eller langsomt de kører.

Hvad angår forseglingen af vinduerne, vil dette ikke nødvendigvis ændre det ydre udsende af bygningen. Forseglingen af døren ud til gangbroen som nedrives, vil enten skulle ske ved fiksering eller udskiftning med et vindue med fast ramme.



Alene brandsikringen af bygningen vurderes at ville koste flere millioner kr. Dertil kommer, at elektrificeringen af banen under broen fra forpladsen over spor 1, til bygningens 1. sal og sikring af broen med addtionstage vurderes at koste flere millioner kr. I forbindelse med sporfornyelsen, hastighedsopgraderingen og perronfornyelsen vil det desuden være nødvendigt med omfattende afstivninger af stationsbygningen, hvis den skal bevares; det vil sige stabilisering af bygningskonstruktionen. Det er nødvendigt, da der skal laves omfattende ombygninger tæt på stationsbygningen.

Omkostningsestimatet skal her også opfattes som ganske foreløbigt.

Lokalplanen og de arbejder, som den måtte afføde, indebærer desuden en ændring i anlægsprojektets sporgeometri. Bindingerne i den planlagte sporgeometri skyldes de nye muligheder for trafikafvikling på Langå-Struerbanen, hvor der skal anlægges nye sporskifter på Langå Station. Bindingerne fra sporskifterne samt bindingerne til fundamenterne på den nye gangbro over Langå Station resulterer i sporgeometrien i spor 1. Hvis sporgeometrien ønskes ændret, vil dette have meget store konsekvenser for Langå-projektet.

Langå St. er planlagt ombygget i 2024, hvor elektrificering, sporombygning, hastighedsopgradering og implementering af nyt signalsystem udføres i en samlet og koordineret proces. Dette betyder at sporgeometri og dermed design af spor, køreledninger og signaler er låst og er inde i en detaljeret planlægning. Ombygningen er endvidere koblet til ombygningen af Aalborg St. der også er planlagt ombygget i 2024.

En udskydelse af ombygningen af Langå St. vil derfor medføre en større omprojektering og replanlægning, ikke kun af Langå St. men også af Aalborg St., elektrificeringen og det nye signalsystem på hele strækningen mellem Aarhus og Aalborg.

Banedanmark vurderer, at lokalplanen vil have følgende konsekvenser for Banedanmarks anlægsprojekt:

1. Det vil ikke være muligt at gennemføre projektet i 2024.
2. Der skal eksproprieres nye arealer som følge af den nye sporgeometri.
3. Perronerne ved de andre spor vil formentlig skulle ombygges, og perronerne ved spor 1 og 2 skal omprojekteres.
4. Dertil kommer konsekvenser for Banedanmarks elektrificeringsprogram og signalprogram, hvor en forsinkelse af anlægsprojektet på Langå Station vil indebære forsinkelse på udrulningen af nye signaler mellem Aarhus til Aalborg.

Det har inden for høringsfristen ikke været muligt for Banedanmark at beregne, hvor store økonomiske konsekvenser, det vil have, idet bemærkes, at vurderes at udgøre ganske store konsekvenser på i forvejen meget store anlægsprojekter af stor samfundsmæssig betydning.

Inden for de kommende år står stationsbygningen over for en større renovering, som bl.a. omfatter udskiftning af tag og vinduer. Dette sammenholdt med omkostningerne til ombygning, fjernelse af eksisterende gangbro og brandsikring af bygningen mv., som følge af den kommende elektrificering og hastighedsopgradering har DSB vurderet, at det er mest hensigtsmæssige er, at bygningen nedrives, inden elektrificeringen og hastighedsopgraderingen af jernbanen igennem Langå gennemføres.

DSB fremsendte den 17. marts 2020 en uvildig mæglervurdering til Banedanmark vedr. bygningens forventede handelsværdi, som var på 300.000 kr. Banedanmarks landinspektør vurderer, at mæglervurderingen er retvisende for, hvad bygningen er værd.

De nødvendige omkostninger ved sikringen af stationsbygningen, om end med en ændret anvendelse, står efter Banedanmarks opfattelse på ingen måde mål med hverken bygningens nuværende værdi eller dens såkaldte fortællerværdi. Det vil derfor være et væsentligt samfundsøkonomisk tab i forbindelse med vedtagelse af lokalplanen.

Retlige mangler

Følgende fremgår af Folketingets lovforarbejder til elektrificeringslovens, afsnit 3.2:

"Kommunens planlægning efter planloven skal respektere ministerens godkendelse af anlægget vedrørende elektrificeringen, der således går forud for planlovens bestemmelser."

Banedanmark noterer sig, at Randers Kommune hverken i sin lokalplan, i følgebrev eller andetsteds ses at have behandlet lokalplanens overensstemmelse med elektrificeringsloven og dermed med Banedanmarks anlægsprojekter. Dette uanset at Banedanmark og Randers Kommune igennem længere tid har været i dialog om sagen, og at Randers Kommune således ikke kan være ubekendt med projektet og elektrificeringsloven.

Banedanmark finder det retligt angribeligt, såfremt Randers Kommune i forbindelse med arbejdet med forslaget til lokalplan ikke inddrager ovenstående hensyn fra elektrificeringsloven. Såfremt Randers Kommune fastholder lokalplanen i sin nuværende form, kalder sagen på en stillingtagen til inddragelse øvrig lovgivning i forbindelse med lokalplanlægning. Banedanmark finder i dette lys sagen yderst principiel.

På baggrund af ovenstående bemærkninger skal Banedanmark hermed gøre indsigelse mod den foreslåede lokalplan.



Med venlig hilsen

Peter Jonasson
Viceadministrerende direktør
Banedanmark

