Forslag

til

Lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard**[[1]](#footnote-2)**

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at

1. anlægge en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, jf. bilag 1,
2. anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder ombygning af Marselis Boulevard samt forlægning af Sydhavnsgade, og
3. optage en strækning af Åhavevej fra afslutningen af Aarhus Syd Motorvejen til Skanderborgvej, samt en strækning af Sumatravej fra tunnelportalen til Østhavnsvej som statsvej, jf. bilag 2.

*Stk. 2*. Transportministeren bemyndiges til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen jf. bilag 3.

*Stk. 3.* Transportministeren overdrager de lokale veje og stier, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, til Aarhus Kommune i takt med færdiggørelsen*.*

**§ 2.** Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1 og 2.

Kapitel 2

*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

**§ 3.** Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

**§ 4.** Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, stk. 1 og 2, i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

*Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

**§ 5.** Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, kræver ikke tilladelse eller dispensation efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord og § 20 og 65, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a, finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, i denne lov.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren.

**§ 6.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v. og lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2*. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

*Stk. 3*. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

*Stk. 4.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

*Stk. 5*. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

**§ 7.** Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

**§** **8**. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 7 fastsætter transportministeren samtidig regler om, at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 7, skal tilbydes kompensation. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der er særlig udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 7, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, og kan herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

*Stk. 3.* Opnås der ikke en aftale mellem anlægsmyndigheden og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer i Jylland afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

*Stk. 4.* Sager om kompensation, genhusning og overtagelse efter stk. 3, behandles i øvrigt af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 5.* Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2, og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af anlægsmyndigheden i anledning af gener og ulemper fra anlægsarbejderne, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

*Stk. 6.* Har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra gennemførelsen af projekt.

Kapitel 4

*Ledningsarbejder*

**§ 9.** Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2*. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38 jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

*Stk. 3.* Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

**§ 10.** I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 9 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

*Stk. 2*. Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 9, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 3*. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

**§ 11.** Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 9 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 10 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Kapitel 5

*Finansiering*

**§ 12.** Aarhus Kommune og Aarhus Havn yder hver medfinansiering af anlægsprojektet nævnt i § 1 på 300 millioner kroner.

Kapitel 6

*Domstolsprøvelse*

**§ 13**. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

*Stk. 2*. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 7

*Ikrafttræden*

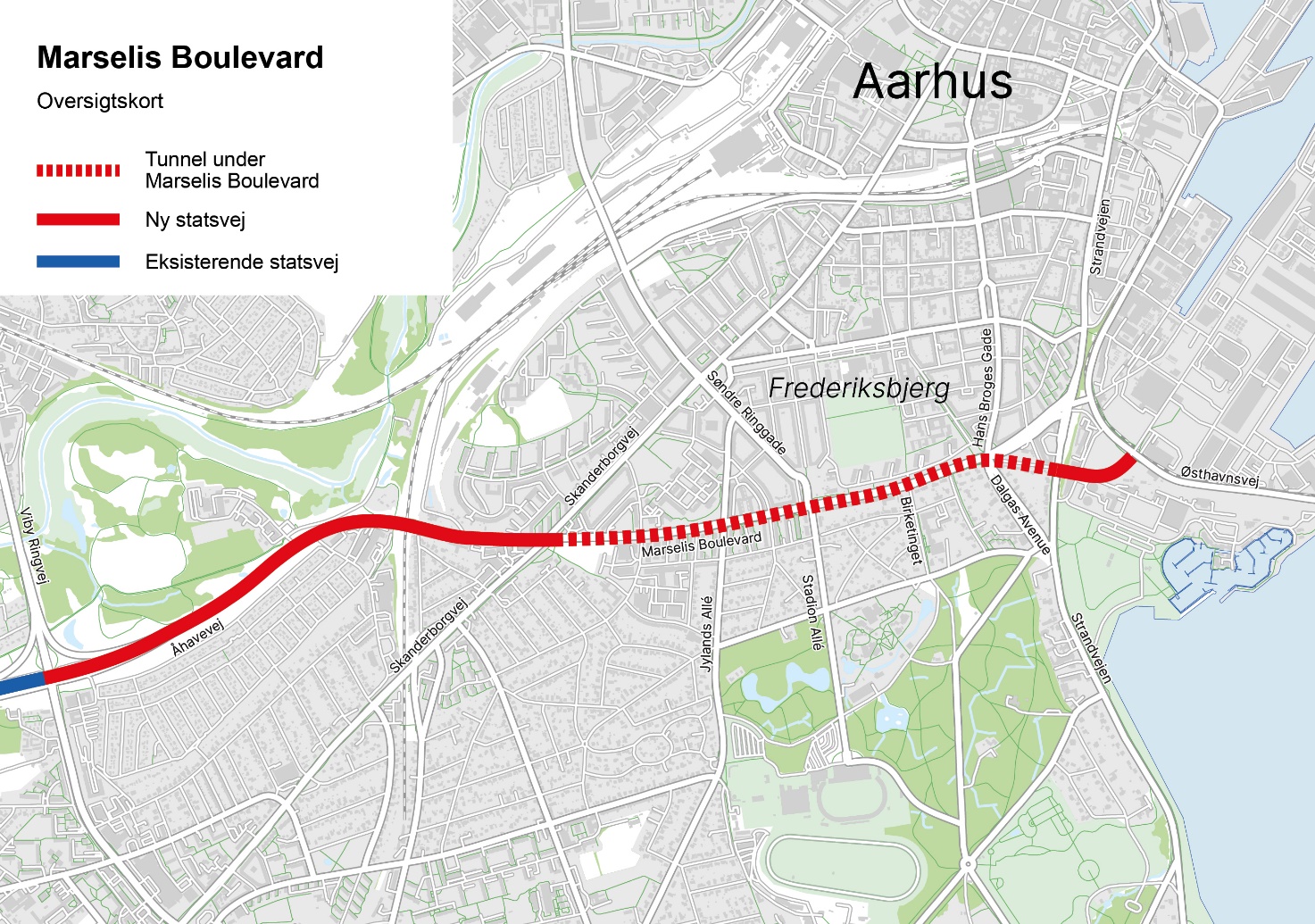
**§ 14**. Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

S*tk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

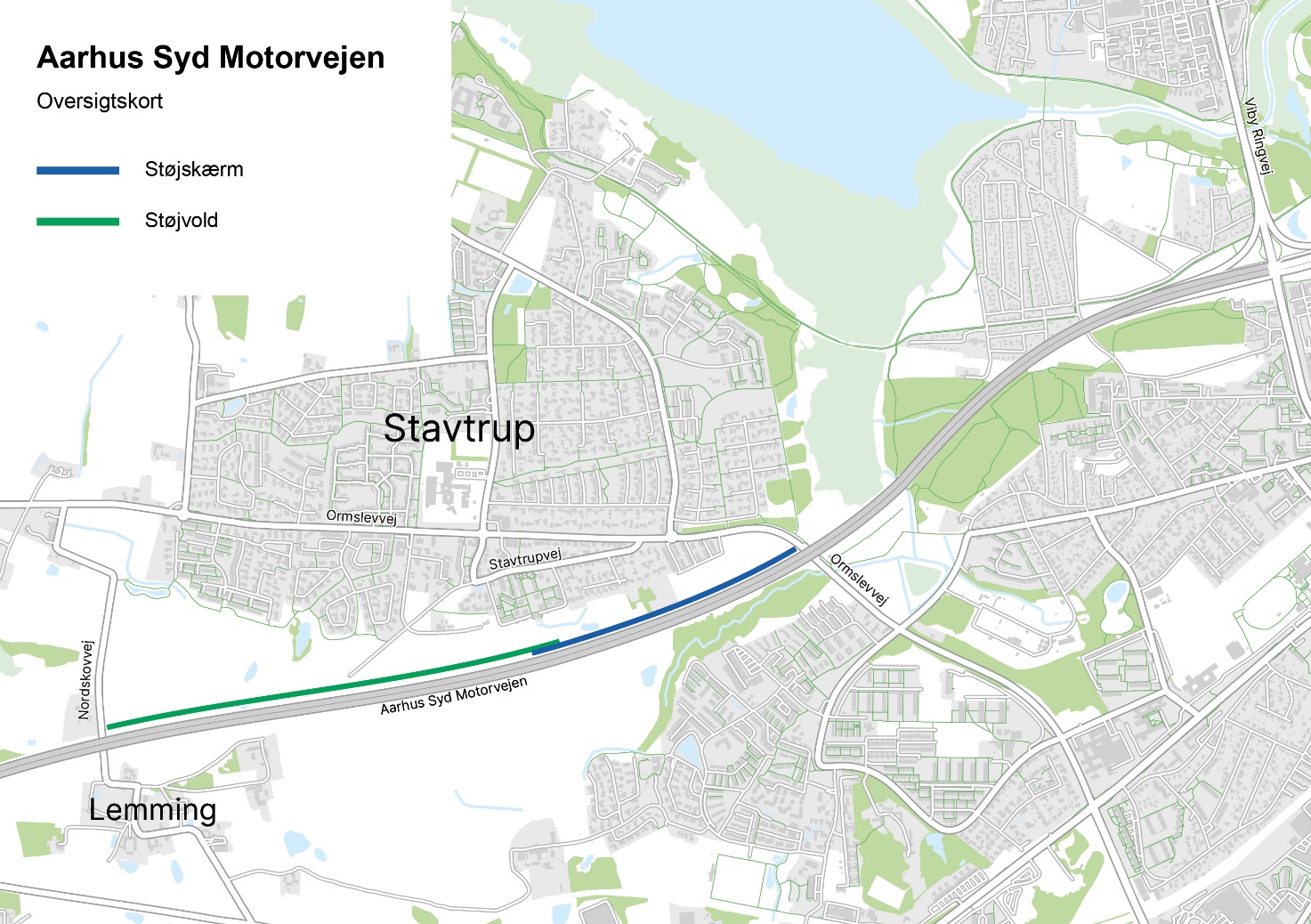
Bilag 1



Bilag 2



Bilag 3



*Bemærkning til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

**Indholdsfortegnelse**

[1. Indledning 12](#_Toc188952890)

[2. Lovforslagets baggrund 13](#_Toc188952891)

[3. Lovforslagets hovedpunkter 14](#_Toc188952892)

[3.1 Beskrivelse af tunnelen m.v. 14](#_Toc188952893)

[3.1.1 Tilslutning til vejnettet 15](#_Toc188952894)

[3.1.2 Lokale veje og stier 15](#_Toc188952895)

[3.1.3 Støjreducerende tiltag 16](#_Toc188952896)

[3.1.4 Vejafvanding 16](#_Toc188952897)

[3.1.5 Trafikafvikling i anlægsperioden 17](#_Toc188952898)

[3.2 Støjafskærmning ved Stavtrup 18](#_Toc188952899)

[3.3 Trafikale forbedringer 19](#_Toc188952900)

[3.4 Ekspropriation 20](#_Toc188952901)

[3.5 Miljømæssige vurderinger 21](#_Toc188952902)

[3.5.1 Gældende ret 21](#_Toc188952903)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 23](#_Toc188952904)

[3.6 Forholdet til anden lovgivning 25](#_Toc188952905)

[3.6.1 Gældende ret 25](#_Toc188952906)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 29](#_Toc188952907)

[3.6.3. Fravigelse af anden lovgivning 30](#_Toc188952908)

[3.7 Ledninger 32](#_Toc188952909)

[3.7.1 Gældende ret 32](#_Toc188952910)

[3.7.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning 34](#_Toc188952911)

[3.8 Hjemmel til særlig regulering af forurening og gener fra anlægsarbejdet 34](#_Toc188952912)

[3.8.1 Gældende ret 34](#_Toc188952913)

[3.8.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 35](#_Toc188952914)

[4. Konsekvenser for opfyldelse af FN’s verdensmål 36](#_Toc188952915)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 37](#_Toc188952916)

[5.1 Generelt 37](#_Toc188952917)

[5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan 38](#_Toc188952918)

[5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet 39](#_Toc188952919)

[6. Regionale konsekvenser 41](#_Toc188952920)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. 41](#_Toc188952921)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne 41](#_Toc188952922)

[9. Klimamæssige konsekvenser 42](#_Toc188952923)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser 43](#_Toc188952924)

[10.1 Planforhold 43](#_Toc188952925)

[10.1.1 Påvirkning i anlægsperioden 43](#_Toc188952926)

[10.2 Byrum, landskab og visuelle forhold 43](#_Toc188952927)

[10.2.1 Eksisterende forhold 43](#_Toc188952928)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden 44](#_Toc188952929)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen 44](#_Toc188952930)

[10.3 Arkæologi og kulturarv 45](#_Toc188952931)

[10.3.1 Eksisterende forhold 45](#_Toc188952932)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden 45](#_Toc188952933)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 45](#_Toc188952934)

[10.4 Mennesker, sundhed og materielle goder 46](#_Toc188952935)

[10.4.1 Påvirkning i anlægsperioden 46](#_Toc188952936)

[10.4.2 Påvirkning i driftsfasen 47](#_Toc188952937)

[10.5 Friluftsliv og rekreative forhold 48](#_Toc188952938)

[10.5.1 Eksisterende forhold 48](#_Toc188952939)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden 48](#_Toc188952940)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 49](#_Toc188952941)

[10.6 Støj 49](#_Toc188952942)

[10.6.1 Eksisterende forhold 49](#_Toc188952943)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden 49](#_Toc188952944)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 50](#_Toc188952945)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 51](#_Toc188952946)

[10.7 Vibrationer 51](#_Toc188952947)

[10.7.1 Eksisterende forhold 51](#_Toc188952948)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden 51](#_Toc188952949)

[10.7.3 Påvirkninger i driftsfasen 52](#_Toc188952950)

[10.7.4 Afværgeforanstaltninger 52](#_Toc188952951)

[10.8 Natur og biodiversitet 53](#_Toc188952952)

[10.8.1 Eksisterende forhold 53](#_Toc188952953)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden 53](#_Toc188952954)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 54](#_Toc188952955)

[10.8.4 Bilag IV-arter 55](#_Toc188952956)

[10.8.5 Afværgeforanstaltninger 58](#_Toc188952957)

[10.9 Grundvand og hydrologi 59](#_Toc188952958)

[10.9.1 Eksisterende forhold 59](#_Toc188952959)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden 60](#_Toc188952960)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 61](#_Toc188952961)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 62](#_Toc188952962)

[10.10 Overfladevand 63](#_Toc188952963)

[10.10.1 Eksisterende forhold 63](#_Toc188952964)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden 63](#_Toc188952965)

[10.10.3 Påvirkning i driftsfasen 64](#_Toc188952966)

[10.11 Jord og forurenet jord 67](#_Toc188952967)

[10.11.1 Eksisterende forhold 67](#_Toc188952968)

[10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden 68](#_Toc188952969)

[10.11.3 Påvirkning i driftsfasen 68](#_Toc188952970)

[10.12 Råstoffer og affald 69](#_Toc188952971)

[10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden 69](#_Toc188952972)

[10.12.2 Påvirkning i driftsfasen 70](#_Toc188952973)

[10.13 Arealindgreb og ledninger 70](#_Toc188952974)

[10.13.1 Påvirkning af arealer 70](#_Toc188952975)

[10.13.2 Påvirkning af ledninger 70](#_Toc188952976)

[11. Forholdet til EU-retten 71](#_Toc188952977)

[11.1 VVM-direktivet 71](#_Toc188952978)

[11.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet 72](#_Toc188952979)

[11.3 Århus-konventionen 73](#_Toc188952980)

[11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet 74](#_Toc188952981)

[11.5 Havstrategidirektivet 76](#_Toc188952982)

[12. Hørte myndigheder og organisationer m.v. 77](#_Toc188952983)

[13. Sammenfattende skema 77](#_Toc188952984)

# 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at etablere en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus og dermed skabe en mere direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn, der er Danmarks største containerhavn. Anlæg af tunnelen vil indebære, at en del af trafikken, herunder tung trafik til og fra Aarhus Havn, fjernes fra Marselis Boulevard, hvorved der også vil ske en reduktion af støj- og miljøgener til gavn for de omkringliggende arealer og boliger.

Lovforslagets § 1 vil bemyndige transportministeren til at anlægge en tunnel på ca. to km under Marselis Boulevard. Tunnelen vil starte fra vest i forlængelse af Åhavevej ved jernbanebroen via den vestlige tunnelrampe, hvorefter den vil forløbe mod øst under Marselis Boulevard og Strandvejen og føres op i terræn via den østlige tunnelrampe med tilslutning til Østhavnsvej.

Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 2, vil bemyndige transportministeren til at omlægge lokale veje og stier, herunder at ombygge Marselis Boulevard til en tosporet vejforbindelse. Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 3, vil bemyndige transportministeren til at optage en strækning af Åhavevej fra afslutningen af Aarhus Syd Motorvejen til Skanderborgvej og en strækning af Sumatravej fra tunnelåbningen til Østhavnsvej som statsvej.

Lovforslagets § 1, stk. 2, vil bemyndige transportministeren til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen med henblik på at mindske støjgenerne for beboerne i Stavtrup.

Transportministeren vil blive bemyndiget til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1, stk. 1 og 2.

Loven vil udgøre godkendelsen af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser, som vil regulere anlægsarbejdet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v.

Det er intentionen, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projektet omfattet af lovforslaget. Den vedtagne lov vil skulle udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Endelig foreslås transportministeren med lovforslaget bemyndiget til at fastsætte regler om ophævelse af loven, som ministeren kan udnytte, når ministeren vurderer, at anlægsprojektet er færdigetableret, og lovens bestemmelser ikke længere skal finde anvendelse i praksis.

# 2. Lovforslagets baggrund

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1, stk. 1. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Der er indgået samarbejdsaftale mellem transportministeren og Aarhus Kommune d. 1. november 2021, hvor de nærmere rammer for arbejdet er fastlagt.

Det har været en forudsætning i Vejdirektoratets arbejde med at gennemføre miljøkonsekvensvurderingen for anlægsprojektet, at jord, der opgraves i forbindelse med etablering af tunnelen, i vid udstrækning skulle placeres i Aarhus Havn til brug for opfyld i forbindelse med Aarhus Kommunes planlagte havneudvidelse. Aarhus Kommune besluttede den 19. juni 2024 at sætte planerne om havneudvidelse på pause i en årrække, og det har derfor været nødvendigt at finde en anden egnet lokation til placering af jord fra anlægsprojektet. På denne baggrund indgår etablering af støjafskærmning langs Aarhus Syd Motorvej til støjdæmpning af boliger i Stavtrup i lovforslaget, da støjafskærmningen dels har en betydelig støjdæmpende effekt i sig selv, dels muliggør en hensigtsmæssig og nærtliggende placering af en væsentlig del af den opgravede jord fra anlægsprojektet.

Forud for fremsættelse af lovforslaget har Vejdirektoratet gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen har været i offentlig høring i perioden 7. november 2024 – 9. januar 2025. Der er afholdt borgermøde 27. november 2024.Vejdirektoratet modtog 65 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden fra den 25. januar 2025 til den 24. februar 2025. Vejdirektoratet modtog [x] høringssvar.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat vil blive tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

## 3.1 Beskrivelse af tunnelen m.v.

For at skabe en bedre forbindelse mellem Aarhus Havn og motorvejsnettet foreslås det at anlægge en tunnel på ca. to km under Marselis Boulevard i Aarhus.

Tunnelen foreslås anlagt som en gravet tunnel, også kaldet en cut & cover tunnel, på strækningen fra Skanderborgvej til Dalgas Avenue. Dette indebærer, at jorden i tunneltraceet bortgraves efter etablering af ydervægge, hvorefter tunnelens vægge, bundplade samt tunneldæk, som udgør tunnelens overside, etableres. Ydervæggene i tunnelen planlægges etableret som såkaldte sekantpælevægge. Der etableres indervægge, som på strækninger under det primære grundvandsspejl skal sikre, at tunnelen er helt tæt, samt sikre en jævn overflade på de øvrige strækninger. Tilsvarende etableres bundpladen i tunnelen på strækninger under det primære grundvandsspejl som en opdriftssikret betonplade. På tunneldækket etableres der vandtæt membran, og der anlægges beskyttelsesbeton, som kan sikre tunnelen mod eventuelle skader i forbindelse med fremtidige gravearbejder. Efter udgravning og etablering af tunnelen, foreslås Marselis Boulevard ombygget til en tosporet vej på terræn på strækningen fra Skanderborgvej til Dalgas Avenue.

Tunnelen foreslås etableret med fire kørespor, to i hver retning. De to køreretninger adskilles af en midtervæg, så der kommer et østgående og et vestgående tunnelrør. Hvert af de to tunnelrør bliver ni meter brede. Den tilladte hastighed i tunnelen foreslås at blive 60 km/t. Tunnelen vil hovedsagelig ligge med ca. to meter jorddække ovenpå tunneldækket. Dermed er der mulighed for at have ledninger til kloak, regnvand, vandforsyning, el, tele m.v. liggende ovenover tunnelen. Det vil ikke være muligt at etablere bygninger eller plante store træer ovenpå tunneldækket.

Fra Åhavevej frem til krydset ved Skanderborgvej foreslås etablering af vej- og tunnelramper, samt tunnelportal. Toppen af tunnelkonstruktionen vil være placeret ca. 2,5 meter under terræn ved krydsning under Skanderborgvej. Placeringen af vejanlægget forskydes mod syd for at tilvejebringe det nødvendige areal for anlægsarbejderne.

Fra Dalgas Avenue til Østhavnsvej foreslås tunnelen at krydse under Strandvejen, hvorefter vejen via den østlige tunnelrampe atter føres til terræn med tilslutning til Østhavnsvej. Det foreslås ligeledes, at der anlægges en shunt, det vil sige en ekstra vejbane for højresvingende trafikanter udenom signalanlægget, for den trafik, der ønsker at fortsætte videre ud på havnen ad Østhavnsvej. Køresporene på tunnelrampen etableres i samme bredde som i tunnelen. Den eksisterende Sydhavnsgade forlægges og tilsluttes signalanlægget sammen med tunnelen. Fra Dalgas Avenue fortsætter Marselis Boulevard i sit nuværende forløb og får tilslutning med Strandvejen og Østhavnsvej i et nyt signalreguleret kryds, hvilket medfører, at den eksisterende underføring af Marselis Boulevard under Strandvejen nedlægges, og dele af det eksisterende bygværk fjernes.

Der forslås etablering af tre teknikbygninger i anlægsprojektet. Bygningerne vil også indeholde underjordiske anlæg. Disse vil bl.a. bestå af pumpesumpe og vandreservoir med tilkobling til eksisterende spildevandssystem. Der etableres vejadgang til de tre teknikbygninger fra henholdsvis Skanderborgvej, lokalvejen langs højhusene på Marselis Boulevard, samt fra Sumatravej.

### 3.1.1 Tilslutning til vejnettet

I den vestlige ende af tunnelen foreslås direkte tilslutning af tunnelen til Åhavevej, samt etablering af til- og frakørselsramper med henblik på tilslutning til Skanderborgvej.

I den østlige ende foreslås tunnelen tilsluttet vejnettet via det eksisterende kryds på Aarhus Havn ved Østhavnsvej og Oliehavnsvej. Der foreslås anlagt en shunt, det vil sige en vejbane for højresvingende trafikanter udenom signalanlægget for den trafik, som ønsker at fortsætte videre ud på havnen ad Østhavnsvej. Den eksisterende Sydhavnsgade forlægges og tilsluttes signalanlægget med tunnelen.

Mellem Dalgas Avenue og Strandvejen foreslås en ombygning af det eksisterende vejanlæg, så Marselis Boulevard kan tilsluttes Strandvejen i et signalreguleret kryds. Den eksisterende Strandvejstunnel nedlægges, og den fremtidige Marselis Boulevard hæves til terræn.

### 3.1.2 Lokale veje og stier

Anlæg af tunnelen indebærer omlægning af lokale veje og stier.

Det foreslås at etablere en dobbeltrettet fællessti i forlængelse af det eksisterende stisystem ved Eskelundvej. Fællesstien skal fortsætte langs Åhavevej, hvorefter den føres under jernbanebroen og tilsluttes til Skanderborgvej.

Eksisterende adgangsveje til Marselis Boulevard vest for Skanderborgvej foreslås lukket.

Vejadgangen fra Marselis Boulevard til Tøndergade foreslås lukket, hvorefter vejadgangen vil ske fra Skanderborgvej via Sønderborggade.

Ambulancevejen foreslås ført under jernbanebroen og tilsluttes Eskelundvej.

Det vil ikke være muligt at opretholde den eksisterende vejadgang fra Marselis Boulevard til området syd for Marselis Boulevard. I stedet foreslås en ny vejadgang til området fra Skanderborgvej.

### 3.1.3 Støjreducerende tiltag

Der foreslås etableret støjskærme ved den vestlige tunnelportal i en højde på ca. 4 meter inkl. støttekonstruktioner for at hindre støjudbredelse ved tunnelportalen. Støjskærmene foreslås placeret syd og nord for tunnelen langs ramperne til Skanderborgvej.

### 3.1.4 Vejafvanding

På strækningen fra Åhavevej frem til krydset ved Skanderborgvej foreslås det at etablere vejdræn og kantopsamling, hvorefter vejvandet fra både vej og tunnelramper vil blive opsamlet og ledt i lukkede systemer til eksisterende regnvandsbassin, hvor urenheder opsamles og bundfældes. Vandet ledes herefter til Aarhus Å.

På strækningen fra Dalgas Avenue til Østhavnsvej foreslås det at etablere kantopsamling, hvorefter vejvandet ledes til nedløbsbrønde, der tilsluttes Aarhus Vands kloaksystem.

Marselis Boulevard i terræn ombygges fra fire til to spor med svingbaner i krydsene. Der sker en reduktion i det befæstede vejareal i forhold til den nuværende Marselis Boulevard, hvormed mængden af vejvand reduceres. Der etableres kantopsamling, og afvanding af vejvand vil ske via tilslutning til Aarhus Vands kloaksystem inden for gældende tilslutningstilladelse.

Vand, der opsamles i selve tunnellen, vil blive samlet i pumpesumpe, der placeres i tilknytning til den vestlige- og østlige teknikbygning. Afvanding af vand fra tunnelen vil ske via tilslutning til Aarhus Vands kloaksystem.

### 3.1.5 Trafikafvikling i anlægsperioden

Trafikafviklingen på og omkring Marselis Boulevard vil blive påvirket i omfattende grad i de år, hvor anlægsarbejdet pågår. Det søges som et overordnet princip at fastholde mest mulig trafik i korridoren.

I anlægsperioden vil Marselis Boulevard blive reduceret fra fire til to kørespor. Det betyder, at der ikke vil være mulighed for at svinge i krydsene ved Jyllands Allé, Stadion Allé/Ringgaden og Dalgas Avenue/Hans Broges Gade. Svingforbuddene vil gælde på Marselis Boulevard og fra sidevejene. Svingmuligheder opretholdes til gengæld i krydsene ved Skanderborgvej og Strandvejen for at sikre bedst mulig trafikafvikling.

Krydsene ved Kongsvangs Allé og ved højhusene nord for Marselis Boulevard vil være spærret ud til Marselis Boulevard i anlægsperioden.

Ændringerne i krydsene i anlægsperioden vil indebære, at trafikanter må ændre deres sædvanlige rutevalg. Det gælder særligt trafik rettet mod Aarhus Midtby og den østlige del af Frederikbjerg.

Trafikmodelberegningerne viser, at de største ændringer i trafikken vil ske i et afgrænset område omkring Marselis Boulevard. Dette svarer til erfaringerne fra andre lignende anlægsprojekter i byområder.

Der skal i henhold til trafikmodelberegningerne håndteres mindre trafik ad Marselis Boulevard og Åhavevej. Vest for Skanderborgvej vil der være ca. 1.400 færre køretøjer pr døgn, mens der øst for Skanderborgvej vil være omkring 5.000-6.000 færre køretøjer.

I forhold til den samlede trafik ad Marselis Boulevard vurderes anlægstrafikken i sig selv, i de perioder, hvor aktiviteten er størst, at kunne komme til at udgøre op mod 700-1.000 køretøjer pr. døgn inklusive tomkørsler. Det vil således i perioder være et betydeligt tillæg til den tunge trafik på strækningen.

Det vurderes, at der vil ske en forøgelse i trafik på Skanderborgvej og Strandvejen på henholdsvis 3.500 og 2.500 køretøjer pr. døgn nord for Marselis Boulevard og henholdsvis 1.000 og 1.500 flere køretøjer pr. døgn syd for Marselis Boulevard.

På tværvejene vil der være et stort fald i trafikken ad Hans Broges Gade og Jyllands Allé på henholdsvis 6.000 og 2.000 køretøjer pr. døgn.

Trafikmodelberegningerne viser, at nogle vil vælge nordligere ruter ud af midtbyen, og der ses derfor stigninger i trafikken ad Værkmestergade, De Mezas Vej, Søren Frichs Vej og Vester Allé. De beregnede trafikstigninger vil ligge i størrelsesordenen 500 til 1.000 køretøjer pr. døgn.

Anlægsarbejdet vil medføre ændrede forhold for cyklister ved etablering af dobbeltrettet cykelsti i den ene side af Marselis Boulevard. Cyklister vil have mulighed for at svinge i krydsene på strækningen. Der vil ske en omlægning af udvalgte buslinjer, der krydser Marselis Boulevard. De omlagte ruter forventes at være gældende under hele anlægsfasen.

Trafikafviklingen vil løbende blive overvåget således, at behovet for justeringer, f.eks. i signalprogrammer, løbende kan blive vurderet.

## 3.2 Støjafskærmning ved Stavtrup

Der foreslås etableret støjafskærmning langs Aarhus Syd Motorvejen ved Stavtrup. Den samlede støjafskærmning foreslås etableret som en kombination af støjvold og støjskærm.

Forslaget om etablering af støjafskærmning ved Stavtrup langs Aarhus Syd Motorvejen indebærer dels en betydelig støjdæmpning af boliger i Stavtrup, dels en nærtliggende anvendelse af ca. 60 procent af projektjorden fra tunnelprojektet, hvilket udgør ca. 350.000 tons jord.

Støjafskærmningen foreslås etableret langs Aarhus Syd Motorvejen på strækningen fra Nordskovvej til Ormslevvej i Stavtrup, der i dag er belastet af støj fra motorvejen. Afskærmningen består af en støjvold på den vestlige del af strækningen, som opbygges af ren projektjord fra tunnelprojektet. Støjvolden vil være ca. 1500 meter lang og 12 meter høj. Støjvolden anlægges med skråninger og et plateau på toppen med en bredde på 3 meter.

På den østlige del af strækningen løber Energinets 150 kV højspændingsledning (luftledning), som forhindrer opbygning af støjvold som følge af højdebegrænsninger. For at sikre en samlet og funktionel støjafskærmning for beboerne i Stavtrup, foreslås der etablering af støjskærm på den østlige strækning. Støjskærmen vil være ca. 8 meter høj og blive etablereret i en længde på ca. 900 meter. Der vil være et vist overlap mellem støjskærm og støjvold for at sikre tilstrækkelig støjdæmpning. Der etableres dermed en samlet støjafskærmning på en strækning på ca. 2.200 m.

Afskærmningen etableres i takt med fremdriften i tunnelprojektet, og det forventes, at anlægsarbejdet for støjvolden vil pågå i en periode på ca. 6 år. For at sikre, at jord til støjvolden har den rette kvalitet, vil jorden blive iblandet kalk (kalkstabilisering). Der vil i forbindelse med anlægsarbejdet blive anlagt midlertidige veje, arbejdspladser og kalkstabiliseringspladser, og der vil være lastbiltrafik i forbindelse med anlægsarbejdet.

Etablering af støjskærmen i den østlige ende af området forventes at vare ca. 9 måneder. Det er endnu ikke fastlagt på hvilket tidspunkt i anlægsperioden, at støjskærmen vil blive etableret.

Den samlede støjafskærmning vil have en betydelig støjdæmpende effekt for boliger i Stavtrup. Ved sammenligning med referencescenarie i 2040 vil ca. 860 boliger i Stavtrup få en hørbar reduktion som følge af støjafskærmningen (> 3 dB), heraf vil ca. 475 boliger få en markant reduktion af støjen (> 5 dB).

## 3.3 Trafikale forbedringer

Når tunnellen er taget i brug, forventes der i år 2040 en nogenlunde ligelig fordeling mellem den trafik, som kører i tunnelen, og den trafik, som kører ad Marselis Boulevard i terræn.

Trafikken på Marselis Boulevard forventes at blive reduceret en smule i forhold til den nuværende situation, men med den væsentlige forskel, at den tunge trafik vil udgøre en langt mindre andel af den samlede trafikmængde, da den tunge trafik henvises til tunnellen. Trafiksammensætningen på Marselis Boulevard vil herefter komme til at ligne de øvrige bygader i Aarhus.

Samlet set vurderes det, at anlæg af tunnelen vil betyde, at flere trafikanter vil vælge at benytte denne til og fra havneområdet. Det vil medføre, at det samlede antal kørte kilometer på vejnettet i Aarhus vil øges med godt 460.000 km. pr år. Samtidig falder den samlede rejsetid med knap 370.000 timer, hvilket primært vurderes at skyldes en højere rejsehastighed uden start og stop ved kørsel gennem tunnelen.

## 3.4 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 om offentlige veje (herefter vejloven), §§ 96-98.

Det følger af vejlovens § 95, stk. 1, at ekspropriation til statsveje sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven). Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation m.v. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal ske permanent ekspropriation til erhvervelse af arealer til brug for udvidelse af vejareal ved tunnelportalerne, ny vej fra den østlige tunnelportal til Østhavnsvej, teknikbygninger, etablering af cykelsti m.v. Det forventes, at ca. seks ejendomme skal totaleksproprieres.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til projektet, vil der være behov for at ekspropriere til midlertidig anvendelse af arealer i anlægsperioden. Det drejer sig primært om arealer langs vejene, parkeringsarealer, samt mindre private arealer. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Til brug for etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen skal der ske permanent ekspropriation til arealer, der skal anvendes til etablering af støjvold og støjskærm. Derudover vil der være behov for at ekspropriere til midlertidige arbejdsarealer til brug for etablering af støjafskærmning. De midlertidige arbejdsarealer vil blive leveret tilbage til ejerne efter brug.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter m.v. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

## 3.5 Miljømæssige vurderinger

### 3.5.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsperioden være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q, og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF habitatdirektivet eller [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet).](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR2009147) Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. art. 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov er ikke omfattet af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

### 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, stk. 1 og 2, jf. bilag 1 og 3, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, det vil sige miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 3. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. . Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Anlægsprojektet vedtages af Folketinget på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, igangsættes en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven fraviger på nogle punkter bestemmelser i den almindelige plan- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 5.

## 3.6 Forholdet til anden lovgivning

### 3.6.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning m.v., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i det eksisterende miljø, og som er nødvendige for at realisere et projekt som det omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etablere varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opremsning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 med senere ændringer (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

I kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) er der fastsat forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for sø- og åbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16) og skovbyggelinjen (naturbeskyttelsesloven § 17). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der udgøres af kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et offentligt anlæg, der placeres i det åbne land, skal have en godkendelse.

EU’s naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk.1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til punkt 10 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One stop shop-bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 om jagt- og vildtforvaltning (jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel m.v. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Det fremgår af § 4 i lovbekendtgørelse nr. 790 af 21. juni 2007 om kolonihaver (herefter kolonihaveloven), at hel eller delvis nedlæggelse af et varigt kolonihaveområde alene må ske efter tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Kolonihavelovens § 5, stk. 2, nr. 1, fastslår dog, at reglerne i kolonihavelovens § 4 ikke finder anvendelse ved ekspropriation af eller inddragelse af kolonihaveområder som følge af anlægsarbejder i henhold til anlægslov.

Det følger af byggelovens § 16, jf. lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016, at nedrivning af bebyggelse kræver tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Opførelse af bebyggelse til brug for anlægsprojektet er undtaget fra krav om indhentelse af byggetilladelse jf. § 4, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1399 af 12. december 2019 om bygningsreglement 2018.

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 med senere ændringer (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 3, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19 give tilladelse til, at stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 med senere ændringer (herefter havstrategiloven), implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (herefter havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Det følger af § 8, stk. 1, i lov om forurenet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til anlægsprojektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

### 3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ved vedtagelsen af dette lovforslag vil anlægsloven udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1, stk. 1 og 2, indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen foretaget væsentlighedsvurdering i henhold til Natura 2000-områder. Det vurderes, at anlægsprojektet ikke vil resultere i en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder, herunder de nærmeste områder N233, Brabrand Sø med omgivelser og N234, Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker, samt de arter og naturtyper, der er opført på disse områders udpegningsgrundlag.

For så vidt angår støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, er der foretaget væsentlighedsvurdering for mulig påvirkning af det nærmeste Natura 2000-område, N233 Brabrand Sø med omgivelser.

Det vurderes samlet set, at der kan udelukkes en skadelig virkning på integriteten af Natura 2000-områderne N233, Brabrand Sø med omgivelser og N234, Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker, ligesom det vurderes, at anlægsprojektet ikke vil hindre målopfyldelse af bevaringsmålsætninger for Natura 2000-områderne.

Der er forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret væsentlig påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet. Der er dog få træer og bygninger, der potentielt kan udgøre yngle- og rasteområde for flagermus, der skal fjernes for at kunne realisere projektet. Ved etablering af de indarbejdede afværgeforanstaltninger i projektet sikres opretholdelsen af den økologiske funktionalitet for flagermus.

Etablering af støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil ej heller indebære en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter. Der vil i forbindelse med projektet blive opsat paddehegn omkring relevante projektområder.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1, stk. 1 og 2, er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget udgør godkendelse af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

### 3.6.3. Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstatningsnatur uden for anlægsområdet, kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse m.v. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 5, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, f.eks. håndtering af forurenet jord jf. miljøbeskyttelseslovens § 19 og tilslutningstilladelse jf. miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Hvis rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, som træffes efter de love, der er nævnt i lovforslagets § 6, stk. 1, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Der er dog som sædvanligt mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på 6 måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 6 og bemærkningerne hertil.

## 3.7 Ledninger

### 3.7.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 28. oktober 2024 (herefter vandforsyningsloven). Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster'' på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejdet nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklarationer, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklaration om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

### 3.7.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder, det vil sige, at der bl.a. skal flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 9-11 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen og lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

## 3.8 Hjemmel til særlig regulering af forurening og gener fra anlægsarbejdet

### 3.8.1 Gældende ret

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj fra anlægsarbejder. Såfremt et projekt ikke gennemføres inden for de kommunale støjforskrifter, har kommunalbestyrelsen hjemmel til at udstede et påbud om, at projektet skal gennemføres inden for støjgrænserne.

Lovgivningen, vejledninger eller lokale forskrifter fastsætter ikke konkrete støjgrænser for bygge- og anlægsarbejder i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune oplyser på deres hjemmeside, at støjende aktiviteter kun må ske i tidsrummet kl. 7-18 på hverdage og kl. 7-14 på lørdage. Særligt støjende arbejder, herunder ramning (f.eks. pælefundering) og vibrering, må som udgangspunkt kun ske i tidsrummet kl. 8-16 på hverdage. Der er ingen støjgrænser i ovennævnte tidsrum. Uden for ovennævnte tidsrum må aktiviteter på arbejdspladsen ikke medføre gener, hvilket ifølge Aarhus Kommunes hjemmeside indebærer, at der ikke kan bruges entreprenørmaskiner, motoriseret værktøj og slagværktøj i nærheden af beboelse.

Der er ikke i miljøbeskyttelsesloven hjemmel til at kompensere naboer for støjende anlægsarbejder, men efter naboretlige regler skal naboer til fast ejendom have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling (den naboretlige tålegrænse).

### 3.8.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsarbejderne til etablering af tunnel under Marselis Boulevard er planlagt til at skulle udføres mandag til fredag i tidsrummet mellem kl. 7-18 (dagperioden). Særligt støjende arbejder, herunder nedvibrering af spuns og boring af sekantpæle, planlægges udført mandag til fredag i tidsrummet mellem kl. 8-16 (dagperioden).

På baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering af projektet vurderes det, at projektet kan gennemføres inden for de fastsatte støjforskrifter i Aarhus Kommune.

Det kan dog på nuværende tidspunkt ikke afvises, at der i forbindelse med anlægget af tunnelen kan opstå situationer, der nødvendiggør, at anlægsarbejderne mod forventning skal udføres uden for dagperioden, og dermed ikke overholder Aarhus Kommunes støjforskrifter. Ligeledes er der tale om et langvarigt anlægsprojekt, hvorfor det ikke kan afvises, at de nuværende støjforskrifter i Aarhus Kommune ændres.

Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at den miljøretlige regulering, herunder reglerne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser vedrørende støj, kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge. I givet fald kan der vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering. Det skal i sådanne tilfælde sikres, at anlægsprojektet kan gennemføres på en måde, hvor støj og andre gener begrænses mest muligt, og hvor naboerne til byggeriet samtidig har mulighed for passende kompenserende foranstaltninger, f.eks. i form af tilbud om midlertidig genhusning med henblik på at søge væk fra generne i den afgrænsede periode, hvor de støjende arbejder pågår.

Det foreslås derfor, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet. Som omtalt tidligere er det forventningen, på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, at projektet kan gennemføres inden for Aarhus Kommunes støjforskrifter. Det er derfor også Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen kun vil finde anvendelse i den situation, hvor støjforskrifterne måtte blive ændret, så det ikke er muligt at gennemføre projektet inden for de fastsatte støjniveauer eller i det tilfælde, at gennemførelsen vanskeliggøres i sådan en grad, at hensynet til statens interesse i at gennemføre projektet vægter højere end hensynet til de lokale støjforskrifter, f.eks. ved udstedelse af kommunalt påbud med vilkår, der ikke vil kunne imødekommes indenfor projektets rammer. I den forbindelse vil potentielle forsinkelser vægte højt.

Lignende er tidligere set i andre anlægsprojekter på Transportministeriets område. Der kan eksempelvis henvises til lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022 eller lov om anlæg af Lynetteholm, jf. lov nr. 1157 af 11. juni 2021.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 7-8, og bemærkningerne hertil.

# 4. Konsekvenser for opfyldelse af FN’s verdensmål

Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard bidrager til bedre trafikafvikling på strækningen og vil skabe en bedre forbindelse mellem Aarhus Havn og motorvejsnettet. Dette understøtter verdensmål 9, Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmål 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel). God og pålidelig infrastruktur har ikke mindst betydning for Aarhus Havn, både for virksomhederne på havnen og for transporten af gods til og fra havnen. God infrastruktur vil også have positiv indvirkning på personbiltrafikkens adgang til færgehavnen ved Molslinjen.

Anlægsprojektet understøtter verdensmål 3, Sundhed og trivsel, idet anlæg af tunnelen vil medføre, at en del af trafikken, herunder ikke mindst den tunge trafik, flyttes ned i tunnelen, hvorved gener fra trafikken på Marselis Boulevard reduceres. Dette betyder bl.a. mindre støjpåvirkning af de omkringliggende arealer og boliger. Dette understøttes yderligere af, at der foreslås opsat støjskærm på en del af den vestlige delstrækning. Ved at etablere støjafskærmning langs Aarhus Syd Motorvejen vil projektet også her bidrage positivt til reducering af støjpåvirkning fra motorvejen til gavn for boliger i Stavtrup. Det forventes, at projektet vil indebære forbedring af trafiksikkerheden, hvilket vil understøtte delmål 3.6 (Reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomne som følge af trafikulykker). Anlægsprojektet vurderes også at bidrage til verdensmål 11, Bæredygtige byer og lokalsamfund, fordi arealer og boliger aflastes fra trafikkens gener.

Anlæg af tunnelen, veje mv. og den efterfølgende drift heraf kræver råstoffer og energi. Ikke mindst kræver selve tunnelanlægget store mængder beton, som bidrager til CO2-udledningen. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO2-reducerende tiltag. Dette vil blive fremmet via krav til leverandører og via CO2-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (Opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO2-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt CO2-reducerende tiltag står mål med CO2-gevinsten. Dette vil også understøtte delmål 12.2 (Bæredygtigt forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reduktion af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genindvinding og genbrug).

I forbindelse med anlæg af tunnelen vil der, udover fokus på at reducere CO2-udledningen, være fokus på en række andre tiltag, som også bidrager til at understøtte verdensmål 12, Ansvarligt forbrug og produktion. Dette omfatter bl.a. anvendelse af projektjord fra etableringen af tunnel- og vejanlægget til opbygning af støjvold ved Aarhus Syd Motorvejen, genbrug af byggematerialer (beton, stål, mv.), reduktion af transport i forbindelse med materialer, optimering af design med henblik på at reducere ressourceforbruget m.v.

Der henvises til lovforslagets punkt 9 om klimamæssige konsekvenser og punkt 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

# 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af tunnel- og vejstrækningerne omfattet af anlægsloven.

## 5.1 Generelt

Anlægsprojektet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed, og har dermed både økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

Som det er forudsat i Infrastrukturplan 2035, skal Aarhus Kommune og Aarhus Havn bidrage med samlet 600 mio. Kr. Til gennemførelsen af projektet. Konkret foreslås det, at de hver bidrager med 300 mio. Kr. Der er tale om en fast pris, der ikke prisopregnes.

Arbejdet med detailprojektering, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Myndigheder, herunder Aarhus Kommune, vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, stk. 1 og 2, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2. Projektet indebærer optagelse af mindre strækninger af kommunale veje til statsvej således, at der etableres en højklasset statslig forbindelse til Aarhus Havn.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget, og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

## 5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslag er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 procent til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 procent. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15

procent.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har eksterne rådgivningsteams gennemført ekstern kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

### 5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basisoverslag | Ankerbudget  (basisoverslag + 10 %) | Samlet anlægsbudget  (basisoverslag + 15 %) |
| 3.688,6 | 4.057,5 | 4.241,9 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr.

(FFL-25, 256,01).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 10 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges 3 år på udbud, geotekniske boringer, projektering, besigtigelse og ekspropriation m.v. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 7 år. Støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen etableres i løbet af anlægsperioden for tunnelbyggeriet. Der vil således være en periode på ca. 6 år, hvor der arbejdes med etablering af støjvolden. Støjskærmen kan etableres på ca. 9 måneder. Det er endnu ikke fastlagt på hvilket tidspunkt i anlægsperioden, at støjskærmen vil blive etableret.

Etablering af tunnelen forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2025-2026: Forventet projektering, forventet besigtigelse, forberedende arbejder m.v. samt forventet ekspropriation og udbud af entreprise.

2027-2028: Detailprojektering igangsættes, indledende anlægsarbejder igangsættes.

2028-2035: Anlæg af tunnelen igangsættes

2035: Forventet åbning og ibrugtagning af tunnelen.

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| År | Anlægsbevilling  mio. kr. |
| 2024 | 1,8 |
| 2025 | 36,6 |
| 2026 | 146,1 |
| 2027 | 235 |
| 2028 | 345 |
| 2029 | 450 |
| 2030 | 535 |
| 2031 | 555 |
| 2032 | 588,3 |
| 2033 | 588,3 |
| 2034 | 518,3 |
| 2035 | 242,4 |

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet til etablering af tunnel under Marselis Boulevard.

# 6. Regionale konsekvenser

Med etableringen af en tunnel under Marselis Boulevard vil der blive skabt en mere direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn. Dette vil medføre positive regionale konsekvenser, da anlæg af tunnelen vil forbedre trafikafviklingen, samt reducere rejsetiden for den tunge trafik, hvilket primært vurderes at skyldes en højere rejsehastighed uden start og stop ved kørsel gennem tunnelen.

I anlægsperioden vil trafikafviklingen på strækningen blive vanskeliggjort bl.a. ved reducering af Marselis Boulevard til to kørespor, delvis fjernelse af svingmuligheder, omlægning af buslinjer m.v. til gene for trafikanter og brugere af den offentlige transport. Ændringerne i anlægsperioden forventes ligeledes at få konsekvenser i form af flytning af trafik til andre ruter, da trafikanter i nogle tilfælde forventes at vælge andre veje til og fra Aarhus by.

# 7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard vil skabe grundlag for bedre trafikafvikling mellem Aarhus Havn og motorvejsnettet, hvorved der skabes god adgang til resten af landet og til udlandet. Projektet vil således indebære positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

I anlægsperioden vil trafikafvikling på strækningen blive vanskeliggjort, hvilket vil udgøre en gene for bl.a. erhvervslivet. Der vil i planlægning af trafikafviklingen være fokus på at opretholde to spor på Marselis Boulevard med henblik på at begrænse generne for erhvervslivet.

Projektet indebærer ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

# 8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance med Vejdirektoratet og ekspropriationskommissionen.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens og statslige myndigheders afgørelser vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed for så vidt angår de love, der er nævnt i lovforslagets § 6, stk. 1. Afgørelser efter de nævnte love kan i stedet påklages til transportministeren jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

# 9. Klimamæssige konsekvenser

I Danmark reguleres drivhusgasemissioner ikke direkte, men Danmark har, på baggrund af Parisaftalen i 2015, vedtaget lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 om klima (herefter klimaloven). I klimaloven er der fastsat en målsætning om, at Danmark i 2030 skal have reduceret den nationale udledning af drivhusgasser med 70 procent i forhold til niveauet i 1990 og være klimaneutral senest i år 2050. Projektets samlede klimapåvirkning beregnes i CO2-ækvivalenter, efterfølgende blot benævnt CO2.

I miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet er det ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis beton og stål vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Anlægsprojektet vil have en klimapåvirkning i forbindelse med anlæg og den efterfølgende drift. I forbindelse med anlægsprojektet skal der anvendes råmaterialer, herunder beton, stål, asfalt mv. Fremstilling og transport af disse medfører udledning af CO2, der bidrager til den globale opvarmning. Endvidere udleder de forskellige entreprenørmaskiner, der skal anvendes i forbindelse med anlægsprojektet, også CO2. Det samlede CO2-udslip i anlægsperioden er beregnet til ca. 92.000-165.000 ton CO2 afhængigt af den teknologiske udvikling i anlægsperioden.

Under anlægsarbejdet udledes også støv og udstødningsgasser fra anlægsmaskiner og lastbiler. Der er foretaget beregninger for koncentrationen af kvælstofoxider (NOX) og partikler (PM10), som viser, at der sker en øget koncentration i lokalområdet, hvor anlægsarbejdet pågår, men ikke i et omfang, der fører til overskridelse af EU´s grænseværdier.

Anlæg af tunnelen vil forbedre trafikafviklingen i området, og dette vil i et vist omfang medføre mere trafik. Det er beregnet, at denne mertrafik vil give anledning til en forøgelse af det årlige CO2-udslip med 40 ton. Der vil være påvirkning af luftkvaliteten i driftsfasen i nærheden af tunnelportalerne, hvor døgnmiddelkoncentrationen af små partikler (PM10) forventes at overskride EU’s grænseværdier. EU’s grænseværdier kan med en stor margin overholdes på områder med offentlig adgang.

Etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil medføre et CO2-udslip på ca. 9.900 tons, heraf stammer hovedparten fra den kalk, der skal tilføres jorden.

Det bemærkes, at udledninger af CO2-ækvivalenter fra transporten, herunder også

kvælstofilter (NOX) og partikler fra bilmotorerne, forventes at blive reduceret i takt med en større

andel af elbiler, der vil medføre mindre emissioner af disse luftforurenende stoffer.

# 10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved etablering af tunnel under Marselis Boulevard og støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, jf. lovens § 1, stk. 1 og 2.

## 10.1 Planforhold

Anlægsprojektet er primært beliggende i byzone med undtagelse af et mindre areal i den vestlige del af projektområdet, der er beliggende i landzone.

Anlægsprojektet berører i den vestlige del af projektområdet ved Eskelunden et område, der er udlagt til såvel økologisk forbindelse som potentielt naturområde i Aarhus Kommuneplan 2017.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen etableres dels i byzone, dels i landzone. Arealet, hvor afskærmningen etableres, berører eller grænser op til arealer, der er udpeget som bevaringsværdige landskaber og sammenhængende landskaber i Aarhus Kommuneplan 2017.

Midlertidige arbejdsarealer reetableres efter anlægsfasen.

Anlægsprojektet vil medføre arealinddragelse i eksisterende kommune- og lokalplanlagte områder.

### 10.1.1 Påvirkning i anlægsperioden

Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning af de udpegede planforhold i anlægsperioden, idet arealudlæg til arbejdspladser er midlertidige og reetableres efter anlægsarbejdet.

## 10.2 Byrum, landskab og visuelle forhold

### 10.2.1 Eksisterende forhold

Marselis Boulevard er en firesporet vejforbindelse beliggende i den sydlige del af Aarhus imellem kvartererne Frederiksbjerg, Marselis, Langenæs, Kongsvang og Aarhus Havn.

Området omkring Marselis Boulevard består af forskelligartede bebyggelsesformer i form af karrébebyggelse, højhuse, rækkehuse og fritliggende enfamiliehuse.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen etableres i et område, der fremstår blandet i landskabet. Området er præget af både tekniske anlæg i form af Aarhus Syd Motorvejen og luftbårne højspændingsledninger, såvel som Stavtrup by og grønne områder, herunder rekreative områder i form af bl.a. legepladser.

### 10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil de synlige anlægsarbejder medføre en væsentlig visuel påvirkning af byrummet. Store del af anlægsarbejdet vil være synligt for de nærmeste omgivelser, ligesom opstilling af pladehegn på 4,5 meter omkring arbejdsarealerne vil skabe en visuel barriere. Kraner vil kunne ses over længere afstande, ligesom området vil være præget af tung trafik og store maskiner.

Arbejdet i forbindelse med etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil være synligt fra de nærmeste omgivelser i hele anlægsperioden. Herunder vil der være påvirkning fra lys, store maskiner og tung transport. Efterhånden som støjvolden etableres, vil den være synlig på længere afstand.

### 10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Da tunnelen etableres under terræn, vil tunnellen primært påvirke byrummet i den vestlige og østlige ende, hvor der etableres tunnelportaler. Tunnelportalerne tilpasses omgivelserne, men vil alligevel træde tydeligt frem i byrummet i begge ender af projektområdet, ligesom etablering af støjskærme ved den vestlige tunnelportal vil ændre det visuelle udtryk. Portalerne vil bidrage til at styrke den visuelle erkendelse af overgang fra henholdsvis land til by og fra by til havn.

Marselis Boulevard vil blive ombygget til en tosporet vejforbindelse i terræn i det eksisterende vejtracé. Fjernelse af allétræerne vil medvirke til at åbne området op og resultere i mere lysåbne forhold. Det smallere vejforløb vil være medvirkende til at binde arealerne på begge sider af Marselis Boulevard bedre sammen.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil fremstå tydeligt i landskabet og fungere som en visuel barriere, hvormed landskabet vil fremstå mere lukket, ligesom støjafskærmningen vil skærme for udsigten til de bevaringsværdige landskaber på tværs af motorvejen. Støjvolden vil blive tilsået med en frøblanding, så den fremstår som en "vild med vilje" støjvold med henblik på tilpasning til de naturlige omgivelser.

## 10.3 Arkæologi og kulturarv

### 10.3.1 Eksisterende forhold

I området omkring Marselis Boulevard er der udpeget en række kulturmiljøer, herunder værdifulde kulturmiljøer. Endvidere er der registreret et større antal bevaringsværdige bygninger i nærheden af området. Der er ingen fredede bygninger i nærheden.

Der er registreret tre ikke-fredede fortidsminder i umiddelbar nærhed af Marselis Boulevard, og fire fredede fortidsminder i Havreballe Skov.

### 10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke fredede fortidsminder eller beskyttelseslinjer dertil.

Det vurderes, at der i forbindelse med udgravning til tunnelen, ramper mv. til den vestlige del af projektet vil være høj risiko for at støde på ikke-kendte fortidsminder. Hvis der findes spor af fortidsminder i forbindelse med anlægsarbejdet, vil Vejdirektoratet håndtere dette i samarbejde med relevante myndigheder på baggrund af principperne i museumsloven.

Ingen af de bevaringsværdige bygninger i projektområdet skal nedrives eller ændres ved etablering af anlægsprojektet.

I forbindelse med gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen er der indhentet arkivalsk kontrol fra Moesgaard Museum. Moesgaard Museum anbefaler gennemførelse af arkæologiske undersøgelser på den vestligste del af projektstrækningen, idet der i forbindelse med tidligere og igangværende observationer i området er registreret spor og fund efter et skibsværft i vikingetiden og stenalderbosættelser.

### 10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkning af kulturarven i driftsfasen.

## 10.4 Mennesker, sundhed og materielle goder

### 10.4.1 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsarbejdet bliver tilrettelagt, så det forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken, og så borgere og lette trafikanter beskyttes bedst muligt mod støv- og støjgener.

Anlægsarbejdet planlægges udført i tidsrummet 7-18 (dagperioden) på hverdage. Særligt støjende arbejder planlægges udført i tidsrummet 8-16 på hverdage.

Af sikkerhedsmæssige årsager opsættes et ca. 4,5 m højt pladehegn, hvor det er muligt, rundt om arbejdspladsen. Der skal samtidig opretholdes mulighed for ind- og udkørsel fra arbejdspladsen. Hegnet vil have en støjdæmpende effekt for de omkringliggende boliger og institutioner. Hegnet vil derudover kunne medføre skyggepåvirkninger, da det nogle steder er placeret tæt på ejendommene langs anlægsområdet.

I anlægsfasen vil der desuden kunne opleves påvirkninger fra lys på arbejdspladserne og fra maskiner. Lyspåvirkningen vil pågå i dagperioden i tidsrummet 7-18. Uden for arbejdstiden vil der være belysning tilknyttet bevægelsessensorer til afskrækkelse af tyveri på arbejdspladser. Lyset tændes således kun, hvis der færdes personer på arbejdspladser uden for dagperioden.

Der vil ske emissioner af diffust støv gennem hele anlægsfasen. Støvgener fra jordarbejder vil søges begrænset ved almindelige foranstaltninger til reduktion af støv som vanding, overdækning af læs, overdækning af lagre med støvende materialer, køreplader, reduceret hastighed på støvende veje mv. Med disse forholdsregler forventes gener fra diffust støv at blive reduceret betydeligt.

Trafikafviklingen på og omkring Marselis Boulevard vil blive påvirket i omfattende grad i de år, hvor anlægsarbejdet pågår. I anlægsperioden vil Marselis Boulevard blive reduceret fra fire til to kørespor, ligesom der vil ske nedlæggelse af nogle kryds og ændring i trafikafvikling. Anlægsarbejdet vil medføre ændrede forhold for cyklister ved etablering af dobbeltrettet cykelsti i den ene side af Marselis Boulevard, ligesom der vil ske en omlægning af udvalgte buslinjer, der krydser Marselis Boulevard. Der henvises til punkt 3.1.5 vedrørende trafikafvikling i anlægsperioden.

Butikker og erhverv vil blive påvirket af anlægsarbejdet som følge af ændring i adgangsforhold og opsætning af pladehegn omkring arbejdsarealerne, som vil kunne spærre for indkig til butikker. Derudover planlægges der nedrivning af seks butikker og erhvervsbygninger for at skabe plads til vejanlæg og teknikbygninger.

Flere institutioner har facade direkte ud til anlægsområdet og vil blive påvirket af anlægsarbejderne i form af støj, skygge- og lyspåvirkning, ligesom adgangsforholdene vil blive ændret.

Det estimeres, at seks ejendomme skal totaleksproprieres, og at der skal ske midlertidig ekspropriation af parkeringspladser, private arealer m.v. i mindre omfang til brug for arbejdsarealer.

Etablering af støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil foregå umiddelbart op ad motorvejen ved et område, som i forvejen er stærkt påvirket af trafikstøj fra motorvejen. Anlægsarbejdet planlægges udført på hverdage i tidsrummet mellem kl. 7-18 (dagperioden). Det vurderes, at støjen fra anlægsarbejder vil være lavere end 60 dB for de boliger, der ligger tættest på. Det skal hertil bemærkes, at støjen fra motorvejen i dag (2023) er højere end 60 dB ved boligerne, der ligger nærmest motorvejen. Der vil i hele anlægsperioden være øget lastbiltrafik på Ormslevvej, når jord, kalk og andre materialer skal transporteres til området, samt ved returkørsel med tomme lastbiler. Anlægsarbejdet vil blive søgt tilrettelagt således, at generne for omgivelserne begrænses mest muligt.

### 10.4.2 Påvirkning i driftsfasen

Overordnet vil etablering af tunnelen bidrage positivt til trafikafviklingen, da en del af trafikken, især den tunge trafik, forventes at benytte tunnelen i stedet for Marselis Boulevard. Der vil dermed ske en reduktion af antal køretøjer på Marselis Boulevard, hvormed trafikgener, herunder støjpåvirkning, vil blive reduceret til gavn for beboere, institutioner og erhvervsliv i området.

Reducering af Marselis Boulevard fra fire til to kørespor frigiver desuden friarealer, som f.eks. vil kunne anvendes til styrkelse af nærområdet.

Støjskærme ved den vestlige tunnelportal vil medføre skyggevirkning for enkelte lejligheder, hvilket vurderes at være en væsentlig negativ påvirkning for disse boliger.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil i driftsfasen have en positiv effekt for mennesker og sundhed, idet den indebærer en betydelig reduktion af støjgener fra motorvejen.

## 10.5 Friluftsliv og rekreative forhold

### 10.5.1 Eksisterende forhold

Omkring Marselis Boulevard findes en række områder, som anvendes til forskellige rekreative formål og friluftsliv, herunder Sankt Nicolaus Kildepark, fodboldbaner, grønne områder mellem boligblokkene og ved MarselisborgCentret, kolonihaver m.v.

Nord for området, hvor der etableres støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, er der i dag grønne områder, hvoraf nogle anvendes til rekreative formål, herunder legeplads.

### 10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden

Ved etablering af midlertidige arbejdsarealer vil flere rekreative områder blive påvirket.

Fire rekreative områder inddrages i forbindelse med etablering af midlertidige arbejdspladser. Det drejer sig om et tilstødende område til den østlige del af Eskelunden, arealerne langs Haveforeningen af 1918 (ved Herberget Skrænten), det grønne område ved Teknologisk Institut og Sankt Nicolaus Kildepark.

Der vil derudover ske permanent inddragelse af arealer beliggende i kolonihaveområdet Haveforeningen af 1918 til brug for etablering af cykelsti i forlængelse af det eksisterende stisystem ved Eskelundvej. Der udlægges ikke erstatningsarealer i forbindelse med ekspropriation af kolonihaveareal.

Påvirkningen vurderes at være væsentlig, da der ikke vil være adgang til arealerne under den lange anlægsperiode, og da nogle af de nævnte arealer inddrages permanent til projektet og dermed ikke reetableres efter endt anlægsperiode.

Der vil i anlægsperioden være en væsentlig påvirkning af områderne i form af støj, lys mv. Generne vil i et vist omfang blive reduceret som følge af opsætning af pladehegn.

I det allerede støjbelastede område langs Aarhus Syd Motorvejen, vil der i anlægsperioden for støjafskærmningen være påvirkning fra maskiner, lastbiler, lys på arbejdsplads mv.

### 10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil adgangsforholdene på tværs af Marselis Boulevard være reetableret, og størstedelen af de rekreative områder, der i anlægsperioden inddrages til arbejdspladser, vil tilsvarende være reetableret.

Dertil forventes en mindre støjreduktion fra trafik på Marselis Boulevard som følge af, at den tunge trafik ledes i tunnelen, hvilket vurderes at have en positiv påvirkning på de omkringliggende rekreative områder.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil i driftsfasen give en betydelig reduktion i støjpåvirkninger fra motorvejen, herunder reduktion af støj i områder, der anvendes til rekreative formål.

## 10.6 Støj

### 10.6.1 Eksisterende forhold

I området langs Marselis Boulevard er der opgjort 4.158 støjbelastede boliger, det vil sige boliger med et støjniveau over Lden 58 dB. Heraf er 1.213 stærkt støjbelastede, det vil sige med en støjbelastning over Lden 68 dB. Indikatoren Lden er årsdøgnmiddelværdien, det vil sige et vægtet gennemsnit af støjen i tidsperioderne dag (kl. 07-19), aften (kl. 19-22) og nat (kl. 22-07) beregnet over et år.

Støjen stammer både fra Marselis Boulevard og de øvrige store veje i området. Det er især boliger i etagebebyggelse, der er støjbelastede.

I Stavtrup er 642 boliger udsat for et støjniveau over Lden 58 dB som følge af støj fra Aarhus Syd Motorvejen. Heraf er 62 boliger udsat for et støjniveau, der ligger mellem 63 og 68 Lden dB.

### 10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

Alle anlægsaktiviteter planlægges udført i tidsrummet 7–18 på hverdage (dagperioden). Særligt støjende aktiviteter, herunder boring af sekantpæle og nedvibrering af spunsvægge, planlægges udført i tidsrummet 8-16 på hverdage. Der planlægges for en anlægsperiode på ca. 7 år.

Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard vil foregå i umiddelbar nærhed af mange boliger, og der vil i anlægsperioden forekomme mange støjende aktiviteter med forskellig placering og varighed. Anlægsarbejdet planlægges udført via etablering af en række byggefelter, som løbende etableres i takt med arbejdets fremdrift, og det egentlige byggeri af tunnelen vil således ikke foregå på hele strækningen på én gang. Derfor vil der for naboerne være perioder med støjende aktiviteter i umiddelbar nærhed, men der vil også være perioder uden generende støj fra anlægsarbejdet.

Nedvibrering af spuns og boring af sekantpæle vil udgøre særligt støjende arbejder. Derudover vil etablering af arbejdsplads, udgravning til etablering af tunnelen, etablering af tunnelens vægge, bund og topplade, samt etablering af vej ovenpå tunnelen medføre væsentlige støjpåvirkninger for de boliger, der ligger tættest på Marselis Boulevard. I anlægsperioden forventes det, at arbejdet med boring af sekantpælevægge og nedvibrering af spuns vil indebære et støjniveau på over 75 dB i en kortere periode (forventeligt mellem 3-30 dage) for de boliger, der er beliggende i mindre end 10 meter fra Marselis Boulevard. De øvrige anlægsaktiviteter forventes at kunne medføre støjniveauer på op til 60 - 75 dB i en kortere periode.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen kan der i en afstand ud til 30 meter fra anlægsarbejdet forekomme støjniveauer over 70 dB i dagtimerne. Boligerne i Stavtrup ligger i en afstand på over 100 meter fra motorvejen, hvormed støjniveauet fra anlægsarbejderne vil være under 60 dB.

### 10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Støjberegninger og opgørelse af antal boliger, der udsættes for støjniveauer over 53 dB, er foretaget i områder langs de eksisterende veje for projektscenariet med prognose for trafikmængder i 2040 og etablering af en tunnel under Marselis Boulevard.

Støjberegningerne viser, at anlæg af tunnelen vil medføre, at antallet at støjbelastede boliger over Lden 58 dB falder fra 5.429 til 4.477 i år 2040 svarende til et fald på 18 procent. Derudover reduceres antallet af stærkt støjbelastede boliger over Lden 68 dB fra 2.571 til 1.494 svarende til et fald på ca. 40 %. Endelig viser beregningerne, at antallet af boliger, der er støjbelastet med mere end 73 dB vil blive reduceret fra ca. 800 til ca. 200 hvilket er et fald på ca. 75 %.

Ifølge støjberegningerne vil et mindre antal boliger (ca. 80) få en mindre, næppe hørbar forøgelse i støjpåvirkning (1-3 dB). Forøgelsen ses ved boliger, som ligger langs med andre trafikerede veje, og skyldes alene ændring af trafikmængden på disse.

Etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil have en betydelig støjdæmpende effekt. Uden støjafskærmning er det beregnet, at antallet af støjbelastede boliger over 58 dB i 2040 ville udgøre 1.026 boliger. Som følge af støjafskærmningen reduceres dette til 266 boliger, hvilket er en reduktion på ca. 75 procent. Antallet af boliger, der er støjbelastet i intervallet mellem 63 dB og 68 dB, reduceres fra 217 boliger til 4 boliger.

### 10.6.4 Afværgeforanstaltninger

Det foreslås, at der i anlægsperioden etableres pladehegn i en højde på ca. 4,5 meter, hvor det er muligt ved de enkelte arbejdspladser. Pladehegnet vurderes at kunne medføre en reduktion i støjpåvirkning med 5-10 dB ved lav bebyggelse i én til to etager, mens der ved nærliggende etageboligbebyggelser med mere end to etager ikke forventes nogen betydende støjreducerende effekt ved de øverste etager.

Det foreslås, at der etableres permanente støjskærme ved den vestlige tunnelportal langs ramperne til Skanderborgvej for at mindske støjgenerne fra trafikken for de omkringliggende boliger.

## 10.7 Vibrationer

### 10.7.1 Eksisterende forhold

I forbindelse med vurdering af anlægsprojektets påvirkning i forhold til vibrationer, er der foretaget en kortlægning af bygninger inden for en influenszone på 50 meter fra linjeføringen. Kortlægningen viser, at 18 bygninger er bevaringsværdige. Der er kortlagt fire højhuse, tre bygninger med muligt vibrationsfølsomt udstyr, to tankstationer, samt et center for rehabilitering (MarselisborgCentret) inden for influenszonen.

### 10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Nedvibrering af spuns, herunder forboring, og etablering af sekantpæle, vurderes at medføre risiko for påvirkning af omgivelserne i form af vibrationer.

Der er vurderet på en minimumsafstand for bygningsskadelige vibrationer. Minimumsafstanden fastsættes konkret i forhold til den specifikke bygningstype, herunder om der er tale om normale bygningskonstruktioner eller bygninger, der er særligt følsomme over for vibrationer, sammenholdt med den specifikke anlægsaktivitet. De mest skadelige anlægsaktiviteter er nedvibrering af spuns samt udførelse af sekantpæle.

11 bevaringsværdige bygninger og yderligere 4 normale bygninger ligger indenfor minimumsafstanden for potentielt bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med etablering af sekantpæle, mens 13 bevaringsværdige bygninger og yderligere 17 normale bygninger ligger indenfor minimumsafstanden for potentielt bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med spunsnedbringning ved vibrering.

I tilfælde af, at der forbores inden nedvibrering af spuns, vurderes der at være tre bevaringsværdige bygninger og fire normale bygninger, der ligger inden for minimumsafstanden.

Der er ingen fredede bygninger inden for influenszonen.

Teknologisk Institut og MarselisborgCentret ligger henholdsvis 13 meter og 15 meter fra nærmeste kritiske anlægsarbejde, og begge bygninger er derfor udenfor minimumsafstanden for vibrationsfølsomme bygninger ved såvel etablering af tunnelvægge med sekantpæle og etablering af indfatningsvægge med nedvibreret spuns.

Området indenfor 50 meter fra linjeføringen består af blandet bolig- og erhvervsbyggeri, og det vurderes, at de fleste bygninger i dette område vil være udsat for vibrationer i et sådant omfang, at det periodevist vil påvirke komforten for de mennesker, der opholder sig her.

De mest vibrationsgenererende anlægsarbejder forventes at være nedbringning af spuns og boring af sekantpæle. Dette er samtidigt blandt de meget støjende anlægsarbejder, hvorfor de som udgangspunkt kun udføres på hverdage inden for tidsrummet 8-16. Disse anlægsaktiviteter forventes at påvirke den enkelte bygning i en afgrænset periode. Det vil sige, at arbejdet står på i en begrænset periode, før arbejdet flytter videre, og bygningen igen er uden for minimumsafstanden.

### 10.7.3 Påvirkninger i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkninger som følge af vibrationer fra anlægsprojektet i driftsfasen.

### 10.7.4 Afværgeforanstaltninger

Bygninger, der ligger inden for influenszonen registreres med henblik på at dokumentere bygningens tilstand, før vibrationskritiske aktiviteter påbegyndes. Eksisterende skader og revner i potentielt vibrationsfølsomme nabobygninger skal kortlægges, og bygningsejeren/brugeren informeres om resultatet heraf.

For at minimere risikoen for bygningsskadelige vibrationer stilles der krav om kontinuerlig vibrationsovervågning på bygninger i risikozonen under etablering af permanente tunnelvægge og korte indfatningsvægge. Entreprenøren skal straks stoppe arbejdet, hvis vibrationspåvirkningen kommer tæt på grænseværdien. Dette vil ske, hvis påvirkningen bliver mere end 80 procent af grænseværdien. Herefter skal årsagen til overskridelsen af grænseværdien identificeres, og entreprenøren skal finde en mere skånsom metode til fortsættelse af anlægsarbejdet.

Naboer vil blive informeret forud for anlægsarbejdet for at gøre opmærksom på eventuelle påvirkninger i form af vibrationskomfort.

## 10.8 Natur og biodiversitet

### 10.8.1 Eksisterende forhold

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen foretaget en række feltundersøgelser i 2022 for at tilvejebringe et fyldestgørende grundlag for beskrivelse af den aktuelle tilstand, og dermed kvalificere grundlaget for vurderingen af projektets mulige påvirkning af områdets natur-, dyre- og fugleliv.

Nærmeste Natura 2000-områder er N233, Brabrand Sø med omgivelser, som ligger ca. 1 km vest for projektområdet og Natura 2000-området N234, Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker, der ligger ca. 4 km syd for projektområdet.

Arealer i den vestlige ende af projektområdet er udpeget i Kommuneplan 2017 som naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og med potentielle naturbeskyttelsesinteresser. Området ved Eskelunden er også udpeget som økologisk forbindelse.

I forbindelse med miljøvurderingen af støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen er der foretaget feltundersøgelser i juni 2023. Nær støjvolden og støjskærmen findes en række vandhuller, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.

Nærmeste Natura 2000-område er ligeledes N233, Brabrand Sø med omgivelser, der ligger ca. 140 meter nordøst for projektområdet.

### 10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der er foretaget væsentlighedsvurdering i forhold til projektets indvirkninger på relevante Natura 2000-områder. Det drejer sig om Natura 2000-området N233, Brabrand Sø med omgivelser, som ligger ca. 1 km vest for projektområdet og Natura 2000-området N 234, Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker, som ligger knap 4 km syd for projektområdet. Det vurderes, at anlægsprojektet ikke medfører risiko for skade på Natura 2000-områders integritet eller bevaringsmålsætninger.

Der inddrages ikke arealer med § 3 beskyttede naturtyper under anlægsfasen, ligesom der ikke fældes træer eller nedrives bygninger på § 3 beskyttede naturarealer. Anlægsprojektet vil således ikke resultere i en direkte påvirkning af § 3 beskyttede naturtyper.

Der vil ske en midlertidig inddragelse af et mindre areal til arbejdsplads inden for den økologiske forbindelse ved Eskelunden. Området er i dag græs- og urtebeklædt og præget af støj og forstyrrelse fra trafikken på Åhavevej. Inddragelse af dette areal som arbejdsplads vurderes derfor ikke at få betydning for opretholdelsen af den økologiske forbindelse, idet arealet i forvejen er påvirket af støj og forstyrrelse fra eksisterende vej og stisystem.

Der vil ikke ske en direkte påvirkning af arealet ved Eskelunden, der er udpeget til særlige naturbeskyttelsesinteresser som følge af arealinddragelse eller fældning af træer.

Det vurderes, at udledning af overfladevand, samt oppumpet grundvand i anlægsperioden, ikke vil påvirke § 3 beskyttede naturtyper.

Der er foretaget modellering af midlertidige grundvandssænkninger, og på den baggrund vurderes det, at grundvandssænkningerne ikke vil have påvirkning på § 3 beskyttede naturtyper.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.8.5.

Etablering af støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen indebærer ingen påvirkning af § 3 beskyttede vandhuller, ligesom der ikke er påvirkning af bilag IV-arter.

Der er foretaget væsentlighedsvurdering i forhold til det nærtliggende Natura 2000-område N233, Brabrand Sø med omgivelser. Det vurderes, at anlægsprojektet ikke medfører risiko for skade på Natura 2000-områders integritet eller bevaringsmålsætninger.

### 10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

I den vestlige del af projektområdet vil vejvand fra etablerede vej- og tunnelramper ledes til det eksisterende regnvandsbassin og videre til Aarhus Å, som begge er registreret som § 3 beskyttede naturtyper. Det eksisterende regnvandsbassin modtager vejvand fra øvrige befæstede arealer i nærområdet. Merudledning af vejvand fra vej- og tunnelramper vurderes ikke at medføre overskridelse af regnvandsbassinets dimensionering på 3 hektar. Det vurderes derfor, at merudledningen ikke vil få betydning for tilstanden i det § 3 beskyttede regnvandsbassin eller Aarhus Å. Der henvises i øvrigt til punkt 10.8.10 Overfladevand.

Emission og deposition af kvælstof fra tunnellen vurderes ikke at medføre påvirkning på § 3 beskyttede naturtyper, da emissionen sker tæt på terræn, hvor støjskærmene mindsker spredningen, sammenholdt med at afstanden fra tunnelportal til nærmeste § 3 beskyttede naturtype er mere end 400 meter.

Der vil ikke være nogen væsentlig påvirkning af de kommunalt udpegede områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser, potentielle naturbeskyttelsesinteresser eller økologiske forbindelser.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen vil i driftsfasen ikke medføre væsentlige påvirkninger på beskyttet natur.

### 10.8.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er det vurderet, hvilke bilag IV-arter og tilhørende egnede leve- og rastesteder, der har været relevante at eftersøge ved feltundersøgelser.

Der er registreret marsvin i den del af Aarhus Bugt, der ligger nærmest den østlige del af anlægsprojektet. Støj i anlægsfasen kan potentielt forstyrre marsvin, der forekommer i den del af Aarhus Bugt, der ligger nærmest projektområdet. Afstand fra projektområdet til nærmeste kystvandsområde er dog mere end 600 m, og på denne afstand vurderes støjen at være faldet betydeligt. Der er ikke identificeret specifikke yngleområder for marsvin i Danmark, men en høj mor/kalv ratio er i sommermånederne observeret i Bælthavet og langs den jyske vestkyst. Således vurderes Aarhus Bugt ikke at være et væsentligt yngleområde for arten. Det vurderes, at arten i perioder med for store forstyrrelser vil kunne fortrække til andre raste- og fourageringsområder. Anlægsprojektet vurderes ikke at medføre risiko for væsentlig påvirkning af arten, og den samlede økologiske funktionalitet for arten opretholdes.

Der er registreret odder i Aarhus Å og i området omkring Aarhus Lystbådehavn. Det vurderes, at de arealer, der inddrages til midlertidig arbejdsareal langs Aarhus Å, ikke udgør raste- eller ynglearealer for odder. Den midlertidige grundvandssænkning vurderes ikke at medføre påvirkning af den økologiske funktionalitet for arten. Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.8.5.

Der er registeret ni arter af flagermus. Det drejer sig om dværgflagermus, pipistrelflagermus, troldflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, vandflagermus, damflagermus og langøret flagermus.

Størstedelen af træerne inden for undersøgelsesområdet indeholder ikke hulheder, som er egnede til yngle- eller rasteområder for flagermus. Ligeledes vurderes der ikke at være oplagte ledelinjer, som vil blive påvirket af anlægsprojektet, herunder fældning af træer i projektområdet.

Der er identificeret et par ældre træer med hulheder, der er undersøgt for spor fra flagermus. Det vurderes, at hulhederne ikke udgør yngle- eller rastesteder for kolonier af flagermus. Det kan dog ikke udelukkes, at ét eller få individer af flagermus periodevist kan tage dagsrast i hulhederne i sommerperioden eller anvende hulheden som mellemkvarter i trækperioderne. Ved gennemførelse af planlagte afværgeforanstaltninger vurderes der ikke at være risiko for individdrab, og den økologiske funktionalitet kan opretholdes.

Ved flagermuslytningen blev der ikke fundet indikationer på, at der er ynglende eller rastende flagermus i de bygninger, som potentielt skal nedrives.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.8.5.

Der vil i anlægsfasen ske en mindre og midlertidig inddragelse af arealer beliggende nær et

§ 3-beskyttet regnvandsbassin ved Eskelunden, hvor det ikke kan udelukkes, at der yngler spidssnudet frø og stor vandsalamander. Disse arter blev dog ikke fundet ved besigtigelsen i 2022. De inddragne arealer vurderes ikke i sig selv at udgøre yngle- eller rasteområde for disse arter,

hvorfor en direkte påvirkning af disse arter og af områdets økologiske funktionalitet for arterne i forbindelse hermed kan afvises. Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.8.5.

Der er registreret grøn mosaikguldsmed i området ved jernbanebroen. Den midlertidige inddragelse af arealer nær regnvandsbassinet vurderes ikke at have betydning for mosaikguldsmeden, idet vandhullet ikke umiddelbart vurderes at være et egnet ynglested. Tilsvarende vil de øvrige påvirkninger fra anlægsprojektet ikke have betydning for den økologiske funktionalitet for grøn mosaikguldsmed.

I forbindelse med miljøvurderingen for støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, er forekomsten af bilag IV-arter undersøgt, bl.a. ved gennemførelse af feltstudier i 2023.

Der er tidligere registreret en række arter af flagermus indenfor en radius på 3 km fra projektområdet, herunder brunflagermus, sydflagermus, damflagermus, vandflagermus, dværgflagermus, troldflagermus, og skimmelflagermus.

Baseret på lytninger foretaget i yngleperioden, er det sandsynligt, at både dværgflagermus og brunflagermus opholder sig nær projektområdet, hvor støjafskærmningen skal etableres. Baseret på optagelserne foretaget i sensommeren, er det sandsynligt, at også pipistrelflagermus og troldflagermus opholder sig i området og nær projektområdet.

Da flagermus hovedsageligt er aktive om natten, og anlægsarbejdet foregår i dagtimerne, vurderes der at være en tilstrækkelig tidsmæssig forskydning imellem projektets anlægsaktiviteter og flagermus’ aktive perioder. Det vurderes derfor, at forstyrrelse fra øget færdsel, lys og vibrationer samt støj ikke påvirker flagermus i området i anlægsfasen. Da flagermus er flyvende og meget mobile, vurderes det, at anlægsarbejderne ikke medfører risiko for individdrab af flagermus i anlægsfasen.

Det vurderes, at de træer, der skal fældes i forbindelse med projektet, ikke er egnede som yngle- og eller rastested for flagermus. Der er fundet ét poppeltræ med hulhed, der kan være egnet til dagsrest for hanflagermus i sommerperioden. Ved indarbejdelse af afværgeforanstaltning vurderes der ikke at være risiko for individdrab, ligesom den økologiske funktionalitet vil være opretholdt. Se nærmere i punkt 10.8.5.

Det vurderes sandsynligt, at odder kan forekomme og fouragere øst for projektområdet i Aarhus Å og Døde Å og potentielt også i Madsesbæk vest for projektområdet. Anlægsprojektet medfører ingen arealinddragelse af vandområder eller af arealerne i tilknytning til vandområder, hvorfor påvirkning af artens yngle- og/eller rastested kan afvises. Da oddere hovedsageligt er nataktive og lever tilknyttet vandområder, og da anlægsarbejdet foregår inden for almindelig arbejdstid og ikke nær vandområder, vurderes det, at projektets anlægsfase ikke at medfører en risiko for individdrab af odder. Miljøpåvirkninger fra projektet i form af støv, lys, færdsel mv. har ikke betydning for arten, og der er således ingen påvirkning af odder.

Løvfrø er tidligere registreret ca. 1 kilometer fra projektområdet syd for motorvejen. Arten er ikke fundet i forbindelse med feltundersøgelser i 2023. Det er meget usandsynligt, at individer fra dette område har kunne vandre til projektområdet, navnlig da motorvejen fungerer som en fysisk barriere. På baggrund heraf, vurderes det at kunne udelukkes, at arten forekommer i eller umiddelbart nær projektområdet, hvorfor projektets arealinddragelse og fældning af træer ikke beskadiger eller ødelægger artens rastesteder, hvormed arten ikke påvirkes i anlægsfasen. Arten er ikke sårbar overfor påvirkningerne fra projektet, og der vil således ikke være nogen påvirkning.

Stor vandsalamander er ikke fundet ved feltundersøgelser i 2023, men det vurderes, at arten vil kunne have leve- og rastested i arealerne mellem motorvejen og Stavtrup. Stor vandsalamander er hovedsageligt nataktiv, og da anlægsarbejdet udføres inden for almindelig arbejdstid, vurderes risikoen for individdrab af være lille. Der vurderes ikke at være risiko for ødelæggelse af yngle- og rastesteder for arten. Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.8.5.

### 10.8.5 Afværgeforanstaltninger

Der vil blive opsat midlertidige paddehegn ved Eskelunden for at hindre, at bilag IV-padder vandrer ind i projektområdet. Ved brug af midlertidigt paddehegn vurderes der ikke at være risiko for, at disse arter over- eller påkøres af anlægsmaskiner eller på anden måde udsættes for øget risiko for individdrab.

Der skal fjernes få ældre træer med hulheder. Træerne vurderes ikke at være essentielle for opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet for flagermus, ligesom der ikke er fundet spor fra flagermus ved undersøgelser af hulheder. Ud fra et forsigtighedsprincip, vil der dog som erstatning ske veteranisering af to træer umiddelbart nord for det eksisterende træ. Alternativt vil der blive opsat flagermuskasser i området, der også vurderes egnet til at skabe hulheder, som flagermus kan tage dagsrest i.

Ved flagermuslytningen blev der ikke fundet indikationer på, at der er ynglende eller rastende flagermus i de bygninger, som potentielt skal nedrives. I forbindelse med nedrivning af bygninger vil der dog ud fra et forsigtighedsprincip blive taget udgangspunkt i et worst-case scenarie, hvor det antages, at bygningerne periodevist benyttes af flagermus. Nedrivningen vil således blive gennemført på et tidspunkt, hvor flagermusene ikke har unger, og hvor de ikke er i vinterrast, det vil sige primo maj eller ultimo august/primo september. Forud for nedrivningen vil det blive undersøgt, om der er flagermus i bygningen på det aktuelle tidspunkt, således at evt. flagermus kan udsluses. Herved undgås individdrab. Herudover vil der ske veteranisering af to træer og efterlades ét træ til naturligt henfald for hver bygning, der fjernes for at sikres, at flagermusene fortsat har egnede yngle- og rastesteder i området under og efter projektets realisering.

I forbindelse med den midlertidige grundvandssænkning i den østlige og vestlige del af projektet reinfiltreres det oppumpede grundvand, og størstedelen af grundvandet pumpes tilbage til det grundvandsmagasin, det kommer fra, hvorved sænkningens omfang og udbredelse reduceres, og der ikke sker en sænkning af grundvandet i naturområder. Se nærmere beskrivelse i punkt 10.9 Grundvand og hydrologi.

I forbindelse med etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil der blive opsat paddehegn omkring relevante projektområder, herunder tippladser, arbejdspladsarealer og kalkstabiliseringsanlæg, for at undgå individdrab af beskyttede arter.

For at udelukke individdrab i forbindelse med fældningen af træ, der er egnet til dagsrest i sommerperioden, vil fældningen ske i perioden november - marts, da alle arter af flagermus på dette tidspunkt er i dvale og dermed har taget ophold i deres vinterrastesteder.

## 10.9 Grundvand og hydrologi

### 10.9.1 Eksisterende forhold

Den geologiske opbygning i området under Marselis Boulevard er opstået som et delvist begravet dalsystem under sidste istid. Den generelle lagserie består øverst af et fyldlag bestående af blandede lerede og sandede jordlag på op til ca. 5 meter. Stedvis findes der herunder et tyndt sandlag, kaldet Sand1, og herunder består de geologiske lag hovedsageligt af kvartære istidsaflejringer, domineret af moræneler. Heri findes to gennemgående kvartære sandlag, kaldet henholdsvis

Sand2 og Sand3. Disse lag er adskilt af et morænelerslag, kaldet Ler2. Over Sand2 er der moræneler (Ler1). Sand2 og Sand3 er vandførende. Den nedre afgræsning af den relevante geologiske lagserie afgrænses af moræne (Ler3) og/eller paleogent ler (Søvind mergel).

Sand1 og Sand 2 vurderes at udgøre den terrænnære hhv. den regionale grundvandsforekomst i området. Herudover er der en dyb grundvandsforekomst, der ligger så dybt, at den ikke vil blive påvirket af projektet. Den terrænnære og den regionale forekomst er begge i ringe kemisk tilstand og begge i kvantitativ god tilstand. Den dybe forekomst er i god kemisk tilstand og ringe kvantitativ tilstand.

I den vestlige ende ved jernbanebroen er der et mindre område med postglaciale marine blødbundsaflejringer (tørv/gytje) med forbindelse til Aarhus Ådal.

I den østlige ende er der truffet postglaciale marine sandaflejringer med indslag af blødbund. I moræneaflejringerne er der også registreret indlejrede flager af meget fed søvindmergel samt lag af smeltevandsler.

Grundvandsmagasinerne i hele området udgøres af de to sandlag, som ligger under laget af moræneler, betegnet Sand2 og Sand3. Disse grundvandsmagasiner vurderes at udgøre det primære magasin i området, det vil sige det magasin, der er mest udbredt og har størst betydning i forhold til vandindvinding.

Projektet ligger delvist i et område med drikkevandsinteresser, indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og krydser et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI).

Hele projektområdet, med undtagelse af en kort strækning nær Strandvejen, er beliggende inden for indvindingsoplandet til Stavtrupværket.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen udgør arealet mellem motorvejen og Stavtrup et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), ligesom arealet er en del af indvindingsoplandet til Stavtrupværket. De vestligste 400 meter af støjvolden ligger derudover i et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI). Kortlægning viser, at der sammenlagt er ca. 25-60 meter ler over det kvartære sandlag, som udgør den regionale grundvandsforekomst. Forekomsten er derfor velbeskyttet mod nedsivende forurening på den aktuelle strækning.

### 10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

På størstedelen af strækningen ligger udgravningsniveauet over grundvandsspejlet. For så vidt angår den vestlige ende af projektet skal der graves ca. 1 meter under grundvandsspejlet, og i den østlige ende 4-5 meter under grundvandsspejlet. Der skal derfor foretages en grundvandssænkning i det terrænnære grundvandsmagasin (Sand2) i en periode på 2-4 år.

Grundvandssænkningen foregår inden for en byggegrube med tætte vægge, som reducerer tilstrømningen og mindsker udbredelse af sænkningen. 90 til 100 procent af de oppumpede vand vil blive ført tilbage til det grundvandsmagasin, hvor det kommer fra ved anvendelse af reinfiltration, hvilket yderligere mindsker sænkningens udbredelse. Det forventes, at der skal oppumpes op til ca. 50 m3/t i den vestlige ende og ca. 100 m3/t, i den østlige ende.

Periodisk vil der være vand, der ikke kan infiltreres; dette vil blive afledt til kloakbrønd i eksisterende afløbssystem. Langs resten af tunnelen vurderes der ikke at ske nogen tilstrømning af betydning, da udgravningen foregår i ler.

Grundvandssænkningen vil ikke påvirke den kvantitative eller kemiske tilstand af grundvandsforekomsten væsentligt, da oppumpningen forventes at udgøre ca. 3 promille af grundvandsforekomstens samlende vandvolumen, og det oppumpede vand løbende vil blive ført tilbage. Reinfiltrationen sker i lukkede systemer, således at iltning af vandet er minimalt. Grundvandsspejlet reetableres naturligt efter afslutning af arbejdet. Reinfiltrationen bidrager også til at modvirke, at der ikke sker påvirkning fra kendte forureninger i havneområdet, og risikoen for at trække saltvand ind i grundvandet minimeres. Der vil ikke ske en påvirkning af de nærmeste drikkevandsindvindinger, som er beliggende ved Stavtrup kildefeltet ca. to km mod sydvest.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.9.4.

I forbindelse med anlæg af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil der være risiko for oliespild fra entreprenørmaskiner og midlertidige brændstoftanke i området.

Anlægsprojektet vurderes ikke at medføre en ændret kvantitativ såvel som kvalitativ tilstand af den terrænnære og regionale grundvandsforekomst. Anlægsprojektet vil deraf ikke være til hinder for målopfyldelsen om god kemisk og kvantitativ tilstand for den terrænnære og den regionale grundvandsforekomst.

### 10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vil ikke foregå grundvandssænkning i driftsfasen. Konstruktioner under det primære grundvandsspejl udføres vandtætte og sikres mod opdrift, så der ikke er behov for at sænke vandspejlet. Langs tunnelens midterste strækning etableres et sikkerhedsdræn i vejkassen. Drænet vil ligge over det primære grundvandsspejl og vil ikke være vandførende, eller kun meget lidt vandførende, under normale forhold. Der forventes kun at være en lille tilstrømning fra de lerede lag, som tunnelens bund er beliggende i. Vejvand fra vej og tunnel tilsluttes Aarhus Vands kloaksystem, og vil derfor ikke påvirke grundvandet.

På baggrund af beregningerne vurderes det, at tunnelen ikke vil medføre nogen risiko for stigende grundvandsstand under bygningerne langs tunnelen. Dette gælder både under de nuværende og de fremtidige klimaforhold, idet der ikke forventes væsentlige fremtidige nedbørsbetingede stigninger i grundvandsspejlet i dette område.

Anlægsprojektet vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets målsatte grundvandforekomster.

Støjvolden ved Aarhus Syd Motorvejen opbygges af ren jord, og der vil ikke ske udvaskning af forureningskomponenter, da jorden som udgangspunkt overholder gældende jordkvalitetskriterier fastlagt af Miljøstyrelsen. Den anvendte jord er opgravet ved tunnelbyggeriet, som ligger i indvindingsoplandet til Stavtrupværket, og lægges derefter på en anden placering inden for det samme indvindingsopland. Der er således tale om en uændret påvirkning på det samlede indvindingsopland. I forhold til det område, jorden kommer fra, dvs. tunnelbyggeriet, vil der dog i støjvolden kunne ske en større udvaskning af jorden, end der har foregået under Marselis Boulevard, alene på grund af det forhold, at jorden i støjvolden er udsat for direkte nedbør.

Den overordnede nedsivning eller grundvandsdannelse i området vil ikke blive påvirket af støjvolden, og der vil derfor ikke ske nogen påvirkning af grundvandsforekomsternes kvantitative tilstand. Området hvor støjvolden etableres anvendes i dag til landbrug, hvor der udbringes pesticider og gødning som en del af driften. Denne påvirkning af grundvandet vil ophøre inden for det område, hvor støjvolden placeres.

Sammenfattende vurderes det, at udlægning af jord i støjvolden ikke vil forringe grundvandsforekomsternes tilstand eller forhindre, at de kan opnå god kemisk tilstand. I den vestlige del vil der kunne ske en marginal forbedring af vandets kemiske tilstand, da brugen af pesticider ophører på det areal, støjvolden kommer til at dække i det sårbare område, der i dag dyrkes konventionelt.

### 10.9.4 Afværgeforanstaltninger

Som afværgeforanstaltning vil det oppumpede vand fra de midlertidige grundvandssænkninger blive reinfiltreret og vandet renses om nødvendigt, inden det pumpes tilbage til det grundvandsmagasin, hvorfra det er oppumpet.

Ved reinfiltrationen mindskes udbredelsen af sænkningstragten væsentlig fra de pumpeboringer, der etableres inden for de afskærende vægge langs tunnelen. Den kemiske sammensætning af grundvandet vil blive moniteret ved løbende måling af ledningsevnen i det oppumpede vand samt i moniteringsboringer, der placeres i nærheden af byggegruben. Herved får man et direkte mål for saltindholdet i grundvandet. Der udtages endvidere repræsentative vandprøver, som en del af overvågningen, til analyse for ændringer i grundvandskvaliteten og indhold af eventuelle miljøfremmede stoffer. Ved fund af miljøfarlige stoffer indsættes renseforanstaltninger inden refiltration.

I anlægsfasen vil der ske overvågning af sænkningsudbredelsen og vandkvaliteten ved hjælp af moniteringsboringer, hvorfra der udtages vandprøver. Oppumpning og reinfiltration vil blive styret ved hjælp af kontrolmålinger af vandspejlsniveau og ledningsevne i moniteringsboringerne, så sænkningen ikke bliver større end nødvendigt for arbejdets udførelse, og der ikke opstår uønskede påvirkninger som følge af sænkningen. Observationerne anvendes til at skrue ned eller op for de enkelte pumpe- og infiltrationsboringer.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen skal der udarbejdes en beredskabsplan for spild af olie, hvor den olieforurenede jord omgående graves op og køres til godkendt jordmodtager. Mobile brændstoftanke og lignende oplag af miljøfremmede stoffer skal opbevares på uigennemtrængeligt underlag og med en spildbakke, så risiko for forurening af jorden minimeres.

## 10.10 Overfladevand

### 10.10.1 Eksisterende forhold

Vejvand fra Marselis Boulevard opsamles i dag ved kantopsamling, og ledes til Aarhus Vands kloaksystem.

Vejvand fra den vestlige del af projektområdet ved Åhavevej og Marselis Boulevard ledes til eksisterende regnvandsbassin, hvor det renses, inden det udledes til Århus Å, som løber ud i Aarhus Bugt.

Aarhus Å er målsat til at opnå god økologisk tilstand og god kemisk tilstand. Århus Å har ukendt økologisk potentiale på nuværende tidspunkt, samt ukendt kemisk tilstand på strækningen.

Aarhus Å munder ud i Aarhus Bugt, som er målsat til god økologisk tilstand og god kemisk tilstand. Den økologiske tilstand i Aarhus Bugt er moderat og den kemiske tilstand er ikke-god.

### 10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Vand fra udgravninger af tunnel- og vejanlæg, herunder også regnvand og grundvand, der siver ind i udgravningerne (lænsevand), vil blive opsamlet og ledt via lukkede ledninger til Aarhus Vands kloaksystem.

Anlægsarbejder kan potentiel medføre risiko for udledning af uønskede materiale eller stoffer. Det nærmeste beliggende vandløb, Århus Å, ligger mere end 170 meter fra projektområdet. Som følge af afstanden fra projektområdet til Aarhus Å, vurderes der ikke at være risiko for direkte eller indirekte påvirkning af vandløbet ved erosion, spild af materialer og brændstof fra anlægsarbejdet.

Afstanden fra projektområdet til Aarhus Bugt er mere end 400 meter. Ved denne afstand vurderes det ligeledes, at der ikke er risiko for direkte eller indirekte påvirkning af Aarhus Bugt ved erosion af blotlagte jorder, spild af materialer og olie i anlægsfasen.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, vil der - indtil støjvolden er groet til, og bevoksningen dermed vil holde bedre på jorden - kunne forekomme en vis erosion fra skråningerne på jordvolden. Dette vil primært kunne forekomme i tilfælde af kraftig regn. Sikring af afvandingskapacitet af potentielt berørte afvandingsgrøfter, brønde osv., samt sikring mod sedimentflugt til nærliggende recipienter, sker som led i detailplanlægningen, og der vurderes ikke at være risiko for påvirkning af overfladevand.

Der vil ske jordkørsel i forbindelse med etableringen af støjvold. I forhold til drift af byggeplads og transport omkring regnvandsbassiner vil det blive sikret, at der ikke ledes overfladevand, som kan være olieholdig, til de eksisterende regnvandsbassiner.

### 10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Vand, der opsamles i tunnellen, vil blive samlet i pumpesumpe, der placeres i tilknytning til den vestlige- og østlige teknikbygning. Afvanding af vand fra tunnelen vil ske via tilslutning til Aarhus Vands kloaksystem. Aarhus Vand har tilkendegivet, at de forventede vandmængder kan modtages.

På vejstrækningen i terræn fra Dalgas Avenue til Østhavnsvej etableres der kantopsamling, hvorefter vejvandet ledes til nedløbsbrønde, der skal tilsluttes Aarhus Vands kloaksystem. Aarhus Vand har tilkendegivet, at de forventede vandmængder kan modtages.

Marselis Boulevard afvandes ved etablering af kantopsamling, hvorefter vejvand ledes via lukkede ledninger til Aarhus Vands kloaksystem inden for gældende tilslutningstilladelse.

På strækningen fra Åhavevej frem til krydset ved Skanderborgvej vil der blive etableret vejdræn og kantopsamling, hvorefter vejvandet fra både vej og tunnelramper vil blive opsamlet og ledt i lukkede systemer til eksisterende regnvandsbassin, hvor urenheder opsamles og bundfældes. Vandet ledes herefter til Aarhus Å. Det øgede vejareal forventes at resultere i større mængder vejvand og stoffer, der skal håndteres i regnvandsbassinet. Regnvandsbassinet er dog dimensioneret til at kunne modtage mere vand, end tilfældet er ved de eksisterende forhold, og mængden af tilledt vejvand vil ikke overskride bassinets dimensionering. Det vurderes, at udledning af vejvand kan rummes inden for den eksisterende udledningstilladelse.

Som led i miljøvurderingen er det vurderet, at udledningen af zink og kobber vil overstige de generelle miljøkvalitetskrav ved selve udløbet fra regnvandsbassinet til Aarhus Å. Der er derfor foretaget beregning af den nødvendige fortyndingsgrad for at overholde det maksimale og generelle miljøkvalitetskrav for fersk- og saltvand. Beregningen er baseret på Miljøstyrelsens værktøj til beregning af fortynding i vandløb, hvor der er foretaget en vurdering af, hvor langt nedstrøms den nødvendige fortyndingsgrad vil være til stede.

Den påkrævede fortynding for zink vil ske lige omkring udløbet, mens den for kobber sker inden for 1-2 meter langs brinken i en median minimumsituation. For den årlige middelafstrømning vil fortyndingen være sket indenfor den første meter nedstrøms. Ved sommermedianminimum vandføring overholdt de resulterende koncentrationer for både zink og kobber de maksimale krav, og ved sommermiddel- og årsmiddelvandføringer overholdt zink og kobber de generelle krav. Der vurderes dermed at forekomme en tilstrækkelig fortynding for overholdelse af både generelle og maksimale krav inden for få meter fra udløbspunktet.

Der sker allerede i dag udledning fra bassinet med samme vandføring og udløbskoncentration, og seneste målinger udført 3 km nedstrøms viser ikke overskridelse af zink og kobber.

Grundet den hurtige opblanding og fortynding vurderes de resulterende koncentrationer af zink og kobber ikke at medføre risiko for forringelse af tilstanden eller være til hindring for målopfyldelsen for vandløbet.

Som led i miljøvurderingen er det vurderet, at udledningen af methylnaftalener samt bisphenol A vil overstige de generelle miljøkvalitetskrav ved selve udløbet fra regnvandsbassinet til Aarhus Å. De beregnede koncentrationsstigninger for methylnaftalen og bisphenol A er betydeligt lavere end de generelle krav for andet overfladevand (strengeste krav). Stigningerne i koncentrationen vil ikke være målbare efter opblanding i vandløbet, og koncentrationsstigningen efter opblanding vurderes at være så ubetydeligt, at der ikke er risiko for forringelse, ligesom det vurderes, at risiko for hindring af målopfyldelse for vandløbet er meget usandsynlig.

De hydrauliske forhold ved eksisterende bassin ændres ikke i forhold til de eksisterende forhold, og det vurderes, at udledningen af vejvand ikke vil medføre en ophobning i sediment af stoffer i koncentrationer, der vil medføre en risiko for forringelse eller hindre målopfyldelse i Aarhus Å eller Aarhus Bugt.

De generelle krav for de EU-prioriterede stoffer bly, cadmium, kviksølv, nikkel, antracen, naftalen, DEHP overholdes i udløbsvandet, før udledning til Århus Å. De i forvejen forekommende koncentrationer af disse stoffer i Aarhus Å overholder også de generelle miljøkvalitetskrav. Det vurderes derfor, at udledningen af disse stoffer ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstand eller hindring af målopfyldelse for Århus Å.

For de EU-prioriterede stoffer fluoranthen, pyren og benz(a)pyren overskrides miljøkvalitetskravene i udløbsvandet, inden udledning til Aarhus Å. Da de i forvejen forekommende koncentrationer af disse stoffer i Århus Å er ukendte, fokuserer vurderingen på de koncentrationsstigninger, der kan opstå i forhold til miljøkvalitetskravene. De beregnede koncentrationsstigninger for fluoranthen, pyren og benz(a)pyren er betydeligt lavere end de strengeste krav, som gælder for saltvand. Derfor vil udledningen af de pågældende stoffer ikke medføre målbare ændringer i de i forvejen forekommende koncentrationer, hverken tæt på udløbspunktet eller ved et repræsentativt målepunkt længere væk. Det vurderes som meget usandsynligt, at fluoranthen, pyren og benz(a)pyren vil forhindre opfyldelsen af målet for god kemisk tilstand.

Århus Å udmunder i Aarhus Bugt som slutrecipient (kystvand). Den økologiske tilstand i kystvand er klassificeret på baggrund af andre biologiske kvalitetselementer end dem, der anvendes for indlandsvand. Vurderingen af den kemiske tilstand i kystvand er ligeledes baseret på mere stringente generelle miljøkvalitetskrav sammenlignet med indlandsvand.

Der er beregnet en årlig mertilledning på 0,7 kg fosfor og 7,1 kg kvælstof til Aarhus Bugt. Der er ikke indsatsbehov for fosfor og kvælstof i Aarhus Bugt. Det vurderes hermed, grundet den lille årlige ekstra mængde, at fosfor og kvælstof fra projektets øgede vejareal ikke vil have nævneværdig betydning for fosfor og kvælstofniveauet i recipienterne. I beregningerne er ikke regnet med fradrag fra, hvad der årligt måtte komme fra de inddragede arealer til udvidelsen.

De beregnede resulterende koncentrationer for de EU-prioriterede stoffer bly, cadmium, kviksølv, nikkel og DEHP viser overholdelse af de generelle miljøkvalitetskrav for andet overfladevand. Udledningen af disse stoffer vil således ikke medføre forringelse af den kemisk tilstand i Aarhus Bugt.

De estimerede koncentrationsstigninger for de øvrige EU-prioriterede stoffer, herunder fluoranthen, pyren og benz(a)pyren, er betydeligt lavere end de strengeste krav, som gælder for saltvand. Derfor vil udledningen af stoffer ikke medføre målbare ændringer i de i forvejen forekommende koncentrationer, hverken tæt på udløbspunktet eller ved et repræsentativt målepunkt længere væk. Det vurderes på den baggrund som meget usandsynligt, at udledning af fluoranthen, pyren og benz(a)pyren vil forhindre opfyldelsen af målet for god kemisk tilstand i Aarhus Bugt.

De våde bassiner fungerer som sedimentationsbassiner, hvilket betyder, at de sedimenterbare stoffer, der ikke bundfældes i bassinet, typisk har en karakter (størrelse og/eller massefylde), som gør, at de heller ikke vil sedimentere i Århus Å. De stoffer, der ikke sedimenterer i bassinet, vil senere hen i Aarhus Bugt blive spredt over et ganske betragteligt areal grundet påvirkninger fra bølger, strøm, samt skibsgenererede og vindgenererede bølger. Beregninger viser, at koncentrationsstigninger i sedimentet er langt under de vejledende procentsatser, hvormed der ikke er risiko for væsentlig påvirkning eller forringelse af tilstanden for sediment i Aarhus Bugt.

Anlægsprojektet vurderes ikke at medføre risiko for påvirkning af den nuværende tilstand for vandområdet Aarhus Bugt ud fra de 11 deskriptorer i havstrategien, ligesom projektet ikke vurderes at forhindre overholdelse af de fastsatte miljømål for de enkelte deskriptorer.

Det vurderes samlet set, at udledning af vejvand fra anlægsprojektet ikke forårsager overskridelser af miljøkvalitetskrav eller målbare stigninger i koncentrationer af forurenende stoffer i recipientvandområderne. Dermed vil den økologiske og kemiske tilstand af vandområderne ikke blive forringet som følge af denne udledning.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil hverken motorvej eller andre befæstede arealer udvides. Ledningssystemet, som fører til og fra eksisterende regnvandsbassiner, og det hydrauliske grundlag for eksisterende bassiner, er uændret. Udløbspunkter for eksisterende udløb fra bassiner ændres ikke. Projektet ændrer således ikke på forudsætninger for de gældende udløbstilladelser fra vejafvandingen, og medfører ingen påvirkning af overfladevand.

## 10.11 Jord og forurenet jord

### 10.11.1 Eksisterende forhold

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der er 12 forureningskortlagte arealer af relevans for anlægsprojektet. Syv arealer er kortlagt på vidensniveau 1 (V1), mens fem arealer er kortlagt på vidensniveau 2 (V2). Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening. Endvidere er der to lokaliteter, der ikke er vurderet af Region Midtjylland. Derudover er al jord inden for byzone klassificeret som diffus forurenet.

Forureningen og den mulige forurening stammer fra en lang række forskellige aktiviteter, herunder losseplads, fabrikker og værksteder, tankstationer, infrastrukturanlæg, mv.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen berører et enkelt areal, der er kortlagt på vidensniveau 2 (V2). Der er ikke kendskab til oprindelsen, men det tyder på, at forureningen stammer fra udlagt forurenet jord og byggeaffald.

### 10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Udgravning til tunnel og etablering af nye vejanlæg medfører, at der skal ske bortkørsel af jord fra anlægsprojektet.

Al forurenet jord flyttes fra de kortlagte lokaliteter i eller nær projektområdet til miljøgodkendte modtageranlæg. Dette sker, efter der er foretaget analyser af jorden med henblik på identificering af forureningsgraden.

Dele af den rene jord vil blive anvendt til at opbygge støjvold ved Aarhus Syd Motorvejen. Den del af den rene jord, der ikke kan anvendes til støjvold transporteres til miljøgodkendte anlæg, som har en tilladelse til at modtage jord med forskellig forureningsgrad.

I forbindelse med grundvandssænkningen forudsættes vandet pumpet tilbage til grundvandsmagasinet. I de områder, som er kortlagt som forurenede eller måske forurenede, kan der være risiko for, at sænkningen aktiverer de forurenende stoffer. Der vil derfor på disse lokaliteter blive gennemført kontrol af det oppumpede vand, og det vil i fornødent og muligt omfang blive renset, før det føres tilbage til grundvandet. Den planlagte kontrol med grundvandssænkningen vil kunne imødegå evt. forureninger, og sikre gennemførelse af de nødvendige renseforanstaltninger, inden udledning eller nedpumpning.

Støjvolden ved Aarhus Syd Motorvejen vil blive etableret ved brug af jord, som er klassificeret som ren jord fra tunnelprojektet. Iblanding af kalk (kalkstabilisering) vil blive håndteret, så det ikke skaber forurening af den underliggende jord eller af omgivelserne.

### 10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkning fra vejanlægget i driftsfasen.

## 10.12 Råstoffer og affald

Udvinding af råstoffer i Aarhus Kommune er omfattet af Råstofplan 2016 for Region Midtjylland. Ingen af Region Midtjyllands udlagte grave- og interesseområder ligger i nærheden af anlægsprojektet.

### 10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

Etableringen af anlægsprojektet forudsætter forbrug af ressourcer til etablering af vejarealer, tunnel og andre konstruktioner. Materiale-, ressource- og råstofforbruget vil primært bestå af stabilgrus, bundsikring (sand og grus), asfalt, beton og stål.

Det største forbrug af ressourcer vil gå til fremstilling af beton, hvor størstedelen skal anvendes til selve tunnelen. Det samlede forbrug af beton er estimeret til 448.500 ton. Nuværende asfaltbelægning og grusmaterialer på den berørte vejstrækning forventes, i det omfang de opbrydes og har den rigtige kvalitet, at blive genindbygget ved anlæggelse af det nye vejanlæg. Forbruget af grus er vurderet til i alt ca. 54.000 m³. Forbruget af asfalt er opgjort til ca. 30.000 ton, hvoraf der kan anvendes genbrugsasfalt fra den eksisterende vejbelægning. Forbruget af stål er estimeret til 35.000 ton, som primært skal anvendes til armering.

Affaldsmængderne i projektet vil primært bestå af materialer fra de eksproprierede ejendomme, der skal nedrives, samt materialer fra de eksisterende vejanlæg, der skal opbrydes.

Mængden af opbrudt asfalt er estimeret til 20.000 ton, som kan anvendes i projektet eller på andre anlægsprojekter. Mængden af opbrudt grus er estimeret til 15.000 m³, og denne mængde kan transporteres til oparbejdningsanlæg og anvendes i forbindelse med andre anlægsprojekter. Mængden af nedbrudt beton og tegl er estimeret til 12.000 ton, og kan ligeledes blive transporteres til oparbejdningsanlæg og anvendes i forbindelse med andre anlægsprojekter.

Det kan forventes, at der vil blive identificeret miljøfarlige og sundhedsskadelige stoffer i forbindelse med den lovpligtige miljøkortlægning af affald. Hvis sådanne stoffer identificeres, skal de håndteres særskilt, og farligt affald skal udsorteres, jf. bestemmelserne i affaldsbekendtgørelsen. De miljøfarlige og sundhedsskadelige stoffer kan for eksempel være asbest, PCB-holdige materialer, samt affald indeholdende PAH, klorerede paraffiner og tungmetaller. Forbrændingsegnet affald bortskaffes til et godkendt forbrændingsanlæg, mens affald, der hverken kan genanvendes eller brændes, bortskaffes til godkendt deponi eller specialbehandling.

Ved etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen vil støjvolden blive opbygget primært af ren jord, som kalkstabiliseres. Den anvendte jord udgør projektjord opstået som led i tunnelbyggeriet. Støjvolden vil kunne rumme ca. 350.000 m³ projektjord. Påvirkningen af råstoffer og affald i anlægsfasen vurderes derved at være ubetydelig.

### 10.12.2 Påvirkning i driftsfasen

Det forventes, at der ikke skal anvendes særlige materialer eller produkter i forbindelse med driftsfasen. Det forventes, at der vil blive anvendt asfalt i forbindelse med vedligehold af tunnelen og stål i forbindelse med udskiftning af autoværn.

Støjafskærmningen ved Aarhus Syd Motorvejen forventes ikke at nødvendiggøre anvendelse af særlige materialer eller produkter i driftsfasen, ligesom der ikke vil blive generet affald.

## 10.13 Arealindgreb og ledninger

### 10.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 7.500 m2 til selve vejanlægget og ca. 52.000 m2 til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 20 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Arbejdsarealerne vil hovedsagelig være erhvervsarealer, herunder havnearealer (fire til fem ejendomme). Dog vil tre til fire beboelsesejendomme (etageejendomme) få eksproprieret parkeringsarealer som arbejdsarealer. Endelig vil tre til fire villaer få eksproprieret mindre havearealer til arbejdsarealer. Den permanente arealerhvervelse berører udelukkende butikker og erhvervsvirksomheder. Det estimeres, at seks ejendomme kan blive totaleksproprieret.

Til brug for etablering af støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen skal der erhverves ca. 53.900 m2 til selve anlægget, dvs. støjvold og støjskærm. Det forventes, at der derudover skal erhverves ca. 19.100 m2 til midlertidige arbejdsarealer.

### 10.13.2 Påvirkning af ledninger

Projektet vil medføre omfattende ledningsomlægninger. I Åhavevej, Marselis Boulevard, Adolph Meyersvej og Sumatravej er der mange forsyningsledninger, som skal omlægges, idet vej- og tunnelanlæg gør, at de ikke længere vil kunne beholde deres nuværende placering. En del af ledningerne skal omlægges, før anlægsarbejderne igangsættes. Der vil blive afholdt ledningsejermøder, hvor der informeres om projektet. Herefter vil ledningsflytninger kunne koordineres, så der er mindst mulige ledningsflytninger i forbindelse med anlægsarbejderne.

Ledninger i og omkring arealerne, hvor der etableres støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, flyttes i nødvendigt omfang.

# 11. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, kan gennemføres inden for EU-rettens rammer.

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (herefter Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet og ændring af VVM-direktivet, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse medhabitatdirektivet og (fuglebeskyttelsesdirektivet.

## 11.1 VVM-direktivet

VVM-direktivet indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

## 11.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af habitatdirektivet, og fuglebeskyttelsesdirektivet, er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for projektet vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

## 11.3 Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Århuskonventionen. EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11. Kommissionen mod Storbritannien vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

## 11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/118/EF af 12. december 2006 om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse (herefter grundvandsdirektivet) fastsætter nærmere bestemmelser med henblik på at opfylde vandrammedirektivets artikel 17 om strategier til forebyggelse og kontrol med forurening af grundvandet. Grundvandsdirektivet supplerer således vandrammedirektivet med mere specifikke kriterier for vurdering af grundvandets kemiske tilstand.

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer.

Direktivet har ligeledes fokus på grundvandsforekomsternes indvirkninger på indbyrdes forbindelse med tilknyttede overfladeområder og terrestriske økosystemer, som ligeledes skal beskyttes.

EU-Domstolen har i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning, bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

EU-Domstolene har i dommene i C-461/13 og C-535/18 endvidere fastslået, at kompetente myndigheder ikke kan træffe en afgørelse, der indebærer en forringelse af målsatte vandforekomster, medmindre de strenge betingelser i vandrammedirektivets art. 4, stk. 7, litra a-d, er opfyldte, og at myndighedens vurdering af, om et projekt m.v. vil indebære en forringelse, skal være gennemført, inden myndigheden kan træffe afgørelse.

Udgangspunktet fremgår af § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområders tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 7 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

## 11.5 Havstrategidirektivet

I henhold til havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved havstrategiloven. Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder (herefter miljømålsloven).

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over 6-årige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

Det følger af § 18 i havstrategiloven, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategierne.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1fundet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

# 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 3. februar 2025 til den 5. marts 2025 (31 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aarhus Kommune, Aarhus Havn, Aarhus Transport Group (ATG), Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Danske Havne, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, DI Transport, DSB, Energinet, FDM, Friluftsrådet, ITD, KL, NOAH, Region Midtjylland, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikselskaberne i Danmark og Østjyllands Brandvæsen.

# 13. Sammenfattende skema

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Etablering af tunnelen vil resultere i færre trafikuheld og dermed færre udgifter til sygehuse. | Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i FFL-25 vejindeks 256,01) anslås til 4.241,9 mio. kr.  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af tunnelen. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  Aarhus Kommune vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser. |
| Regionale konsekvenser | Direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn vil forbedre trafikafviklingen og reducere rejsetiden. | I anlægsperioden vil der være øget rejsetid og ændringer i busruter til gene for borgerne, samt flytning af trafik til andre ruter ved valg af alternativ rute. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Forbedring af adgangen til Aarhus Havn, herunder reduceret rejsetid, forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også pendlere.  Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden. | Der vil i anlægsperioden være øget rejsetid på strækningen og på de krydsende veje. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | Mindre konsekvenser i form af ekspropriationer |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Mindre konsekvenser i form af ekspropriationer |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Forøgelse af CO2-udledningen |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Reduceret støjbelastning af boliger langs Marselis Boulevard og boliger i Stavtrup nord for Aarhus Syd Motorvejen. | Støjgener for naboerne til anlægsområdet i anlægsperioden. |
| Forholdet til EU-retten | Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | Ja | Nej  X |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Det foreslås i *§ 1, stk. 1,* at transportministeren bemyndiges til at 1) anlægge en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, jf. bilag 1, 2) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder ombygning af Marselis Boulevard, samt forlægning af Sydhavnsgade, og 3) optage en strækning af Åhavevej fra afslutningen af Aarhus Syd motorvejen til Skanderborgvej, samt en strækning af Sumatravej fra tunnelportalen til Østhavnsvej som statsvej, jf. bilag 2.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 1 til loven.

Det vil betyde, at transportministeren herefter vil være bemyndiget til at anlægge en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus samt anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder ombygning af Marselis Boulevard, samt forlægning af Sydhavnsgade.

Transportministeren bemyndiges endvidere til at optage en strækning af Åhavevej fra afslutningen af Aarhus Syd motorvejen til Skanderborgvej, samt en strækning af Sumatravej fra tunnelportalen til Østhavnsvej som statsvej. De strækninger, der skal optages som statsvej kan ses i bilag 2 i loven.

Det er hensigten, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af anlægsprojektet.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren bemyndiges til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen.

Det vil betyde, at transportministeren herefter kan etablere støjafskærmning bestående af støjvold og støjskærm på en strækning på ca. 2200 meter på den nordlige side af Aarhus Syd Motorvejen til brug for støjafskærmning mod byen Stavtrup jf. bilag 3.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren overdrager de lokale veje og stier jf. § 1, stk. 1, nr. 2, til Aarhus Kommune i takt med færdiggørelsen*.*

Forslaget vil medføre, at transportministeren, hvilket de facto vil være Vejdirektoratet, overdrager de i stk. 1, nr. 2, omtalte anlæg til Aarhus Kommune som kommuneveje i takt med, at de enkelte veje og stier færdiggøres. Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Efter Vejdirektoratet har overdraget de enkelte anlæg, vil Aarhus Kommune være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

*Til § 2*

Det foreslås i *§ 2,* at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2.

Det vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus som nævnt i § 1, stk. 1, og de dertilhørende anlæg. Transportministeren kan ligeledes etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen som nævnt i § 1, stk. 2. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

*Til § 3*

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg er i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i *§ 3*, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, stk. 1 og 2, hvorefter transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, stk. 1 og 2, jf. lovens bilag 1 og 3 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen til anlægsprojektet og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

*Til § 4*

Det følger af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, at en miljøkonsekvensrapport bl.a. skal indeholde en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås i *§ 4,* at ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til punkt 10 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektets kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU’s fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

*Til § 5*

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i *§ 5, stk. 1,* at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8, i lov om forurenet jord og § 20 og § 65, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, stk. 1 og 2, vil være undtaget fra at indhente tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1 og jordforureningslovens § 8, samt dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 20 og 65, stk. 1.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan- og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

På tilsvarende måde vil fravigelsen af naturbeskyttelseslovens § 20 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse til opførelse af anlæg omfattet af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Fravigelsen vil gælde hele anlægsprojektet som nævnt i § 1, stk. 1 og 2, herunder tilhørende anlæg, f.eks. støjskærme, teknikbygninger, regnvandsbassiner, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for etablering og drift af anlægsprojektet. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Herudover foreslås i § 5, stk. 1, at anlægsprojektet ikke kræver tilladelse efter § 8 i lov om forurenet jord. Det betyder, at der ikke skal indhentes tilladelse fra Aarhus Kommune til at ændre arealanvendelsen, inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Vedtagelse af anlægsloven udgør dermed tilladelsen til at ændre arealanvendelsen.

Det foreslås endvidere i § 5, stk. 1*,* at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger kan gennemføres, uden der skal søges dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1. Bestemmelsen vil indebære, at der uden dispensation vil kunne ske arbejder inden for sø- og å beskyttelseslinjen samt skovbyggelinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17.

Med vedtagelsen af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i anlægslovens § 1, stk. 1 og 2. Placering af vejanlægget fastlægges ved anlægsloven. Projektet vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjen fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til punkt 10 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter den omhandlede bestemmelse.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, stk. 1 og 2, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, stk. 1 og 2, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, stk. 1 og 2, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i *§ 5, stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og 8 a, ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2.

Det foreslåede vil betyde, at anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, i både det permanente og det midlertidige projektområde, vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne vil imidlertid ikke finde anvendelse i forbindelse med projektets udførelse.

Det forslås desuden i § 5, stk. 2, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1, stk. 1 og 2, nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

I overensstemmelse med miljøvurderingerne varetager Vejdirektoratet som anlægsmyndighed som nævnt hensynene bag de fravegne bestemmelser, og bestemmelsen har derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

Det foreslås i *§ 5, stk. 3,* at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 5, stk. 1 og 2, indebærer, at dele af den almindelige plan-, miljø- og naturlovgivning ikke finder anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor har bestemmelserne i § 5, stk. 1 og 2, derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

*Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslagets § 1, stk. 1 og 2, vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandforsyningsloven, byggeloven og vandløbsloven. Det er afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelsen.

Det følger af § 91, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven, at medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, jf. dog § 92, kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet af miljøministeren efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a, afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82 samt afgørelser efter §§ 70 a, 70 b og 72, når disse afgørelser vedrører sager efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a og afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82.

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af § 75 i vandforsyningsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven, jf. dog stk. 2, og miljøministerens afgørelser efter § 29, stk. 2 og 4, §§ 32 og 37 og § 38, jf. § 40, stk. 2, og i konkrete sager efter kapitel 8 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler

sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter kapitel 11 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det følger af § 23, stk. 1, i byggeloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser truffet i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf, kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, påklages til Nævnenes Hus, jf. dog § 12, stk. 7, § 16 C, stk. 4, § 18 A, stk. 4, og § 25 D, stk. 2.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages.

Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den der klager, er klageberettiget i sagen.

Efter § 48, stk. 1 i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Ankestyrelsens tilsyn viger i det omfang, en særlig klage- eller tilsynsmyndighed kan tage stilling til den pågældende sag. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er øverste tilsynsmyndighed.

Det foreslås i *§ 6, stk. 1,* at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at reglerne i miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for 6 måneder, jf. lovforslagets § 12.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre anlægsprojektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, det vil sige. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen vil alene gælde afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1, vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i *§ 6, stk.* 2*,* at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 vil være reguleret af de i stk. 1 nævnte love, det vil sige, at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, vil fortsat gælde. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Vurdering af klageberettigelsen følger de angivne kriterier i vandløbsloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Det foreslås i *§ 6, stk. 3,* at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 12. Der henvises til bemærkningerne til § 12.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand er fortsat gældende.

Det foreslås i *§ 6, stk. 4,* at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter vandløbsloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om anlægsprojektet efter forslagets § 6, stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt og sagsbehandlingsregler.

Det vil alene være sager efter forslagets § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Det foreslås i *§ 6, stk. 5,* at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

*Til § 7*

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedr. forurening og gener, herunder støj fra anlægsarbejder.

Det foreslås i *§ 7, stk. 1, 1. pkt.*, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af anlægsprojektet. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, f.eks. forurening, der er reguleret i vandforsyningsloven med tilhørende bekendtgørelser.

Det foreslås i *§ 7, stk. 1, 2. pkt.*, at transportministeren herunder kan fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at transportministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af loven ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene, der udgår fra en eller flere af projektets arbejdspladser i projektområdet, herunder anlægsarbejder i selve tunneltracéet og de omkringliggende vej- og arbejdsarealer m.v.

Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til projektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen vil således medføre, at projektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af projektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn.

Transportministeren skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gener, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transportministeren kan i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder, som er sagkyndige på det relevante område.

Der henvises nærmere til punkt 3.7 i de almindelige bemærkninger.

Ved gennemførelse af anlægsprojektet vil der blive gjort relevante tiltag for at sikre, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, herunder fx afværgeforanstaltninger i form af opsætning af støjvægge. Dertil vil det også i et vist omfang blive søgt at tilrettelægge de støjende arbejder ud fra det omkringliggende miljø, fx ved udførelse af særligt støjende arbejder på udvalgte strækninger i sommerferieperioden for at hindre gener for nærliggende uddannelsesinstitutioner, hvis projektet muliggør dette.

I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil være støjgener, som omgivelserne vil kunne opleve som generende. Derudover kan der potentielt opstå situationer, der nødvendiggør, at anlægsarbejderne mod forventning skal udføres udenfor dagperioden, hvilket vil medføre større gener for berørte beboere.

Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at miljømyndighedens regulering af støjende arbejder kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge.

Det foreslåede skal derfor sikre muligheden for, at transportministeren kan fastsætte særlige regler om forurening og gener fra anlægsprojektet, hvis der måtte opstå en situation, som ellers ville indebære en forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet

Det foreslås endvidere i stk. 1, at i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under Transportministeriet, kan ministeren fastsætte regler om anlægsmyndighedens eller anlægsmyndighedens entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen vil give transportministeren mulighed for at fastsætte regler om egenkontrol på anlægsmyndighedens eller anlægsmyndighedens entreprenørers regning. Egenkontrollen gennemføres af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier.

Transportministeren kan tillige fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler.

Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, stk. 1, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold.

Tilsynsmyndigheden kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøveudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening.

Det foreslås i *§ 7, stk. 2,* at miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er at gøre det klart, at hvis transportministeren fastsætter regler om gener og forurening fra anlægsprojektet, overgår arbejdspladserne, herunder anlægsarbejder i og langs tunneltracéet m.v., i forureningsmæssig henseende til at være reguleret af disse regler. Det indebærer, at miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt i medfør heraf rettet mod anlægsprojektet, ikke længere finder anvendelse.

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler efter § 7, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Aarhus Kommune, vil Miljø- og Fødevareklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende regler. Sådanne afgørelser får imidlertid ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af anlægsprojektet, når transportministeren har truffet afgørelse eller udstedt regler.

*Til § 8*

Efter naboretlige regler skal naboer til fast ejendom have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling (den naboretlige tålegrænse). Lovforslaget lægger op til, at der kan indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere, som udsættes for gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader.

Det foreslås i *§* *8, stk. 1,* *1. pkt.*, at fastsætter transportministeren regler i medfør af § 7 fastsætter transportministeren samtidig regler om, at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 7, skal tilbydes kompensation.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om kompensation til beboere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af projektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 7.

Det foreslås i *§ 8, stk. 1, 2. pkt.*, at transportministeren herunder kan fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Transportministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Der vil således blive fastsat regler om kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 7 udnyttes på en måde, der giver projektets entreprenører adgang til forurenende eller særligt geneforvoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten.

Hensigten med bestemmelsen er at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen, herunder fx udarbejdelse af støjudbredelseskort, anlægsmyndighedens tilbud om kompensation, beboernes indsendelse af de nødvendige oplysninger, udbetalingen m.v.

Det foreslås i *§ 8, stk. 2, 1. pkt.*, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der er særlig udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 7, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig

Det betyder, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode anlægsmyndigheden om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener m.v. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det forventes, at der ved fastsættelsen af regler herom vil blive taget udgangspunkt i de betingelser, der følger af vejlovens 45 om fremrykket ekspropriation. Det er endvidere en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager anlægsmyndigheden den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og det er retligt muligt for anlægsmyndigheden at købe boligen. Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv., eller hvor ejerforeningsvedtægter udelukker anlægsmyndigheden som ejer.

Det foreslås i *§ 8, stk. 2, 2. pkt.*, at transportministeren herunder kan bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig.

Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, som kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler.

Bestemmelsen indebærer ikke en fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Det foreslås i *§ 8, stk. 2, 3. pkt.*, at transportministeren desuden kan fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, og kan herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af anlægsmyndigheden.

Det foreslås i *§ 8, stk. 3,* at hvis der ikke opnås en aftale mellem anlægsmyndigheden og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer i Jylland (herefter ekspropriationskommissionen) afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

Bestemmelsen vil indebære, at anlægsmyndighedens afgørelser, der træffes efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, kan indbringes for ekspropriationskommissionen. Anlægsmyndighedens afgørelser, der træffes efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, vil ikke kunne påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Efter bestemmelsen træffer ekspropriationskommissionen afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 8, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler anlægsmyndigheden kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes fra det tidspunkt, hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og der i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Ekspropriationskommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt på baggrund af lovforslagets §§ 7 og 8.

Det foreslås i *§ 8, stk. 4,* at sager om kompensation, genhusning og overtagelse efter stk. 3 i øvrigt behandles af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Dette vil betyde, at sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter reglerne i ekspropriationsprocesloven.

Det foreslås i *§ 8, stk. 5,* at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af anlægsmyndigheden i anledning af gener og ulemper fra anlægsarbejderne, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser.

Reglen vil også gælde i den situation, hvor ekspropriationskommissionen, jf. stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af stk. 1 og 2. Bestemmelsen vil omfatte alle offentlige ydelser og vil indebære, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af projektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen vil gælde for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra anlægsmyndigheden, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af projektet eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger m.v.

Det foreslås i § 8, *stk. 6,* at når transportministeren har fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra gennemførelsen af projektet.

Bestemmelsen vil indebære, at når der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af projektet.

Bestemmelsen vil indebære, at regler udstedt i medfør af stk. 1, herunder om genhusning, og at forurening og gener fra anlægget af projektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyelseslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af projektet. De øvrige regler i byfornyelseslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra gennemførelsen af projektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde m.v.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også vil gælde for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til stk. 1 og 2, vil kapitel 9 i byfornyelsesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af projektet. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager m.v. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

*Til § 9*

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40, i lov om vandforsyning m.v. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70, i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.6.

Det foreslås i *§ 9, stk. 1,* at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1, stk., 1 og 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i *§ 9, stk. 2,* at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter lov om vandforsyning m.v. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i *§ 9, stk. 3,* at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 9, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3 præciseres dette.

*Til § 10*

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndighedsarbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det fremgår af vejlovens § 79, stk. 4, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren omkring ledningsarbejdets udførelse.

Det foreslås i *§ 10, stk. 1,* at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 9 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a., ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i *§ 10, stk. 2,* at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 9, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, vil transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, kunne gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 10, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i *§ 10, stk. 3,* at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 10, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder vil gælde, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 10, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje m.v. § 79, stk. 4.

*Til § 11*

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 10, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i *§ 11, stk. 1,* at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 9 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 10 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området præcisere, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 9, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 10, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 11 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 9 og 10 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i *§ 11, stk. 2,* at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 11, stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

*Til § 12*

I *§ 12* foreslås det, at Aarhus Kommune og Aarhus Havn yder hver medfinansiering af anlægsprojektet nævnt i § 1 på 300 millioner kroner

Det foreslåede vil betyde, at Aarhus Kommune og Aarhus Havn hver skal tilvejebringe medfinansiering svarende til samlet 600 mio. kr., jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035. Hver vil skulle bidrage med i alt 300 mio. kr.

Der vil være tale om en fast pris, der ikke prisopregnes.

For Aarhus Kommune foreslås det, at medfinansieringen vil have karakter af en langfristet gæld til staten, som afdrages over 5 år, idet projektets fulde anlægsudgifter er prioriteret inden for den samlede ramme til offentlige investeringer. Det første afdrag på 60 mio. kr. betales i 2027. Afdrag er i henhold til de kommunale regnskabsregler ikke en anlægsudgift og belaster dermed ikke den kommunale anlægsramme.

Ligeledes lægges der op til, at Aarhus Havns medfinansiering også vil være en betaling over 5 år af 60 mio. kr, hvor første afdrag er i 2027.

*Til § 13*

Lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1160 af 5. november 2024 (herefter retsplejeloven) indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene, herunder om betaling for udgifter. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.

Det foreslås i *§ 13, stk. 1,* at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det vil i praksis betyde, at har man f.eks. et tilfælde, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da det tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i *§ 13, stk. 2,* at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven om den tabende parts erstatning af udgifter, som den vidende part har afholdt. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Den foreslåede bestemmelse har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

*Til § 14*

Det foreslås i *§ 14, stk. 1,* at loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Det foreslås i *§ 14, stk. 2,* at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

1. Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7. [↑](#footnote-ref-2)