



Fremsat den 26. marts 2025 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus¹⁾

Kapitel 1

Anlægsprojekterne

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at

- 1) udbygge rute 9 ved Nørreballe,
- 2) nedlægge dele af statsvejen Vestre Landevej,
- 3) nedklassificere en strækning af Vestre Landevej og
- 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier i forbindelse med projektet.

Stk. 2. Kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, fremgår af bilag 1.

§ 2. Transportministeren bemyndiges til at

- 1) anlægge en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, jf. bilag 2,
- 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 3.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen, jf. bilag 4.

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

§ 3. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2.

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

§ 4. Anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 5. Ved gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 6. Anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 kræver ikke tilladelse eller dispensation efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenede jord og § 20 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver endvidere ikke tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, bygningsfredningslovens kapitel 5, og museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a, finder ikke anvendelse på anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2.

Stk. 3. Hensynene bag bestemmelserne i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.

§ 7. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne nævnt i §§ 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

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.

ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

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

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojekterne efter de love, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 4. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger 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.

§ 8. 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. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 2, stk. 1, herunder regler om egenkontrol, tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan herudover fastsætte regler om, at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler udstedt efter 1. pkt. ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 9. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 8, 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 særligt udsatte for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren 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.

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 af ekspropriations- og taksations-

myndighederne 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 kompensation 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 eller 2, 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

§ 10. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojekterne, 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.

§ 11. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 10 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 § 10, 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 ledningsejeren regning.

§ 12. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 10 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 11 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

§ 13. Aarhus Kommune og Aarhus Havn yder hver medfinansiering af anlægsprojektet nævnt i § 2 på 300 millioner kroner.

Kapitel 6

Støjisoleringsordning

§ 14. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Stk. 3. Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 4. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Kapitel 7

Domstolsprøvelse

§ 15. 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 8

Ikrafttræden

§ 16. Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Kapitel 9

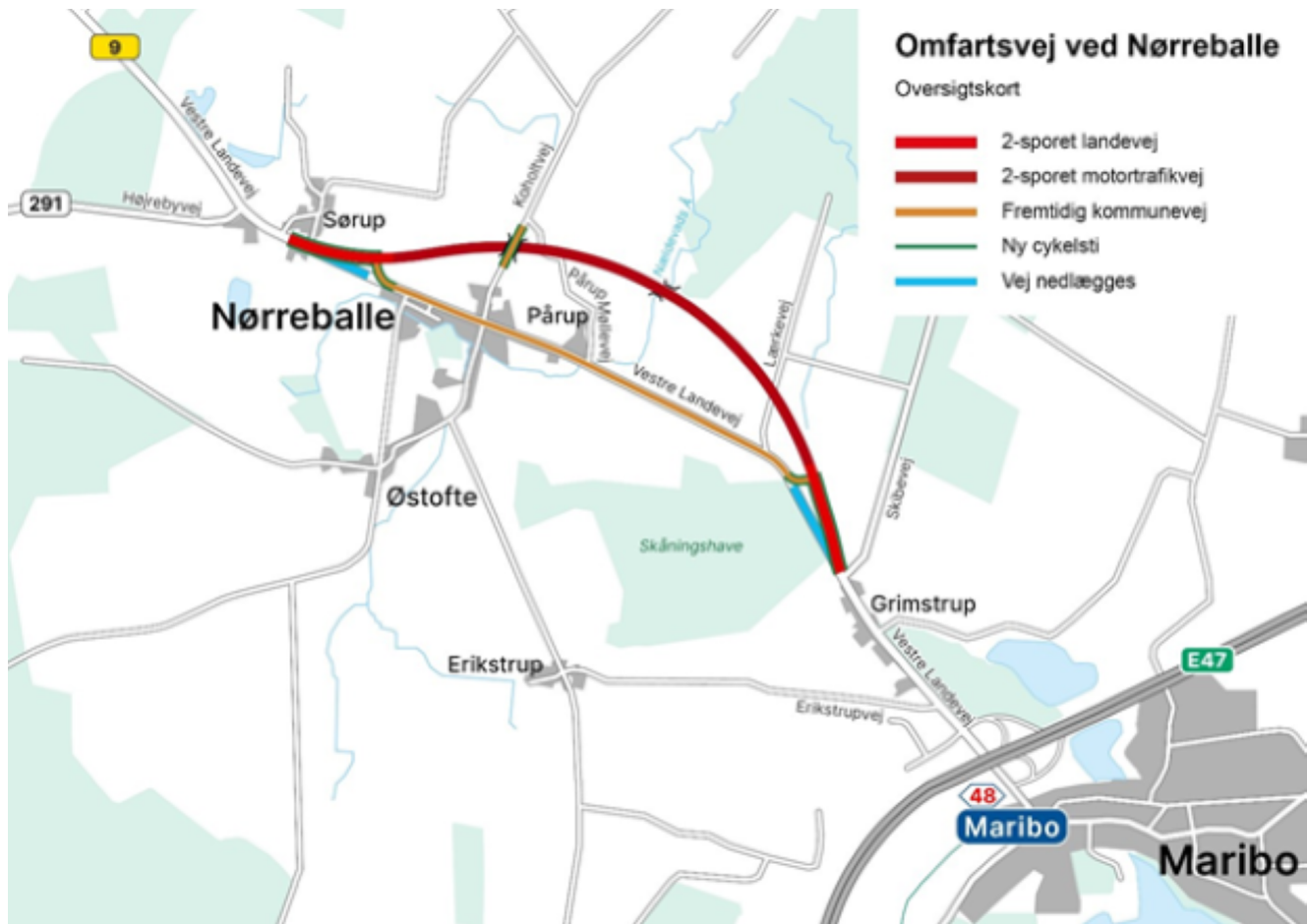
Ændringer i anden lovgivning

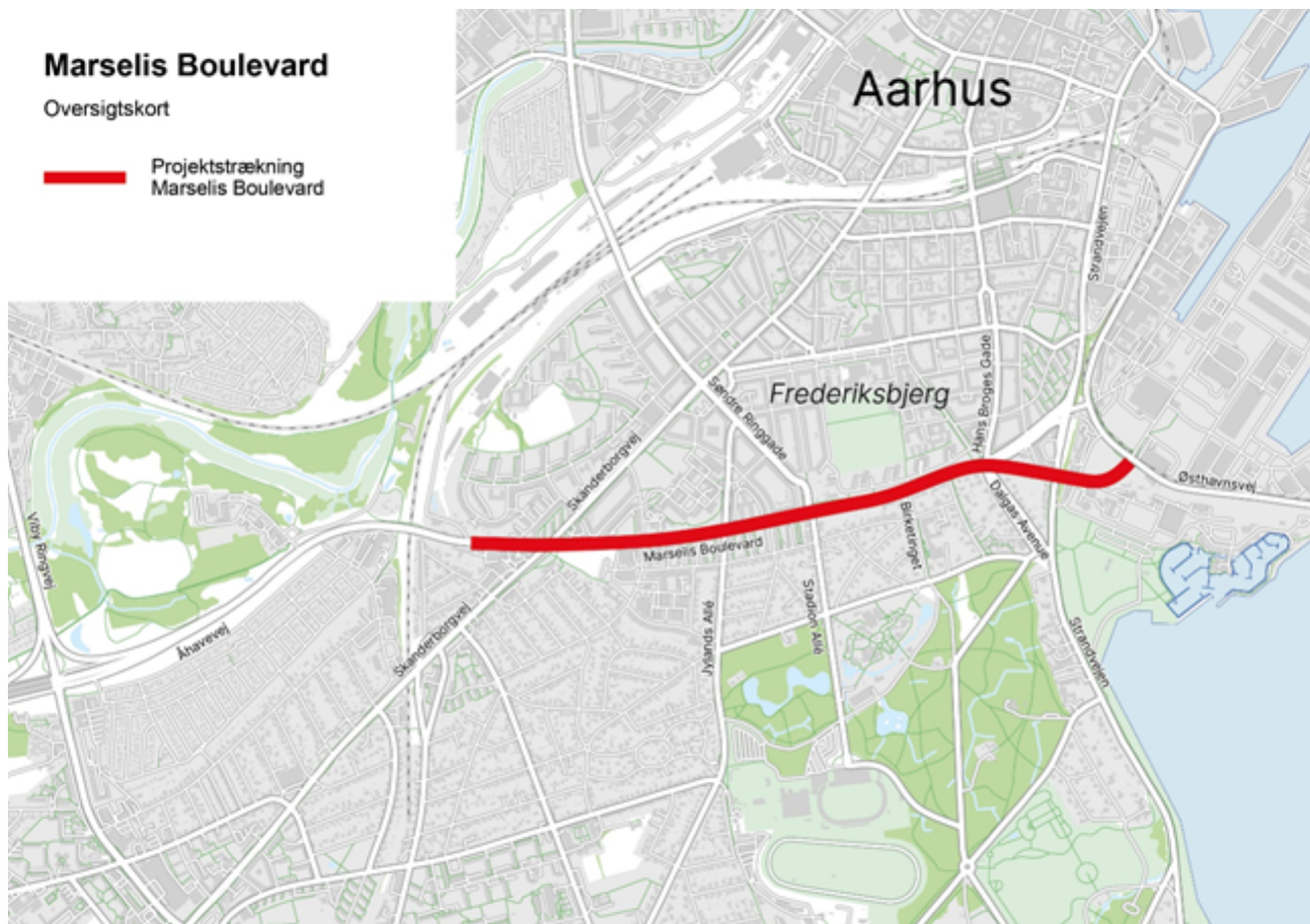
§ 17. I lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning foretages følgende ændring:

1. I § 6, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

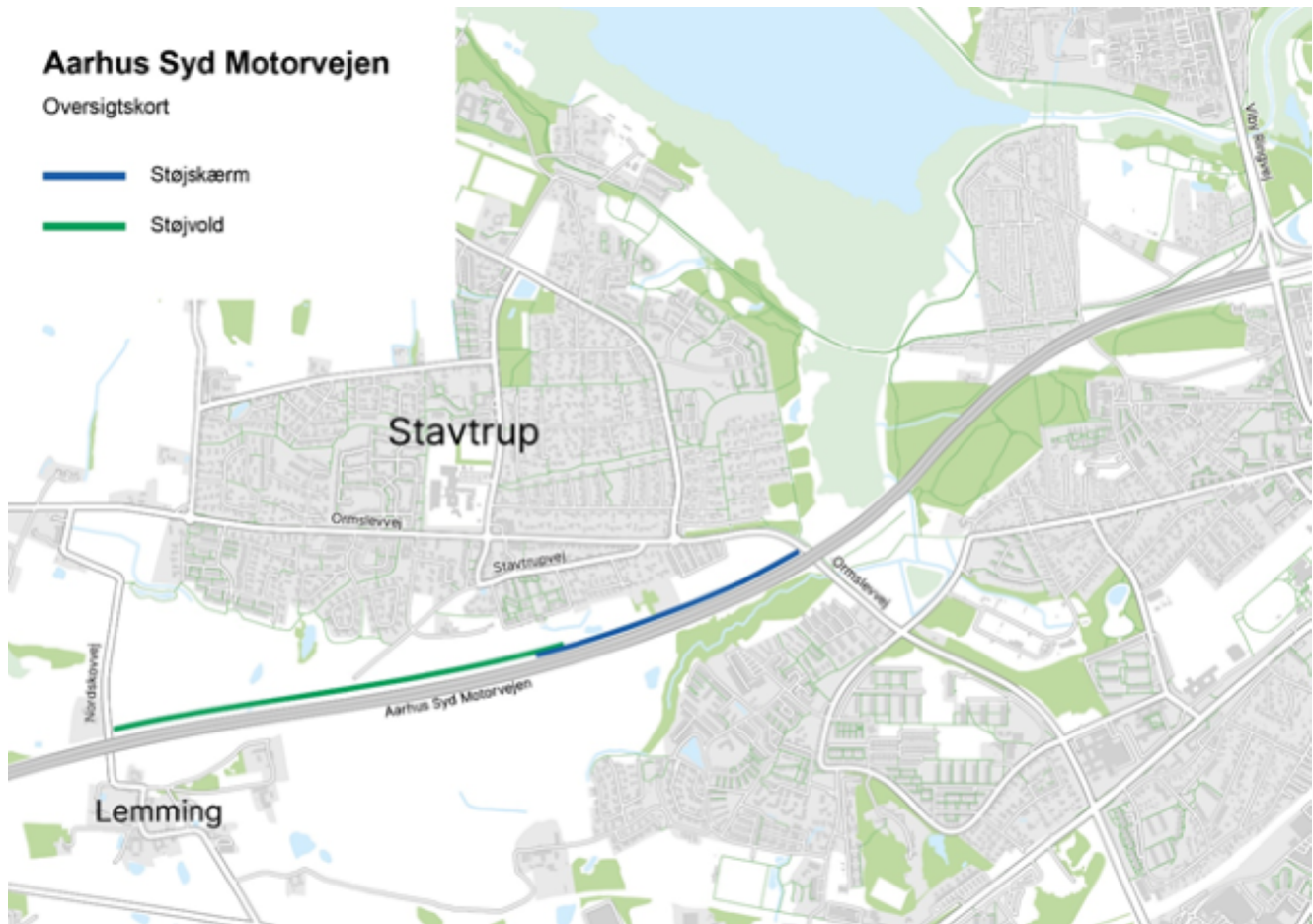
»Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2 og 3, kræver ikke tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.«

Bilag 1









Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Baggrund**
 - 2.1. Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**
- 3. Udbygning af rute 9 ved Nørreballe**
 - 3.1. Beskrivelse af udbygningen m.v**
 - 3.1.1. Lokale veje og stier*
 - 3.1.2. Bygværker*
 - 3.1.3. Støjreducerende tiltag*
 - 3.1.4. Vejafvanding*
 - 3.1.5. Trafikafvikling i anlægsperioden*
 - 3.2. Trafikale forbedringer**
 - 3.3. Ekspropriation**
 - 3.4. Miljømæssige vurderinger**
 - 3.4.1. Gældende ret*
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.5. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**
 - 3.5.1. Gældende ret*
 - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.6. Ledninger**
 - 3.6.1. Gældende ret*
 - 3.6.2. Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning*
 - 3.7. Klimamæssige konsekvenser**
 - 3.8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
 - 3.8.1. Planforhold*
 - 3.8.2. Landskab og visuelle forhold*
 - 3.8.3. Arkæologi og kulturarv*
 - 3.8.4. Befolkning, sundhed og materielle goder*
 - 3.8.5. Friluftsliv og rekreative forhold*
 - 3.8.6. Støj og vibrationer*
 - 3.8.7. Natur og biodiversitet*
 - 3.8.8. Geologi, grundvand og hydrologi*
 - 3.8.9. Overfladevand*
 - 3.8.10. Forurenede grunde*
 - 3.8.11. Råstoffer, jordhåndtering og affald*

3.8.12. *Arealindgreb og ledninger*

3.8.13. *Støjsoleringsordningen*

4. Støjsoleringsordningen

4.1. Beskrivelse af tunnelen m.v

4.1.1. *Tilslutning til vejnettet*

4.1.2. *Lokale veje og stier*

4.1.3. *Støjreducerende tiltag*

4.1.4. *Støjreducerende tiltag*

4.1.5. *Trafikafvikling i anlægsperioden*

4.2. Støjafskærmning ved Stavtrup

4.3. Trafikale forbedringer

4.4. Ekspropriation

4.5. Miljømæssige vurderinger

4.5.1. *Gældende ret*

4.5.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

4.6. Forholdet til anden lovgivning

4.6.1. *Gældende ret*

4.6.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

4.7. Ledninger

4.7.1. *Gældende ret*

4.7.2. *Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning*

4.8. Hjemmel til særlig regulering af forurening og gener fra anlægsarbejdet

4.8.1. *Hjemmel til særlig regulering af forurening og gener fra anlægsarbejdet*

4.8.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

4.9. Klimamæssige konsekvenser

4.10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

4.10.1. *Planforhold*

4.10.2. *Byrum, landskab og visuelle forhold*

4.10.3. *Arkæologi og kulturarv*

4.10.4. *Mennesker, sundhed og materielle goder*

4.10.5. *Friluftsliv og rekreative forhold*

4.10.6. *Støj*

4.10.7. *Vibrationer*

4.10.8. *Natur og biodiversitet*

4.10.9. *Grundvand og hydrologi*

4.10.10. *Overfladevand*

4.10.11. *Jord og forurenede jord*

4.10.12. *Råstoffer og affald*

4.10.13. *Arealindgreb og ledninger*

5. **Fravigelse af råstofloven i lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning**
 - 5.1. **Gældende ret**
 - 5.2. **Transportministeriets overvejelser**
 - 5.3. **Den foreslåede ordning**
6. **Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter**
7. **Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål**
8. **Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
 - 8.1. **Anlægsøkonomi og tidsplan**
 - 8.1.1. *Anlægsøkonomi for udbygningen af rute 9 ved Nørreballe*
 - 8.1.2. *Anlægsøkonomi for anlægget af tunnel under Marselis Boulevard*
 - 8.2. **Anlægsprojekternes økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
9. **Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
10. **Administrative konsekvenser for borgerne**
11. **Klimamæssige konsekvenser**
12. **Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
13. **Forholdet til EU-retten**
 - 13.1. **VVM-direktivet**
 - 13.2. **Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet**
 - 13.3. **Århus-konventionen**
 - 13.4. **Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**
 - 13.5. **Havstrategidirektivet**
14. **Hørte myndigheder og organisationer**
15. **Sammenfattende skema**

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, der kan forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden på rute 9 og trafikafviklingen ved Nørreballe på Lolland ved at lede trafikken uden om byen og derved aflaste byen for støj og gennemkørende trafik.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at udbygge rute 9 ved Nørreballe på Lolland ved at anlægge en ny omfartsvej nord om byen samt til at nedlægge en del af statsvejen Vestre Landevej og anlægge og omlægge kommunale veje og stier. Omfartsvejen foreslås at blive ca. 5 km lang og foreslås anlagt som en tosporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Lovforslaget har endvidere 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.

I lovforslagets § 2 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en tunnel på ca. 2 km under Marselis Boulevard. Tunnelen foreslås at 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 Østhavsvej.

I lovforslagets § 2, stk. 1, nr. 2, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at omlægge lokale veje og stier, herunder at ombygge Marselis Boulevard. Lovforslagets § 2, 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 Østhavsvej som statsvej.

I lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen med henblik på at mindske støjgenerne for beboerne i Stavtrup.

Transportministeren foreslås bemyndiget til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne nævnt i lovforslagets §§ 1 og 2.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger af de to foreslåede anlægsprojekter.

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 delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne 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 anlægsprojekterne.

Herudover foreslås det, at transportministeren med lovforslaget bemyndiges til at fastsætte regler om ophævelse af loven, som ministeren kan udnytte, når ministeren vurderer, at anlægsprojekterne er færdigetablerede, og lovens bestemmelser ikke længere skal finde anvendelse i praksis.

Det foreslås endeligt at foretage en ændring i lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning med henblik på lette adgangen for Vejdirektoratet til at foretage råstofindvinding (såkaldt sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens tredje og udbygningen af Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

2. 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. anlægsprojekterne nævnt i lovforslagets §§ 1 og 2.

Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at rute 9 ved Nørreballe skal udbygges. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2022-2023 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede fem projektforslag. Forligspartierne har den 14. marts 2024 besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som "Nord", hvilket derfor også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

Enhedslisten og Alternativet står uden for den del af aftalen, som bl.a. omfatter udbygningen af rute 9 ved Nørreballe.

Det fremgår endvidere af aftale om Infrastrukturplan 2035, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

Der er indgået samarbejdsaftale mellem transportministeren og Aarhus Kommune d. 1. november 2021, hvor de nærmere rammer for arbejdet til etablering af tunnel under Marselis Boulevard 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 projektjorden fra tunnelprojektet.

Enhedslisten og Alternativet står uden for den del af aftalen, som omhandler anlægget af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

Inden for råstofområder kan der etableres et såkaldt sidetag, hvilket er en projektspecifik råstofindvinding til eget brug, som udføres udenfor projektets linjeføring eller i større dybde, end der er betinget af linjeføringen.

Sidetag betragtes som erhvervsmæssig indvinding af råstoffer, og kræver derfor en tilladelse fra regionsrådet efter § 7 i lov om råstoffer, jf. lovebekendtgørelse nr. 1230 af 20. november 2024 om råstoffer (herefter råstofloven).

Det foreslås, at tilladelseskravet i råstoflovens § 7 ikke skal finde anvendelse i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i § 1 og anlægget af Kalundborgmotorvejens tredje etape og rute 15 mellem Ringkøbing og Herning for at lette adgangen for Vejdirektoratet til at foretage råstofindvinding (sidetag).

2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Forud for fremsættelse af lovforslaget har Vejdirektoratet gennemført miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekterne, herunder vurderinger af projekternes 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). Miljøkonsekvensvurderinger med tilhørende baggrundsdokumentation er afleveret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere ikke-tekniske resuméer af miljøkonsekvensvurderingerne.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe har været i offentlig høring i perioden fra den 9. januar til den 12. marts 2024. Der er afholdt borgermøde den 19. februar 2024. Vejdirektoratet modtog 65 høringsvar.

Miljøkonsekvensvurderingen for etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus 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 til miljøkonsekvensvurderingen for etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus 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 ingen høringssvar.

Alle høringssvar og samlede høringsnotater vil være tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Udbygning af rute 9 ved Nørreballe

3.1 Beskrivelse af udbygningen m.v.

Anlægsprojektet omfatter en ny omfartsvej på rute 9 nord om Nørreballe. Vejen foreslås at blive ca. 5 km lang og anlagt som en tosporet motortrafikvej. Det foreslås, at vejen skiltes til 90 km/t. Den nuværende landevej foreslås nedlagt på to delstrækninger mellem forlægningen af Vestre Landevej og omfartsvejen, henholdsvis øst for Sørup og vest for Grimstrup. Der bliver adgang til Nørreballe fra både øst og vest, hvor der foreslås etableret kryds i niveau som tilsluttes Vestre Landevej. Krydsene foreslås anlagt som T-kryds med venstresvingsspor.

Hastigheden foreslås at blive nedsat til 70 km/t omkring krydsene. Af hensyn til den lokale vej- og cykeltrafik foreslås det, at Koholtvej bliver ført over omfartsvejen.

Anlægsprojektet omfatter en cykelsti langs rute 9 fra Nørreballe til Sørup, hvorved der bliver cykelsti langs Vestre Landevej på hele strækningen mellem Skibevej og Sørup. På omfartsvejen foreslås det, at der bliver anlagt cykelsti frem til de to kryds. På denne måde vil cykeltrafikken i de to kryds henholdsvis øst og vest for byen blive ledt over på Vestre Landevej og ført gennem byen på den eksisterende vej.

Det foreslås, at håndteringen af vejvandet vil ske med opsamling af vandet i tætte grøfter på størstedelen af strækningen, som føres videre til regnvandsbassiner, inden det sendes ud i Nældevals Å eller tilløb hertil.

3.1.1 Lokale veje og stier

Koholtvej er den eneste krydsende kommunevej, der foreslås opretholdt. Vej- og cykeltrafik foreslås at blive ført over omfartsvejen på en bro. Pårup Møllevej, Lærkevej og andre lokal- og adgangsveje, der krydser omfartsvejen foreslås lukket, og der vil blive etableret alternativ adgang til ejendommene.

Nye adgangsforhold og forlægning af kommunevejen er skitseret, men foreslås at blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere og Lolland Kommune.

3.1.2 Bygværker

Det foreslås, at der etableres 2 bygværker, hvilket omfatter overføring af vej- og cykeltrafik på Koholtvej og under-

føring af Nældevals Å, hvor det foreslås, at der anlægges en banket til odder.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

Omfartsvejen vil aflaste trafikken gennem Nørreballe og særligt reducere mængden af stærkt støjbelastede boliger. Der vil fortsat være enkeltliggende boliger, der vil være stærkt støjbelastede.

Det foreslås, at der etableres en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter.

3.1.4 Vejafvanding

Den eksisterende afvanding af rute 9 består primært af grøfter til nedsivning af vejvand. Der er ingen eksisterende regnvandsbassiner på strækningen. I Nørreballe opsamles vandet fra kørebane og cykelsti og ledes til fælleskloaksystemet.

Vejvandet fra rute 9 foreslås efter udbygningen at blive opsamlet i nye tætte grøfter eller trug med dræn langs strækningen.

Vejen ligger på størstedelen af strækningen i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og nitratfølsomme områder (NFI). En del af strækningen ligger ligeledes inden for områder med indvindingsoplande. Her afvandes vejen til henholdsvis grøfter med tæt bund eller til trug med tætte overflader og videre til lukkede regnvandsledninger. Regnvandsbassinerne foreslås etableret med tæt membran i disse områder.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på vejarealet vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under pkt. 3.8 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

3.1.5 Trafikafvikling i anlægsperioden

Udbygning af rute 9 foreslås så vidt muligt gennemført inden for normal arbejdstid på hverdage.

Den nuværende kapacitet på vejen med et spor i hver retning foreslås opretholdt under hele anlægsperioden – dog med reduceret hastighed på 50 km/t forbi de igangværende arbejdsområder, som primært vil være ved tilslutning af omfartsvejen både øst og vest for Nørreballe.

3.2 Trafikale forbedringer

Der kører i dag mellem 8.000 og 8.500 køretøjer pr. døgn på rute 9 gennem Nørreballe. Ifølge trafikberegningerne vil trafikken stige med 0,1-0,2 pct. om året frem mod 2040. Omfartsvejen forventes ikke at medføre mærkbare stigninger, da der ikke er oplagte alternative ruter, som kan tiltrække mere trafik eller få flere til at vælge bilen.

Anlæg af en nordlig omfartsvej vil medføre, at der vil køre ca. 6.000 køretøjer pr. døgn på den nye vej. Trafikken i Nørreballe vil blive markant reduceret til 2.000-3.050 køretøjer pr. døgn.

3.3 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 §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven).

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 § 103 i vejloven anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. 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 erhverves arealer til selve vejanlægget, men også til anlæg af nye adgangsveje, forlægning af eksisterende og etablering af nye lokalveje, samt etablering af grøfter og regnvandsbassiner.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Da den nye omfartsvej anlægges i åbent land på landbrugsarealer, vil det være nødvendigt at etablere midlertidige adgangsveje langs anlægsarbejdet for at kunne håndtere og bringe materialer rundt i projektet. Desuden vil der blive brug for arealer ved tilslutning af omfartsvejen til rute 9 og ved etablering af de to bygværker. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 26,9 hektar til selve udbygningen af rute 9 og ca. 9,9 hektar til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 10 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

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

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

3.4 Miljømæssige vurderinger

3.4.1 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 mv., 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 mv. 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) spillet 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 i enkeltheder 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 habitatdirektivet eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet). 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. artikel 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-område (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 ikke er 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 vil transportministeren blive bemyndiget til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Projektet 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.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 4. Det vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

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

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

Projektet 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. Det kan eksempelvis være endelig udformning af adgangsveje, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed vil i denne proces påse, at gældende regler iagttages og vil dermed sikre, at der ikke vil ske forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der vil kræve tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven vil på nogle punkter fravige bestemmelser i den almindelige plan, miljø- 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 § 6.

3.5 Forholdet til anden lovgivning

3.5.1 Gældende ret

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

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, 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 opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse. 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.

Endvidere er der i kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, be-

skyttede 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 og 2, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten er miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. 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.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

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 pkt. 11 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 lignen-

de formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lov om jagt- og vildtforvaltning, jf. lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 (herefter 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 mv. 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.

Det fremgår af råstoflovens § 7, stk. 1, at erhvervsmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

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 mv., 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 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.

Det fremgår af § 18 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, jf. lovbekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 (herefter bygningsfredningsloven), at kommunalbestyrelsen ikke må give tilladelse til nedrivning af bevaringsværdige bygninger, før nedrivningsanmeldelsen har været offentligt bekendtgjort, og kommunalbestyrelsen har meddelt ejeren, om den efter planlovens § 14 vil nedlægge forbud mod nedrivningen.

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 (herefter indsatsbekendtgørelsen), 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 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser mv. 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.

Det følger af § 17 i lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse 1217 af den 25. november 2019, at vandløb kun må reguleres efter vandløbsmyndighedens bestemmelse. På tilsvarende måde kræver det i henhold til § 21 vandløbsmyndigheden godkendelse til at anlægge nye vandløb. Vandløbsmyndigheden og anlægsmyndigheden forhandler i henhold til § 64, stk. 2, hvilke foranstaltninger, der skal træffes af hensyn til afvandingsforholdene.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 (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 forurennet 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 projektet, 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.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsloven vil 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 vil indebære, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb vil blive gennemført i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N173, Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne.

Det er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N177 og N173. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1 er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet vil kunne ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret direkte påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige 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 projektet kan indgå med betydelig vægt.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og beplantning uden for anlægsområdet, vil kunne gennemføres uden

forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 6.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 6, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojektet vil blive foretaget på baggrund af proceduren i kapitel 2 a i vejloven. Det betyder, at Vejdirektoratet skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse af en projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom. Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding gives ved regionsrådet, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige 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 projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslagens § 6 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 § 6, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. 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 vil derfor kunne indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 7, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 7, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Det vil dog som sædvanligt være muligt at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der vil ligeledes også være den almindelige adgang til at indbringe klager for Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 7, 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 § 7, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslaget § 7 og bemærkningerne hertil.

3.6 Ledninger

3.6.1 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 vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (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 inde-

bærer, 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.

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil bl.a. skulle 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 §§ 10-12 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 mv.

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af E20 Ama-

germotorvejen og Lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

3.7 Klimamæssige konsekvenser

Udledningerne af CO₂-ækvivalenter fra et anlægsprojekt kan enten opgøres fra forbrugssiden med udgangspunkt i bruttoudledningerne fra de materialer mv. og det trafikarbejde, der indgår i projektet, eller fra produktionssiden med udgangspunkt i projektets virkning på den danske målsætning om at reducere udledningen af CO₂-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, jf. lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 (herefter klimaloven). For anlægsprojekter er forskellen på de to opgørelser, at opgørelser fra produktionssiden primært medtager det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i klimafremskrivningerne, mens opgørelser fra forbrugssiden inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO₂-ækvivalenter vil ikke tage højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også ville indebære en afledt udledning af CO₂-ækvivalenter.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe 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 asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Udbygning af rute 9 vil medføre en klimapåvirkning som følge af anlægsarbejde og en mindre stigning i trafikken.

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse vil medføre udledning af CO₂, som vil bidrage til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv.

Vejdirektoratet har beregnet, at CO₂-udledningen fra anlægsperioden er ca. 9,3 tusind ton, hvor størstedelen af udledningen er fra transport af materialer til byggepladsen. De øvrige udledninger kommer fra produktion af materialer og emissioner fra entreprenørmateriel.

Trafikken på rute 9 vil medføre en meget begrænset stigning i CO₂. I forlængelse heraf 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.

3.8 Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved udbygning af rute 9 ved Nørreballe, jf. lovens § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

3.8.1 Planforhold

Rute 9 er beliggende i landzone.

Anlægsprojektet er beliggende i Lolland Kommune og grænser op til arealer, der i kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder blandet bolig og erhverv. Det er hovedsageligt landområder, der berøres af anlægsprojektet.

Anlægsprojektet vurderes at kunne rummes inden for kommuneplanernes overordnede formål og påvirker ikke udnyttelsen og disponeringen af kommuneplanrammeområderne. Anlægsprojektet vurderes overordnet at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje 6.1.2, der omfatter en opgradering af rute 9 til motortrafikvej.

Der er ikke vedtaget lokalplaner inden for anlægsprojektets undersøgelsesområde. Uden for projektområdet øst for Nørreballe i krydset mellem Skibevej og Vestre Landevej er der udarbejdet et ideoplæg til lokalplan til en kombineret tank- og ladestation. Det vurderes, at anlægsprojektet harmonerer godt med en eventuel ny tank- og ladestation, da trafikken fortsat vil blive ledt forbi lokalplanområdet. Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke udnyttelsen eller disponeringen af samtlige lokalplanområder.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapportens kapitel 10.1 om planforhold.

3.8.2 Landskab og visuelle forhold

3.8.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet på Lolland består af en forholdsvis flad moræne, der overvejende er karakteriseret af intensiv landbrugsdrift og med meget få naturområder. Undersøgelsesområdet er beliggende i den centrale og nordligste del af Lolland i landskabskarakterområdet Skovlandet, der især adskiller sig fra hovedparten af Lolland ved at være særlig skovrig. Særligt de meget naturprægede delområder i Skovlandet er meget sårbare overfor forandringer, og store dele af området er udpeget som bevaringsværdige landskaber.

Nørreballe er områdets større landevejsby, der er tæt på at være vokset sammen med landsbyerne Østofte og Pårup. De mange samlinger af gårde og huse i undersøgelsesområdet ligger langs smalle biveje og er flettet ind mellem de store skovområder, og gårde ligger ofte bag små skovholme, som et særligt karaktertræk for hele Nordlolland.

På den del af den eksisterende rute 9, der grænser op til Skåningshave, lukker landskabet sig mod syd. Skovens lukkede udtryk skaber en stor visuel kontrast til det åbne område mod nord.

Ved Pårup, nordøst for Nørreballe, findes et særligt karakteristisk område, der er dannet af et bølget terræn, en større gård med en allé og skovholm samt rækker af vejtræer. De mange landskabselementer gør området mere sammensat, og gør landskabet sårbart over for ændrende tiltag.

Landskabet er påvirket væsentligt af den store vindmøllegruppe nordøst for Nørreballe, ligesom også de tekniske an-

læg i form af de to højspændingstraceer henholdsvis nord og syd for den eksisterende rute 9 er dominerende i landskabet.

Vest for Nørreballe åbner landskabet sig atter mod nord, og er væsentligt domineret af et højspændingstrace og en vindmøllegruppe.

3.8.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil i forbindelse med anlægsarbejdet midlertidigt blive anvendt afspærringer og skiltning samt evt. byggepladshegn. Dette vil have en midlertidig visuel påvirkning.

Etablering af ny beplantning og retablering af eksisterende beplantning og vil være tydelig i etableringsfasen, men vil derefter indgå naturligt i landskabet.

3.8.2.3 Påvirkning efter udbygning

Vejanlægget vil have en synlig indvirkning på landskabet. Omfartsvejen vil ikke forhindre udsynet til Skåningshaves karakteristiske skovrand, men vil skabe et brud i den åbne markflade. Vejen føres over Nældevads Å, hvilket vil være med at svække stedets egenart. Det vurderes dog at have mindre betydning for landskabsoplevelsen i området.

Landskabets tekniskprægede udtryk og kompleksitet øges betydeligt af det nye vejanlæg i samspil med de eksisterende højspændingsmaster, ledninger og vindmøller i det omkringliggende landskab. Det vurderes, at anlægsprojektet vil have en moderat påvirkning af landskabet.

3.8.2.4 Afværgeforanstaltninger

Vejanlæggets påvirkning på landskabet reduceres ved at genetablere og etablere ny beplantning omkring vejen, der vil være med til at sløre den visuelle effekt og binde brudte overgange sammen i landskabet. Tilpasning af vejens skåningsanlæg mindsker barriereeffekten i landskabet.

Landskabelig tilpasning af regnvandsbassinerne vil tilføre en mere naturpræget karakter i et ellers meget monotont agerlandskab.

I detailprojekteringen vil dette blive beskrevet mere konkret i en landskabsplan for vejanlægget.

3.8.3 Arkæologi og kulturarv

3.8.3.1 Eksisterende forhold

Indenfor undersøgelsesområdet omkring Nørreballe eller i umiddelbar nærhed heraf findes flere hotspot, hvor der er særlig stor sandsynlighed for forekomst af arkæologiske interesser. Anlægsprojektets linjeføring tangerer området, hvor Nørreballeskatten er fundet vest for Koholtvej. Der er generelt høj risiko for at støde på fortidsminder fra oldtid og middelalder inden for anlægsområdet.

Der er ikke fredede bygninger eller fredede fortidsminder i umiddelbar nærhed af anlægsprojektet, ligesom anlægget ikke ligger indenfor beskyttelseslinjen for fredede fortidsminder.

3.8.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Sandsynligheden for at træffe fortidsminder i området vurderes generelt at være stor.

Vejanlægget indebærer hovedsageligt gravearbejder på landbrugsarealer, og der er generelt stor sandsynlighed for at træffe fortidsminder i jorden. Det vurderes, at vejanlæggets påvirkning af fortidsminder potentielt er væsentlig, men ved udførelse af arkæologisk forundersøgelse vurderes påvirkningen at være moderat omkring Koholtvej (hotspotområde) og ubetydelig for de øvrige arealer.

I forbindelse med et arbejdsareal ved Skåningshave, som ligger umiddelbart op til et beskyttet dige omkring skoven, skal det sikres, at anlægsaktiviteterne ikke påvirker diget. Dermed vurderes det, at påvirkning af diget i anlægsperioden vil være ubetydelig.

3.8.3.3 Påvirkning efter udbygning

Etablering af regnvandsbassin syd for Vestre Landevej vil omfatte arealer, der er udpeget med kulturhistorisk bevaringsværdi omkring Østofte Kirke, men bassinet vurderes dog ikke at skæmme de kulturhistoriske værdier.

Det vurderes, at fredede fortidsminder og områder udpeget med kulturhistoriske bevaringsværdier påvirkes ubetydeligt.

3.8.3.4 Afværgeforanstaltninger

Ved etablering af arbejdsareal langs Skåningshave skal det ved hegning sikres, at et beskyttet dige langs skoven ikke påvirkes af oplag og aktiviteter.

3.8.4 Befolkning, sundhed og materielle goder

3.8.4.1 Eksisterende forhold

Langs den nye omfartsvej anvendes arealerne overvejende til landbrug, og området langs rute 9 består af mindre byer og åbent land med marker samt mindre skove og naturområder.

3.8.4.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil forekomme mindre gener i form af ændrede adgangsforhold. Påvirkningen vil dog være af midlertidig karakter og vurderes derfor at være ubetydelig. Anlægstøj, luftforurening og støvgener vurderes at være fra moderat til ubetydelig.

I anlægsperioden vil der forekomme mindre gener i form af mindre perioder med trængsel og længere rejsetid.

3.8.4.3 Påvirkning efter udbygning

For befolkningen vurderes vejanlægget at medføre en positiv påvirkning i form af øget trafikikkerhed for de bløde trafikanter og en moderat påvirkning i form af øget barriereeffekt.

En stor del af den nuværende trafik i Nørreballe vil blive flyttet ud på den nye omfartsvej, mens cyklister stadig skal benytte den eksisterende rute 9 gennem Nørreballe. Dette vil medføre en positiv påvirkning for begge typer af trafikanter, når lette og tunge trafikanter adskilles. Samtidig vil etablering af cykelsti vest for Nørreballe, langs den vestlige ende af det nye vejanlæg, medføre en positiv påvirkning for

cyklister mellem Sørup og Nørreballe, herunder skolebørn fra Sørup og Stokkemarke til skolen i Østofte.

De ejendomme, der får ændret adgangsforhold og bliver afskåret fra Nørreballe, vil opleve en barriereeffekt ved den nye vej, dels i form af en ændret nabostruktur og dels ved ændrede adgangsforhold i forhold til byen.

Vejanlægget vil medføre forbedret sundhed som følge af en positiv påvirkning i form af bedre muligheder for friluftsliv og reduceret støj.

Forholdene for cykeltrafikken bliver forbedret, hvilket vurderes at have en sundhedsmæssig positiv påvirkning, da flere får mulighed for at cykle frem for at tage bilen, herunder skolebørn. Samtidig vil støjen i Nørreballe falde, da de stærkt støjbelastede boliger vil blive reduceret med ca. 52 pct. (fra 48 til 23). Der vil dog være ni boliger i det åbne land, der i dag ikke oplever støj, som vil komme til at opleve mere støj med anlæg af en ny omfartsvej.

Vejanlægget vil medføre bedre fremkommelighed, og projektet vurderes derfor at have en positiv påvirkning. Samtidig vurderes, at erhvervsdrivende i Nørreballe og Pårup vil kunne opleve et fald i kunder, når mængden af gennemkørsler gennem byerne mindskes. Påvirkningen vurderes at være moderat.

En omfartsvej omkring Nørreballe vil forbedre fremkommeligheden for trafik mellem Maribo og Tårs. Dette kan få en mindre positiv påvirkning på erhvervslivet på Lolland, da det bliver lettere for både kunder og ansatte at bevæge sig ad rute 9. De erhvervsdrivende i Pårup og Nørreballe kan opleve et fald i kunder, når mængden af gennemkørende trafik reduceres.

Der vil blive inddraget landbrugsareal til vejanlægget. Det vurderes dog at være i en størrelsesorden, der kun vil medføre en ubetydelig påvirkning i forhold til det generelle landbrugserhverv.

3.8.6 Friluftsliv og rekreative forhold

3.8.6.1 Eksisterende forhold

Lysemose Skov indgår i Naturpark Maribosøerne, og der er en afmærket vandrerute og flere stier. Ud mod Vestre Landevej ligger voldanlægget efter borgen Grimstrup, som er et udflugtsmål. Skåningshave Skov ligger på den anden side af rute 9, og i den sydlige del af skoven ligger voldstedet Eriksvolde, som er resterne af en af Danmarks største middelalderborge.

Cykelruten ”Skov, kyst og vin” er lavet af Naturlandet Lolland-Falster. Ruten løber fra Maribo ad Vestre Landevej og via Erikstrup, Østofte, Nørreballe videre mod nord ad Koholtvej.

3.8.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil sammenkobling af den eksisterende vej og den nye omfartsvej gøre det vanskeligere at bevæge sig til cykel/til fods, hvor der skal etableres nye kryds øst og vest for Nørreballe. Det er vurderes dog ikke at påvirke

friluftslivet eller de rekreative forhold i nævneværdig grad, da arbejdet er af midlertidig karakter.

3.8.6.3 Påvirkning efter udbygning

Adgangen til både Lysmose Skov og Skåningshave Skov vil efter udbygningen være uændrede.

Vejanlægget vil medføre en positiv effekt på friluftslivet, da cykeltrafikken vil få bedre forhold på Vestre Landevej, da den eksisterende rute 9 vil blive aflastet betydeligt for biltrafik.

Cykelruten ”Skov, kyst og vin” vil også opleve mindre trafik igennem rundkørslen i Nørreballe.

3.8.7 Støj og vibrationer

3.8.7.1 Eksisterende forhold

Rute 9 forløber i dag igennem Nørreballe, hvor ejendommene ligger tæt på landevejen, og er belastet af trafikstøj. Langs det nye vejanlæg vil der primært være enkeltliggende boliger i det åbne land. Det er opgjort, at der er i alt 140 støjbelastede boliger med $L_{den} \geq 58$ dB. Ud af disse er 48 boliger stærkt støjbelastede (over 68 dB).

3.8.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil kunne forekomme støj fra anlægsarbejdet, hvor de primære støjkluder vil stamme fra jordarbejder samt opbrydning og etablering af belægninger. Derudover kan der forekomme særligt støjende aktiviteter ved broarbejde. Omkring 13 boliger må periodevist forventes at blive udsat for anlægsstøj over vurderingskriteriet på 70 dB. Støjgenerne vil forekomme i dagtimerne og være begrænset til nærområdet og påvirkningerne på menneskers sundhed vil være begrænset. Påvirkning af støj i anlægsperioden vurderes at være moderat.

Der forventes ingen vibrationsbelastede boliger i forbindelse med arbejdet omkring bygværkerne.

3.8.7.3 Påvirkning efter udbygning

Vejanlægget vil medføre, at trafikken gennem Nørreballe vil blive aflastet, og der opnås en støjreducerende effekt på de stærkt støjbelastede boliger. Efter udbygning af rute 9 vil antallet af støjbelastede boliger falde fra 140 til 132. Samtidig vil antallet af de mest støjbelastede boliger (over 68 dB) blive reduceret fra 48 til 23 boliger. Der vil stadig være stærkt støjbelastede boliger langs rute 9 udenfor Nørreballe. Samtidig vil der også være ni nye boliger, der vil blive påvirket af støj fra det nye vejanlæg.

Der er undersøgt muligheder for at opsætte støjafskærmning langs det nye vejanlæg. Da linjeføringen forløber i åbent land, og der er ikke sammenhængende boligområder, vurderes det ikke at ville give tilstrækkelig stor effekt at opsætte støjafskærmning.

3.8.7.4 Afværgeforanstaltninger

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjni-

veau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB).

Se nærmere i pkt. 3.8.14 Støjisoleringsordningen.

3.8.8 Natur og biodiversitet

3.8.8.1 Eksisterende forhold

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen foretaget en række feltundersøgelser i perioden marts 2022 til september 2022 samt en supplerende undersøgelse af flagermus i 2023 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. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydeligt større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

Ved feltundersøgelserne er følgende naturemner undersøgt: botanisk kortlægning af natur beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, botanisk besigtigelse af skovarealer (fredskov) og småbiotoper, besigtigelse af vandløb og vandhuller samt eftersøgning af særlig beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV arter (beskrives under pkt. 3.8.8.4). Herudover er fredede og sjældne arter desuden registreret samt Natura 2000-områderne N177 Maribosøerne og N173 Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor og Hyllekrog Rødsand. Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser og kilder.

Der er fredskovspligtige arealer inden for projektområdet. Der findes økologiske forbindelser på tværs af vejanlægget, bl.a. via Nældevads Å, der forbinder skovene Krabbeskov, Skåningshave, Christianssæde Skov og Hilsted Nørrehave. De økologiske forbindelser udgør korridorer i landskabet, som skal forbedre spredningsmulighederne for dyr og planter og dermed bidrage til at understøtte områdets biodiversitet.

Projektområdet rummer Lysemose Skov, moseområdet syd for Sørup, Sørup Sø og bræmmen langs Nældevads Å med høje naturverdier, mens størstedelen af projektområdet er landbrugsjord med lav naturverdi.

Der er registreret flere invasive arter i projektområdet: Kæmpe-bjørneklo primært i moseområderne og rød hestehov med flest fund langs rute 9 i grøftekanter og ved tekniske anlæg. Rynket rose, snebær og japan-/kæmpe-pileurt er fundet enkelte steder.

3.8.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil ikke ske inddragelse af arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Ved krydsningen af det § 3-beskyttede vandløb Nældevads Å, vil vejen føres over via en bro. Der vil derfor være en midlertidig og indirekte påvirkning af det § 3-beskyttede vandløb, som vurderes at være ubetydelig. Anlæg af projektet sker indenfor å-beskyttelseslinjen for Nældevads Å. Anlægsarbejderne planlægges, så påvirkningen af å-beskyttelseslinjen vurderes at være ubetydelig.

Anlæg af projektet sker inden for skovbyggelinjen i den nordøstlige del af Skåningshave samt ved Merret Skov. Der vil ikke ske en påvirkning af skovbrynene, og påvirkningen vil være ubetydelig på baggrund af de fastsatte afværgetiltag.

Der foretages ikke anlægsarbejder inden for vigtige levesteder for krybdyr, pattedyr og fugle. Da anlægsarbejderne sker i en begrænset periode, vurderes påvirkningen på arterne at være begrænset.

Der er ikke registreret fredede, rødlistede eller sjældne arter eller planter inden for de arealer, som bliver påvirket af anlægsarbejdet.

Projektet kan medføre spredning af rød hestehov, hvilket i så fald vil indebære en væsentlig påvirkning på områdets biodiversitet. Spredning skal derfor undgås, så projektet medfører, at bestande af rød hestehov bekæmpes lokalt.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i pkt. 3.8.8.5.

3.8.8.3 Påvirkning efter udbygning

Det færdige projekt påvirker ikke beskyttede arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Det vurderes, at påvirkninger fra emissioner vil være ubetydelig, da der ikke forekommer nogle kvælstoffølsomme naturtyper i nærheden af den kommende vejføring.

Faunaen omkring vejen vil kunne blive påvirket af øget trafik, støj herfra samt en barriereeffekt. Projektet vil ikke udgøre en betydelig forhindring for vildt, og trafikmængden og hastigheder på vejen vil være sammenligneligt med forholdene på nuværende rute 9. Det vurderes, at den lokale bestand af rådyr ikke påvirkes væsentligt af anlægsprojektet. I områder nær skove friholdes gode udsigtsforhold således, at krydsende dyr kan se trafikken og trafikanter kan se vildtet. Der sikres samtidig gode spredningsforhold langs Nældevad Å. Det vurderes, at projektet kan have en betydning på individniveau, men at stigningen i antallet af dyr, der trafikdræbes, vil være så lille, at påvirkningen på populationsniveau er ubetydelig. Støj kan påvirke dyrenes mulighed for at opholde sig og yngle nær vejen. Der er tale om en mindre stigning af støj i områder, hvor dyrene kan forventes at yngle eller opholde sig, og det vurderes derfor, at anlægsprojektet kun vil medføre en ubetydelig påvirkning på dyrelivet langs strækningen.

Vejen krydser en økologisk forbindelse ved Nældevad Å. Vejen vil ikke påvirke den økologiske funktionalitet og arternes fortsatte spredningsmuligheder, da der anlægges en faunapassage med banket til odder og andre dyr. Nord for Skåningshave krydses ligeledes en økologisk forbindelse, som forbinder Skåningshave med Krabbeskov. Vejen vil fungere som en spredningsbarriere for både smådyr, padde og til dels også vildt. Der er ikke alternative spredningsmuligheder for dyrene ved denne økologiske forbindelse, og vejanlægget vurderes derfor at udgøre en væsentlig påvirkning af dyrenes. Samlet set vurderes det, at arternes bevægelighed påvirkes væsentligt, og at vejen vil medføre

en barriere for arternes spredning, da spredningskorridoren gennemskæres af det nye vejanlæg.

Anlægsprojektet vil ikke indebære en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N173 Smålandsfarvandet og N177 Maribosøerne og naturtyper og arter på udpegningsgrundlag. Der henvises til pkt. 3.8.8.6.

3.8.8.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er der screenet for alle arter beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Der er ved feltundersøgelser eftersøgt efter bilag IV arterne: flagermus (alle arter), stor vandsalamander, spidssnudet frø, grønbroget tudse, springfrø, odder, løvfrø, samt potentielle levesteder for grøn mosaikguldsmid. Ligeledes er relevante tilhørende mulige levesteder og yngle- rasteområder eftersøgt ved feltundersøgelser.

Der er ved flagermuseftersøgningerne i hhv. 2022 og 2023 fundet ti arter af flagermus i projektområdet.

Det er vurderet, at der i anlægsperioden vil være en ubetydelig påvirkning på alle arter af flagermus. Den økologiske funktionalitet vil kunne opretholdes for alle arter af flagermus i anlægsperioden.

Der er ikke registreret egnede yngle- eller rastetræer for flagermus i forbindelse med feltundersøgelserne på strækningen. Ved detailprojektering af projektet skal træer, der planlægges fældet, kortlægges for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. Undersøgelserne af træer foretages med henblik på at sikre, at træer ikke har udviklet sig til egnede yngle- og rasteområde, når anlægsprojektet igangsættes.

Forstyrrelse af flagermus, som anvender træer og skovbryn som ledelinjer eller fourageringsområde, vurderes generelt at udgøre en ubetydelig påvirkning i anlægsperioden. Anlægsarbejdet på strækningen vurderes ikke at påvirke betydelige ledelinjer for flagermus i form af læhegn.

Dog vil etableringen af en faunapassage under vejen ved Nældevads Å kunne virke forstyrrende for flagermus i anlægsperioden. Faunapassagen vil sikre fri passage langs vandløbet. Forstyrrelse fra maskiner svarer til den støj, der er fra landbrugsmaskiner på markerne omkring vandløbet. Anlæg af faunapassagen vil derfor udgøre en tidsbegrænset forstyrrelse for de flagermus, der normalt benytter vandløbet som en ledelinje. Det vurderes, at ledelinjer for flagermus påvirkes ubetydeligt i anlægsperioden.

Der vil være en ubetydelig påvirkning på alle arter af flagermus i driftsfasen. Den økologiske funktionalitet vil kunne opretholdes for alle arter af flagermus i driftsfasen.

Nældevads Å og de eksisterende veje kan udgøre ledelinjer for flagermus. Det er samlet vurderet, at anlægsprojektet vil have en ubetydelig påvirkning på flagermusarterne i driftsfasen, og at den økologiske funktionalitet for bestandene kan opretholdes, idet påvirkningerne på de enkelte arter er ubetydelige, og da yngle- og rasteområder samt ledelinjer og fourageringsområder påvirkes ubetydeligt.

Der er ikke fundet bilag IV beskyttede padde inden for eksisterende og den kommende rute 9. Der er konstateret et

egnet ynglevandhul for bilag IV padder. Anlægsarbejderne vil foregå mere end 200 m fra vandhullet, og der vil derfor ikke være påvirkning af padder eller deres yngle- eller rasteområder ved anlægsarbejdet.

Det vurderes, at der ikke er stor aktivitet af vandrende padder i område, da det meste af den eksisterende og kommende vej ligger omgivet af dyrkede marker. Den eksisterende spredningskorridor via Nældevads Å bevares og forbedres.

Der sker ingen direkte påvirkning af vandhuller, ligesom yngle- og spredningsmulighederne for padder ikke vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet. Anlægsarbejdet vil desuden have en ubetydelig effekt på den økologiske funktionalitet for områdets padder ved arbejdet med faunapassagen ved Nældevads Å, da der ikke udføres arbejde i vandløbet eller på brinkerne, hvormed padderne har fri passage i hele anlægsperioden. Anlægsprojektet vil dermed ikke have betydning for om den økologiske funktionalitet for padder i området.

De syv nye bassiner, som etableres både nord og syd for vejen, kan muligvis på sigt udvikle sig til levested for padder. Dette vil være en forbedring af spredningsmulighederne for padder i forhold til de eksisterende forhold. Samlet set vurderes påvirkningen på padderne i anlægsperioden og driftsfasen at være ubetydelig.

På Lolland er der fundet nylige spor af odder, hvorfor odderen er eftersøgt ved faunapassager ved eftersøgning af afføring og spor, samt ved overvågningskameraer i projektområdet. Der er ved feltarbejdet i 2022 ikke fundet spor af odder. Projektet vil ikke påvirke den økologiske funktionalitet for odder, da etablering af underføringen med en banket ved Nældevads Å vil sikre fri passage langs vandløbet, og spredningsmulighederne for de oddere der måtte leve og sprede sig på Lolland og ind i projektområdet opretholdes permanent. Ved etablering af banket ved Nældevads Å vil der være en midlertidig ubetydelig på artens fortsatte spredningsmuligheder i den periode.

Der er ikke påvist stor vandsalamander, spidssnudet frø, grønbroget tudse, springfrø, odder, løvfrø, samt potentielle levesteder for grøn mosaikguldsmed i projektområdet.

3.8.8.5 Afværgeforanstaltninger

Arbejdsområder og arbejdspladser friholdes mest muligt for belysning om natten.

For at sikre mod individdrab af padder i anlægsperioden etableres der midlertidige paddehegn mellem anlægsområdet og tre vandhuller, således at padderne ledes væk fra anlægsområdet. Desuden hegnes ved Nældevad Å på begge sider, dog således at spredningskorridoren friholdes. Paddehegnet opstilles senest i ynglesæsonen, inden anlægsarbejderne igangsættes, når padderne er mest tilknyttet vandhullerne og inden de juvenile frøer går på land, dvs. i perioden 1. april - 20. juni.

Der etableres permanente paddehegn langs vejen ved tre vandhuller samt ved tekniske bassiner for at sikre mod individdrab af padder i driftsfasen.

Det vurderes ikke at være nødvendigt at etablere afværgetiltag for flagermus.

Hvis der sker en påvirkning af levesteder i træer, afværget dette ved, at der for hvert flagermusegnet træ vil ske veteranisering i forholdet 1:2, samt fredning af et træ, inden træerne fældes.

3.8.8.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering

Der er foretaget væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områderne N173, Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne. Væsentlighedsvurderingen indeholder vurderinger af de mulige påvirkninger, som anlægsprojektet vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

Natura 2000-område N173 er beliggende ca. 3 km nedstrøms projektområdet. De naturtyper og arter, der potentielt kan blive påvirket, er de marine naturtyper, som befinder sig i nærheden af Nældevads Å's udløb til området, dvs. sandbanke (1110), vadeflade (1140), bugt (1160) og rev (1170). Yderligere er det de vandbetingede naturtyper beliggende nær vandløb som afstrømmer fra projektområdet, såsom rigkær (7230), tidvis våd eng (6410) og vådbundsskove-ne skovbevokset tørvemose (91D0) og elle- og askeskov (91E0). Blandt arter er det skæv- og sumpvindelsnegl, stor vandsalamander samt de havlevende dyr; marsvin, gråsæl og spættet sæl.

Natura 2000-område N177 er beliggende ca. 600 meter opstrøms projektområdet. Der indgår tre store søer i Natura2000-området; Sønder sø, Røgbølle Sø og Hejrede Sø. Habitatområdet er udpeget for en række arter: sumpvindelsnegl, stor vandsalamander, pigmerling og bredøret flagermus.

Anlægsprojektet vurderes ikke at medføre nogen væsentlige påvirkninger på de to Natura 2000-områder, eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlagene i anlægsperioden, da anlægsarbejderne både er af midlertidig karakter, samt vil have en begrænset påvirkning uden for projektområdet.

Afvanding i driftsfasen foregår hovedsageligt ved omlægning af grøfter og udledning via våde regnvandsbassiner. Der sker ikke en overskridelse af miljøkvalitetskrav som følge af udledninger i driftsfasen, hvorfor der ikke vil ske nogen påvirkning af tilstanden i vandområder og dermed heller ikke nogen påvirkning af tilstanden af kvalitets-elementer i N173. Der sikres mod mulig uhensigtsmæssig sedimenttransport, der vil kunne betyde at uønskede miljøfremmede stoffer overføres til Natura 2000-område N173, ved etablering af forsinkelsesbassiner i det omfang der vil være nødvendigt.

N177 Maribosøerne, der er beliggende opstrøms projektområdet, vil ikke blive påvirket af vejvand i driftsfasen.

Der vil ikke være en øget støjpåvirkning ind i Natura 2000-områderne i driftsfasen. Støj vil derfor ikke påvirke fugle og arters raste- og ynglelokaliteter. Ligeledes er der ikke kendskab til vigtige raste- og fourageringslokaliteter

for arter og fugle på udpegningsgrundlaget i områderne omkring projektarealerne.

Ved eventuel opsætning af vejbelysning, vil lyspåvirkningen være helt lokal og vil ikke have en påvirkning på naktaktive arter på områdernes udpegningsgrundlag.

I driftsfasen vil der ske en lille stigning i emissionen af partikler og CO₂. Det vurderes, at stigningen er minimal, og ikke vil ske i umiddelbar nærhed til naturtyper på udpegningsgrundlagene. Samlet set vil der ikke være en øget N-deposition inden for Natura 2000-områderne.

Anlægsprojektet har ikke nogen kumulative effekter i sammenhæng med andre projekter.

Samlet set vurderes påvirkningerne fra anlægsperioden og driftsfasen ikke at medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N173 eller N177.

3.8.9 Geologi, grundvand og hydrologi

3.8.9.1 Eksisterende forhold

Projektet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Samtidigt ligger en stor del af projektområdet inden for indvindingsoplandet til almene vandforsyning (IOL).

Geologisk består jordlagene af moræneler, -sand og -grus samt smeltevandssand, saltvandsler og -grus, der overlejrer kalken. De terrænnære jordlag i området består langt overvejende af moræneler og mindre områder med smeltevandsler. Kun i meget begrænsede områder er der truffet sand ved terræn. Mulighederne for nedsivning af overfladevand i området er begrænset.

Det primære grundvandsmagasin er velbeskyttet i hele projektområdet. Der er derfor ikke udpeget nitrat - eller pesticidfølsomme områder inden for projektområdet.

Smeltevandssandet udgør det primære grundvandsmagasin i området. Herfra indvinder Lolland Forsyning grundvand til Maribo Vandværk fra en kildeplads nær skovområdet Skåningshave. Østofte-Nørballer vandværk indvinder grundvand fra borer i Østofte.

Der findes 2 regionale grundvandsforekomster inden for projektområdet. Begge grundvandsforekomster opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand, men ikke miljømålet for kemiske tilstand på grund af fund af pesticider.

3.8.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der er generelt ikke behov for midlertidigt at grundvands-sænke under anlæg af projektet, da moræneler ved terræn langs store dele af strækningen gør, at grundvand kan håndteres ved almindelig tørholdelse af udgravningen med lænsesumper.

Der kan dog blive behov for midlertidigt at grundvands-sænke ved Koholtvej og Nældevads Å, samt i forbindelse med blødbundsudskiftning i området ved Nældevads Å.

Behovet for grundvandssænkning vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Der udføres afværgeforanstaltninger således, at det sikres, at der ikke sker en på-

virkning af grundvandet, herunder sker en forringelse af den nuværende tilstand eller hindring af mål opfyldelse.

I forbindelse med anlægsarbejdet kan der ske uheld og spild. Hvis det forekommer, kan det medføre en lokal forurening af det terrænnære grundvand. I forbindelse med anlægsarbejdet opbevares og håndteres kemikalier og brændstof således, at risikoen for spild og uheld minimeres. Hvis der alligevel sker et spild, vil dette være lokalt og kan hurtigt afgraves og bortskaffes inden spredning.

Det vurderes derfor samlet, at anlægsarbejdet ikke vil påvirke grundvandsforekomsterne, samt ikke vil forringe grundvandsforekomsterens nuværende tilstand eller hindre senere mål opfyldelse.

3.8.9.3 Påvirkning efter udbygning

Efter udbygning af vejanlægget vil vejvandet blive opsamlet og ledt af tætte grøfter til regnvandsbassiner i særlige drikkevandsområder (OSD). På en mindre del af strækningen, der ligger uden for OSD-området, etableres vejafvandingen uden tæt bund, og vejvandet bliver nedsivnet.

Håndteringen af vejvand vil ikke påvirke drikkevandsressourcerne og grundvandsforekomsterens kemiske tilstand, da grundvandsmagasinerne er velbeskyttede af mere end 20 meter moræneler på hele strækningen, og der ikke anvendes pesticider i driftsfasen.

Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. Det forøgede befæstede vejareal vurderes ikke at påvirke grundvandsdannelsen til grundvandsforekomsterne eller tilstrømningen af grundvand til områder med våd natur.

Der etableres dræn langs vejen på dele af strækningen. Da drænene placeres i moræneler og udelukkede har til formål at tørholde vejaksen vurderes, at det ikke vil påvirke grundvandsstanden i området, reducere grundvandsdannelsen til grundvandsforekomsterne eller tilstrømningen af grundvand til områder med våd natur.

I driftsfasen vurderes påvirkningen fra vejanlægget på drikkevandsressourcen, grundvandsforekomster og indvindingsboringer samlet set at være ubetydelig.

Vejanlægget vurderes ikke at hindre senere mål opfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af områdets grundvandsforekomster.

3.8.9.4 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Ligeledes fastsættes eventuelt behov for udledning af grundvand til vandløb. Kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges i forbindelse med de udførte pumpetest. På den baggrund dimensioneres den rensning af det oppumpede grundvand, der er nødvendig for, at grundvandet kan reinfiltreres eller evt. udledes til vandløb. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

Overvågningsprogrammet indeholder placering af måle-

steder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Vandkvaliteten af det oppumpede grundvand overvåges, uanset om det oppumpede vand reinfiltres eller udledes til recipient. Der er forskellige krav til analyse af det oppumpede grundvand alt efter beliggenhed, lokale forhold og recipientforhold. Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at sikre, at grundvandet ved recirkulation eller eventuel udledning ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere mål opfyldelse i grundvandsforekomster eller målsatte vandområder.

Analyseprogram, behov for overvågning og de øvrige vilkår for grundvandssænkningerne fastsættes endeligt af Lolland Kommune, der er myndighed i forbindelse med tilladelse til grundvandssænkning, reinfiltration udledning.

Eventuelt oppumpet vand fra grundvandssænkninger renses inden udledning til vandløb for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav og grænseværdien for okker. Flowmængden i udledningen tilpasses vandføringen på udførelsestidspunktet og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet.

3.8.10 Overfladevand

3.8.10.1 Eksisterende forhold

Vejanlægget passerer Nældevads Å, som er målsat, samt flere tilløb der ikke er målsatte. Den økologiske tilstand for Nældevads Å er ukendt. Den kemiske tilstand er ikke-god, da miljøkvalitetskravet for kviksølv målt i biota samt kobber og barium er overskredet.

Der er lavet feltundersøgelser og målt DVFI (Dansk Vandløbs-Fauna Indeks) og DFI (Dansk fysisk indeks) i marts 2022 på otte forskellige stationer inden for projektgrænsen i tre forskellige vandløbssystemer i Lolland Kommune: Tilløb til (T. T.) Maribo Nørresø, Nældevads Å og T. T. Nældevads Å inden for området.

Nældevads Å afvander til kystvandområde 34 "Smålandsfarvandet" som indgår i vandområdeplanerne 2021-2027. Vandområdets samlede økologiske tilstand er god. Den kemiske tilstand er ikke-god, hvilket skyldes overskridelser af miljøkvalitetskrav for cadmium, bly og kviksølv.

3.8.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil i anlægsperioden kunne forekomme udvaskning af finkornet materiale samt spild af miljøfarlige stoffer, som vil kunne påvirke overfladevand. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da arbejde langs med vandløb skal begrænses og regnvandsbassiner, der er forsynet med dykket udløb og afspærringsmulighed, etableres tidligt i anlægsperioden for at kunne modstå eventuelle spilduheld samt udvaskning af finkornet materiale til recipient. Det er derudover en forudsætning, at der foreligger en beredskabsplan, som entreprenøren skal følge i tilfælde af uheld med spild og lignende.

Der kan ske påvirkning af Nældevads Å i forbindelse med

midlertidige grundvandssænkninger. Det oppumpede grundvand vil i videst muligt omfang blive reinfiltret fremfor at blive udledt til recipienter. Såfremt reinfiltration ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag, der sikrer, at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt af den udledte vandmængde. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for okker, suspenderet stof og miljøfarlige stoffer inden udledning. Afværgetiltag vil sikre, at den midlertidige grundvandssænkning ikke udgør en forringelse for målsatte vandforekomster og ikke hindre mål opfyldelse for målsatte vandforekomster.

Det målsatte vandløb Nældevads Å udbygges med brinker, således det lever op til kravene for faunapassage af typen B1 (våd).

3.8.10.3 Påvirkning efter udbygning

Udledning af vejvand sker via våde regnvandsbassiner. Vejvandet renses og forsinkes inden udledning, og vandløbene beskyttes mod erosion og hydraulisk overbelastning. Udledningen af næringsstoffer, miljøfremmede stoffer og tungmetaller til recipienten mindskes som følge af opholdstiden og rensning i bassinet.

Som led i miljøvurderingen er det fastslået, at koncentrationen af kobber, zink og benz(a)pyren i vejvand på beregningsniveau ligger over de generelle miljøkvalitetskriterier ved udløb til Nældevads Å. Det er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb, at indholdet med de nuværende teknologiske muligheder ikke kan elimineres fuldstændigt. Det medfører, at der kan ske overskridelse af de generelle miljøkvalitetskriterier for stofferne i selve udledningspunktet. Udledningen vil dog ikke udgøre en forringelse af tilstanden eller hindre mål opfyldelse for Nældevads Å, da der sker en umiddelbar initialfortynding i udløbspunktet, og stigningen i koncentrationen derfor ikke vil være målbar.

Det vurderes, at udledningen til ikke målsatte tilløb til Nældevads Å vil være fortyndet, inden udledning til det målsatte vandløb Nældevads Å, og dermed ikke udgør en forringelse eller hindring af mål opfyldelse i Nældevads Å.

Etablering af brinker omkring Nældevads Å opgraderer passagen til en faunapassage af type B1 (våd). Passagen udgør en lokal påvirkning på baggrund af reduceret lysindfald i selve underføringen. Da påvirkningen er lokal, vurderes denne ikke at påvirke vandområdernes tilstand eller hindre mål opfyldelse.

Da der ikke sker forringelse af tilstanden eller hindring af mål opfyldelse i Nældevads Å eller opstrømsliggende recipienter, vurderes det, at der ikke sker en forringelse eller hindring af mål opfyldelse af slutrecipienten vandområde 34 Smålandsfarvandet.

Det vurderes dermed samlet, at udledningen ikke medfører en forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i målsatte vandområder, ligesom udledning ikke vil medføre en hindring af mål opfyldelse.

3.8.10.4 Afværgeforanstaltninger

Regnvandsbassinerne dimensioneres så store, at mængden

af det vand, der udledes, vil udgøre en begrænset del af vandføringen i vandløbene. Afløbet fra bassinerne reguleres med en drosselledning. Det sikrer, at vandet fra bassinerne udledes med en forsinkelse, der svarer til den naturlige afstrømning og derved ikke medfører erosion eller anden fysisk påvirkning af vandløbene.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT), så indholdet af metaller og andre miljøfarlige stoffer fra vejen og trafikken renses så meget, at vejvandet, efter umiddelbar fortynding i udløbet til vandløbene, ikke påvirker vandkvaliteten i vandløbene.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til vandløb og søer. Samtlige regnvandsbassiner etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet.

Regnvandsbassinerne etableres tidligt i anlægsperioden, og hvor det ikke er muligt, etableres midlertidige bassiner til fældning af materialer og beskyttelse af vandområderne under den følsomme periode, hvor overjorden er blottet og udsat for erosion.

Forud for eventuel udledning af oppumpet grundvand vil grundvandet blive analyseret og de nødvendige renseforanstaltninger vil blive fastlagt i forbindelse med indhentning af udledningstilladelse hos Lolland Kommune. Der skal samtidigt udarbejdes en plan for løbende overvågning af vandkvaliteten i det udledte vand, og tiltag, der skal iværksættes for at sikre, at gældende miljøkvalitetskrav for udledning af grundvand til recipienter kan overholdes, og opnåelse af miljømålene ikke forhindres for målsatte vandområder.

3.8.11 Forurenede grunde

3.8.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet forudsætter, at større mængder jord skal håndteres og transporteres. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurenede og kortlagt efter jordforureningsloven. Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening, derudover er områdeklassificeret jord (al jord inden for byzone) diffus forurenede. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenede, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

Der er foretaget en systematisk gennemgang af flyfotokortlægning indenfor undersøgelsesområdet for at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til muligt forurenede arealer og arealer med potentielle geotekniske konflikter, herunder fyld- og lossepladser, opfyldninger, industriarealer, blødbundsarealer, vandhuller og oplagspladser.

3.8.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Kortlagte områder berøres ikke ved anlægsprojektet.

Håndtering og mellemdeponering af forurenede jord i anlægsperioden skal ske med fokus på at minimere og så

vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Håndtering af forurenede jord skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

Der søges anvendt så meget projektjord som muligt i forbindelse med anlægsarbejdet.

3.8.11.3 Påvirkning efter udbygning

Langs den nye omfartsvej vil jorden med tiden blive dif-fust forurenede med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer (PAH) fra trafikken. Jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenede vejjord.

Påvirkning af jord og grundvandsforurening ved spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld vurderes at være begrænset, da håndteringen vil ske i henhold til gældende lovgivning og beredskabsplan.

Regnvandsbassinerne anlægges med dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. spild på vejen kan tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipienten. Ved drift skal bassinerne oprensede jævnlige for at fjerne sediment og bundslam.

Der vil derfor skulle ske håndtering af rabatjord og slam fra regnvandsbassiner i forbindelse med drift, fremtidige anlægsarbejder langs rute 9 og oprensning af regnvandsbassinerne.

3.8.12 Råstoffer, jordhåndtering og affald

Indenfor undersøgelsesområdet er der ikke udlagte områder til råstofindvinding, hverken råstofgraveområder eller råstofinteresseområder. De nærmeste råstofgraveområder er beliggende mere end 13 km fra undersøgelsesområdet.

For bygge- og anlægsaffald forudsættes, at det håndteres og bortskaffes forsvarligt via bestående ordninger i henhold til Lolland Kommunes gældende affaldsregulativer.

3.8.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der blive brug for råstoffer og materialer i form af især grus, asfalt og beton. Forbruget af råstoffer til udbygning af rute 9 vurderes at være ubetydeligt.

I projektet søges indarbejdet så meget projektjord som muligt i vejanlægget. Dette sparer både ressourcer og transport. Derudover vil der blive genanvendt materialer i det omfang det er muligt, således der ikke skal benyttes jomfruelige ressourcer, herunder ren jord.

Bortskaffelse af affald fra projektet forudsættes at overholde regulativer og lovgivning på området. Miljøpåvirkningen afhænger af mængder og muligheder for genanvendelse.

Andet affald, som ikke kan genanvendes eller nyttiggøres, vil blive deponeret.

3.8.12.2 Påvirkning efter udbygning

I forbindelse med almindelig drift og vedligeholdelse af vejen vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal. Der vil desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af omfartsvejen, som

håndteres i henhold til de gældende kommunale regulativer. Derfor vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

3.8.13 Arealindgreb og ledninger

3.8.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 26,9 ha til selve vejanlægget på rute 9 og ca. 9,9 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 10 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

3.8.13.2 Påvirkning af ledninger

Større ledninger i og i nærheden af rute 9 er blevet kortlagt, og omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

Vejanlægget møder Lolland Varmes hovedledning ved tilslutningen til Vestre Landevej ved Skibevej, hvor de vil få et parallelt forløb langs Vestre Landevej. Omkring Lærkevej krydser vejanlægget pumpestationens ledninger, og igen omkring Koholtvej. Vejanlægget krydser et fjernvarmerør øst for Sørup, hvor omfartsvejen tilsluttes Vestre Landevej.

Energinets 132 kV luftledning krydses flere gange vest for Koholtvej. Energinets gastransmissionsledning, som har været planlagt sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen af rute 9, og der sker en krydsning af ledningen ved Lærkevej. Her vil forløbet af gasledningen og vejanlægget være placeret samme sted på en ca. 250-300 meter lang strækning.

Der ligger desuden mange andre ledninger, kabler og rør, f.eks. tele- og fiberkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

3.8.14 Støjisoleringsordningen

Der vil blive etableret en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet vil administrere ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjregninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter ibrugtagning af det udbyggede vejanlæg.

4. Etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus

4.1 Beskrivelse af tunnelen m.v.

For at skabe en bedre forbindelse mellem Aarhus Havn og motorvejsnettet foreslås det at anlægge en tunnel på ca. 2 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. 2 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 foreslås etablering af tre teknikbygninger i anlægsprojektet. Bygningerne vil også indeholde underjordiske anlæg. Disse vil bl.a. bestå af pumpe-sumpe 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.

4.1.1 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 Sydhavnsvej 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.

4.1.2 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 og vest for Skanderborgvej. I stedet foreslås en ny vejadgang til området fra Skanderborgvej.

4.1.3 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.

4.1.4 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 indenfor gældende tilslutningstilladelse.

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

4.1.5 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 Frederiksbjerg.

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 tværevejene 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 om-lagte 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.

4.2 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 støjdem্পning af boliger i Stavtrup, dels en nærtliggende anvendelse af ca. 60 pct. 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 etableret i en længde på ca. 900 meter. Der vil være et vist overlap mellem støjskærm og støjvold for at sikre tilstrækkelig støjdem্পning. 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 støjdem্পende 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).

4.3 Trafikale forbedringer

Når tunnelen 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 tunnelen. 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.

4.4 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almentilrettet 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 vejlovens §§ 96-98.

Det følger af vejlovens § 95, stk. 1, at ekspropriation til statsveje sker efter reglerne i 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 Østhavsvej, 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 lods-ejer 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 servitut m.v. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsproceduresloven og vejloven.

4.5 Miljømæssige vurderinger

4.5.1 Gældende ret

VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014, 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. 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 habitatdirektivet fuglebeskyttelsesdirektivet. 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.

4.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 2, stk. 1 og 2, jf. bilag 2 og 4, 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 § 4. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægs-

projektet nævnt i § 2, stk. 1 og 2, er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. 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 udførelsmæssige 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 § 6.

4.6 Forholdet til anden lovgivning

4.6.1 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 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 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 og 2, 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 pkt. 13 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 jagt- og vildtforvaltningsloven, jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

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 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.

Det fremgår af § 18 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, jf. lovbekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 (herefter bygningsfredningsloven), at kommunalbestyrelsen ikke må give tilladelse til nedrivning af bevaringsværdige bygninger, før nedrivningsanmeldelsen har været offentligt bekendtgjort, og kommunalbestyrelsen

har meddelt ejeren, om den efter planlovens § 14 vil nedlægge forbud mod nedrivningen.

Efter lov om vandplanlægning 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 vandrammedirektivet.

Det følger af § 8, stk. 3, i indsatsbekendtgørelsen, 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 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.

Havstrategiloven implementerer havstrategidirektivet. 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, der er fastsat i havstrategien.

Det følger af § 8, stk. 1, i 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.

4.6.2 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 § 2, 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 padehegn omkring relevante projektområder.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 2, stk. 1 og 2, er det vurderingen, at gennemførelsen 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 skønmæssige 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.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 2, stk. 1 og 2, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstat-

ningsnatur uden for anlægsområdet, kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanlægning og uden tilladelse m.v. efter de regler, som fraviges i § 6.

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 § 6, 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 forurenede 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 forslagens § 6 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 § 6, 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 Fødevarerklagenævnet, 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 § 7, stk. 1, at myndighedernes afgø-

relser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 2, stk. 1 og 2, som træffes efter de love, der er nævnt i lovforslagets § 7, 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 § 7, 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 § 7, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslagens § 7 og bemærkningerne hertil.

4.7 Ledninger

4.7.1 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 vandforsyningsloven. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i 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 bære 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 gæsteprin-

cippet 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.

4.7.2 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 §§ 10-12 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.

4.8 Hjemmel til særlig regulering af forurening og gener fra anlægsarbejdet

4.8.1 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 naboetlige 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 naboetlige tålegrænse).

4.8.2 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. Særligt støjende arbejder, herunder nedvibrering af spuns og boring af sekantpæle, planlægges udført mandag til fredag i tidsrummet mellem kl. 8-16.

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 anlægsprojekters 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 anlægget af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. 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 §§ 8-9, og bemærkningerne hertil.

4.9 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 pct. 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 (NO_x) 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.

4.10 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 § 2.

4.10.1 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.

4.10.1.1 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.

4.10.2 Byrum, landskab og visuelle forhold

4.10.2.1 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 forskelli-

garte 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.

4.10.2.2 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.

4.10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Da tunnelen etableres under terræn, vil tunnelen 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.

4.10.3 Arkæologi og kulturarv

4.10.3.1 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. Aarhus Kommune har vedtaget ny bevaringsværdighedsliste i august 2024,

hvorved flere bygninger i nærhed af anlægsprojektet blev registrerede som bevaringsværdige, end hvad der fremgår af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af projektet. 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.

4.10.3.2 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 museusloven.

Anlægsprojektet medfører behov for nedrivning af bygningerne på Strandvejen 50 og Marselis Boulevard 167, der begge er udpeget som bevaringsværdige i 2024.

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.

4.10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkning af kulturarven i driftsfasen.

4.10.4 Mennesker, sundhed og materielle goder

4.10.4.1 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 mellem kl. 7-18 (dagperioden) på hverdage. Særligt støjende arbejder planlægges udført i tidsrummet mellem kl. 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 mellem kl. 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 4.1.5 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.

4.10.4.2 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 nrområdet.

Støjskærme ved den vestlige tunnelportal vil medføre skyggevirksomhed 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.

4.10.5 Friluftsliv og rekreative forhold

4.10.5.1 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.

4.10.5.2 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.

4.10.5.3 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 Mar-

selis 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.

4.10.6 Støj

4.10.6.1 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 1 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.

4.10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

Alle anlægsaktiviteter planlægges udført i tidsrummet mellem kl. 7-18 på hverdage (dagperioden). Særligt støjende aktiviteter, herunder boring af sekantpæle og nedvibrering af spunsvægge, planlægges udført i tidsrummet mellem kl. 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 Motor-

vejen 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.

4.10.6.3 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 af støjbelastede boliger over Lden 58 dB falder fra 5.429 til 4.477 i år 2040 svarende til et fald på 18 pct. Derudover reduceres antallet af stærkt støjbelastede boliger over Lden 68 dB fra 2.571 til 1.494 svarende til et fald på ca. 40 pct. 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 procent.

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 pct. Antallet af boliger, der er støjbelastet i intervallet mellem 63 dB og 68 dB, reduceres fra 217 boliger til 4 boliger.

4.10.6.4 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 nærvedliggende 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.

4.10.7 Vibrationer

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 afspejler Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering.

Efter afslutning af dataindsamling til brug for miljøkonsekvensvurderingen har Aarhus Kommune udpeget flere bygninger som bevaringsværdige, hvorfor nedenstående ta-

længelser af antal bevaringsværdige bygninger ikke afspejler det aktuelle antal bygninger inden for den udpegede influenszone. Vejdirektoratet vil i forbindelse med anlægget af tunnelen tage de nødvendige hensyn til naboejendommene. Det gælder uagtet, om en ejendom er udpeget som bevaringsværdig eller ej.

4.10.7.1 Eksisterende forhold

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.

4.10.7.2 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 inden for minimumsafstanden for potentielt bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med etablering af sekantpæle, mens 13 bevaringsværdige bygninger og yderligere 17 normale bygninger ligger inden for 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 uden for minimumsafstanden for vibrationsfølsomme bygninger ved såvel etablering af tunnelvægge med sekantpæle og etablering af indfatningsvægge med nedvibreret spuns.

Området inden for 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 mellem kl. 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.

4.10.7.3 Påvirkninger i driftsfasen

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

4.10.7.4 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 pct. 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.

4.10.8 Natur og biodiversitet

4.10.8.1 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.

4.10.8.2 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-områdets 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 grundvands-sænkninger, og på den baggrund vurderes det, at grundvands-sænkningerne ikke vil have påvirkning på § 3 beskyttede naturtyper.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i pkt. 4.10.8.5.

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-områdets integritet eller bevaringsmålsætninger.

4.10.8.3 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 regnvandsbassins 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 pkt. 4.10.10 Overfladevand.

Emission og deposition af kvælstof fra tunnelen 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.

4.10.8.4 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 pkt. 4.10.8.5.

Der er registreret 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 afværge-

foranstaltninger 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 pkt. 4.10.8.5.

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 pkt. 4.10.8.5.

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 pkt. 4.10.8.5.

Det vurderes sandsynligt, at odder kan forekomme og

fouragere øst for projektområdet i Aarhus Å og Døde Å og potentielt også i Madsbæk 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 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 kan 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 pkt. 4.10.8.5.

4.10.8.5 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 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 udsleses. 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 grundvands-sænkning i den østlige og vestlige del af projektet reinfiltres det op-pumpede 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 pkt. 4.10.9 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.

4.10.9. Grundvand og hydrologi

4.10.9.1 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 Sand2 vurderes at udgøre den terrænnære henholdsvis 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 smeltevandssler.

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 ma-

gasin, 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 nedsvivende forurening på den aktuelle strækning.

4.10.9.2 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 pct. 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 samlede 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 pkt. 4.10.9.4

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 derfor ikke være til hinder for målopfyldelsen om god kemisk og kvantitativ tilstand for den terrænnære og den regionale grundvandsforekomst.

4.10.9.3 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 vej-kassen. 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 grundvanddannelse 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.

4.10.9.4 Afværgeforanstaltninger

Som afværgeforanstaltning vil det oppumpede vand fra de midlertidige grundvandssænkninger blive reinfiltret 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 monitoreret ved løbende måling af ledningsevnen i det oppumpede vand samt i monitoringsboringer, 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 reinfiltration.

I anlægsfasen vil der ske overvågning af sænkingsudbredelsen og vandkvaliteten ved hjælp af monitoringsboringer, hvorfra der udtages vandprøver. Oppumpning og reinfiltration vil blive styret ved hjælp af kontrolmålinger af vandspejlsniveau og ledningsevne i monitoringsboringerne, så sænkningen ikke bliver større end nødvendigt for arbejdets udførelse, og der ikke opstår uønskede påvirkninger som følge af sænkningen. Observationerne anvendes til at skru 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.

4.10.10 Overfladevand

4.10.10.1 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.

Århus 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.

Århus 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.

4.10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Vand fra udgravninger af tunnel- og vejanlæg, herunder også regnvand og grundvand, der siver ind i udgravningerne (læns vand), 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 blottede 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 skrånningerne 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.

4.10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Vand, der opsamles i tunnelen, vil blive samlet i pumpe-sumpe, 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 tilslutnings-tilladelse.

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 midladelafstrømning 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 (stængeste 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 Aarhus 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 Aarhus Å.

For de EU-prioriterede stoffer fluoranthen, pyren og benz(a)pyren overskrideres miljøkvalitetskravene i udløbsvandet, inden udledning til Aarhus Å. Da de i forvejen forekommende koncentrationer af disse stoffer i Aarhus 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 kvælstofniveauer 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 Aarhus 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 vi-

ser, 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.

4.10.11 Jord og forurennet jord

4.10.11.1 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 forurennet.

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 forurennet jord og byggeaffald.

4.10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

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

Al forurennet 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 miljø-

jøgodkendte 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 rensset, før det føres tilbage til grundvandet. Den planlagte kontrol med grundvandssænkningen vil kunne imødegå evt. forureninger, og sikre gennemførelse af de nødvendige rensforanstaltninger, 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.

4.10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vurderes ikke at være påvirkning fra vejanlægget i driftsfasen.

4.10.12 Råstoffer og affald

Udvinning 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.

4.10.12.1 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 transporteret 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.

4.10.12.2 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.

4.10.13 Arealindgreb og ledninger

4.10.13.1 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.

4.10.13.2 Påvirkning af ledninger

Projektet vil medføre omfattende ledningsomlægninger. I Åhavevej, Marselis Boulevard, Adolph Meyersvej og Sumatravej er der mange forsyningsledninger, som skal omlæg-

ges, 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.

5. Fravigelse af råstofloven i lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning

5.1. Gældende ret

Det følger af § 1, stk. 1, i lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, at transportministeren bl.a. bemyndiges til at anlægge Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygge rute 15, Ringkøbing-Herning.

Det følger af lovens § 6, stk. 1, at anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning eller dispensation efter § 50 i lov om naturbeskyttelse.

Det fremgår af råstoflovens § 3, at der ved lovens anvendelse på den ene side skal lægges vægt på råstofressourcernes omfang, kvalitet og sikring af hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcerne, samt tages erhvervmæssige hensyn. På den anden side skal der lægges vægt på beskyttelse af natur og miljø, geologiske interesser, landskabelige værdier m.v.

Det følger af råstoflovens § 7, stk. 1, 1. pkt., at erhvervmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

Af råstoflovens § 8 følger det, at en ansøgning om tilladelse efter § 7 også gælder også som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning til råstofindvinding i jorden.

Af § 10, stk. 1, fremgår det, at en tilladelse efter § 7, stk. 1, skal indeholde vilkår om 1) virksomhedens drift og om efterbehandling af arealet med henblik på at begrænse miljømæssige gener og forebygge forurening af grundvandet og jorden, 2) at der stilles sikkerhed for, at indvindingsområdet bliver efterbehandlet, og 3) at indvindingen og efterbehandlingen sker efter en plan, der er godkendt af regionsrådet, og som indeholder hovedelementerne for indvindingen og efterbehandlingen.

Det følger af råstoflovens § 13, stk. 1, 1. pkt., at regionsrådets afgørelser efter loven eller regler fastsat i medfør af loven kan, for så vidt angår forekomster på landjorden, påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevarerklagenævnet efter §§ 15 og 16.

Det følger af § 16, stk. 8, 1. pkt., at rettidig klage har op-

sættende virkning for den påklagede afgørelse, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet.

Vedrørende råstofindvinding i forbindelse med vejanlæg er der udstedt en cirkulæreskrivelse herom, jf. cirkulæreskrivelse nr. 45 af 22. marts 1991 om råstofindvinding i forbindelse med vejanlæg. Heraf fremgår det, at indvinding af råstoffer udenfor linjeføringen - eller hvis man udvinder i større dybde end betinget af linjeføringen - vil kræve en tilladelse efter råstofloven.

5.2. Transportministeriets overvejelser

Ved lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning blev transportministeren bl.a. bemyndiget til at anlægge Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygge Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Det er Vejdirektoratet, der som anlægsmyndighed står for gennemførelsen af projekterne.

Transportministeriet overvejer løbende, hvordan anlægsprojekter på ministeriets område optimeres bedst muligt i forhold til projektets økonomi, påvirkning af miljø og klima m.v.

De seneste år er der set store prisstigninger på råstoffer fra grusgrave. Det vurderes derfor, at der for Vejdirektoratet vil være en værdi i at udføre projektspecifik råstofindvinding (sidetag), hvor det vurderes relevant til brug for et konkret projekt.

Derudover vil nærtliggende råstofindvinding (sidetag) også medføre positive effekter i form af mindre belastning af omgivelserne og det lokale vejnet ved reducere af transport med lastbiler, færre færdselsuheld og lavere klimabelastning i form af mindre udledning af CO₂.

For Kalundborgmotorvejens tredje etape, estimeres udledningen fra transport af råstoffer (bundsikring og stabilgrus) til anlægsprojektet at være cirka 30.000 ton CO₂. Dette svarer til omkring 18 pct. af projektets samlede udledning af CO₂.

Transport af øvrige råstoffer (primært indbygningsegnet råjord) indgår ikke i ovenstående opgørelse.

For Rute 15 er den estimerede udledning fra transport af råstoffer cirka 2500 ton CO₂, svarende til omkring 16 pct. af anlægsprojektets samlede udledning af CO₂.

5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at tilladelseskravet i råstoflovens § 7 ikke finder anvendelse i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygningen af Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Dermed vil der ikke skulle ansøges om en tilladelse til at foretage råstofindvinding (sidetag) til brug for anlæg af de to projekter.

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojekterne vil blive foretaget på baggrund af proceduren i kapitel 2 a i vejloven. Det betyder, at Vejdirektoratet skal ansøge Trafik-

styrelsen om godkendelse af projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom. Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding gives ved regionsrådet, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

Under sædvanlige omstændigheder, vil ansøgning om regionsrådets tilladelse til råstofindvinding jf. råstoflovens § 7 også gælde som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning jf. råstoflovens § 8. Det betyder, at en ansøgning efter råstofloven også gælder som ansøgning efter andre love, når der efter disse love kræves tilladelse til selve den påtænkte indvinding, f.eks. som ansøgning efter skovlovens § 6, stk. 1, naturbeskyttelseslovens §§ 3, 15, 16 og 18 m.fl., museumslovens § 29 a m.v.

Den foreslåede ordning vil betyde, at Vejdirektoratet fortsat vil skulle indhente øvrige nødvendige tilladelser til brug for råstofindvindingen. Behovet for myndighedstilladelser afhænger af det specifikke råstofindvindingsområde, men det kan f.eks. dreje sig om dispensationer fra naturbeskyttelsesloven vedrørende regler om beskyttelseslinjer, § 3-natur m.v., hvor kommunalbestyrelsen er myndighed.

Udpegnung af projektspecifikke råstofindvindingsområder (sidetag) kan ske uafhængigt af Region Sjællands Råstofplan 2020 og Region Midtjyllands Råstofplan 2016. Det betyder, at Vejdirektoratet både kan foretage råstofindvinding til brug for anlægsprojekterne i områder, der allerede er udlagt som grave- eller interesseområde i råstofplanen, samt i områder, der ikke er omfattet af råstofplanerne, hvis det vurderes, at der vil være anvendelige råstoffer i området, og der ikke er miljømæssige forhold til hinder derfor.

6. Regionale konsekvenser, herunder for länddistrikter

Det foreslåede anlægsprojekt omfattet af § 1 vil medføre en bedre fremkommelighed på Lolland samt sikre en bedre trafikafvikling i og ved Nørreballe. Anlægsprojektet kan have negative konsekvenser for erhvervslivet i Nørreballe og Pårup ved at kundegrundlaget vil kunne mindskes som følge af, at trafikken flyttes ud på omfartsvejen.

Med etableringen af en tunnel under Marselis Boulevard jf. lovforslagets § 2 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 reducere 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. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

Ved at udbygge rute 9, som omtalt i lovforslagets § 1, vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne ved udbygningen af rute 9 vil også medvirke til at reducere rejsetiden for den gennemkørende trafik på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive samt etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Anlæg af en ny omfartsvej kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og 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).

Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard, jf. lovforslagets § 2, 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 personbiltrafikens 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 reducere af støjpåvirkning fra motorvejen til gavn for boliger i Stavtrup. Det forventes, at projektet vil indebære forbedring af trafikikkerheden, 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 trafikens 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 vej-anlægget 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, lokal råstofindvinding m.v.

CO₂-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO₂-reducerende tiltag står mål med CO₂-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (Bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projektet kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (Negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.).

Der henvises til lovforslagets pkt. 3.7 og 4.9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 3.8 og 4.10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Efter færdiggørelsen af anlægsprojekterne vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af statsvejene omfattet af anlægsloven.

Lolland Kommune vil fremadrettet have opgaver med drift og vedligehold af den del af Vestre Landevej, som foreslås nedklassificeret jf. lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 3.

Som det er forudsat i Infrastrukturplan 2035, skal Aarhus Kommune og Aarhus Havn bidrage med hver 300 mio. kr. til gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 2. Der er tale om en fast pris, der ikke prisopregnes.

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.

8.1 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) også kaldet ny anlægsbudgettering.

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 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15 pct.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder mv. 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 har eksterne rådgivningsteams gennemført eksterne 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.

8.1.1 Anlægsøkonomi for udbygningen af rute 9 ved Nørreballe

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 403,1 mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

	(basisoverslag + 10 pct.)	(basisoverslag + 15 pct.)
312,1	343,3	360,4

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 5 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges omkring 1½ år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på 3 til 4 år.

Anlægsarbejdet forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2025-2027: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2027-2029: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2029: Forventet åbning

2030: Færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2025	5,1
2026	37,5
2027	133,3
2028	134,5
2029	39,8
2030	10,2

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51) baseret på projektets bevilling.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 0,7 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til -259 mio. kr. (FFL-2024, indeks 143,35). Notat om de samfundsøkonomiske beregninger ligger offentligt tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for rute 9.

Basisoverslag	Ankerbudget	Samlet anlægsbudget
---------------	-------------	---------------------

8.1.2 Anlægsøkonomi for anlægget af tunnel under Marselis Boulevard

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15 pct.)
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 borer, 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.

8.2 Anlægsprojekternes økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

Arbejdet med at beskrive anlæggene i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet og 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 projektførelsen 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 trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner, regioner og de statslige styrelser vil i relation til anlægsprojekterne 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 anlægsprojekterne. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i §§ 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.

Lovforslaget vil medføre, at Vejdirektoratet ikke skal indhente regionsrådets tilladelse til råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget

og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den foreslåede udbygning af rute 9 vil øge fremkommeligheden, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel vil bl.a. være reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende rute 9 i anlægsperioden vil være begrænset, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

Det bemærkes, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt endeligt at vurdere de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Disse vil skulle opgøres, når lovforslaget udmøntes.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenserne består i, at projektet efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, men vil også i anlægningsperioden medføre mindre gener for erhvervslivet som anvender vejstrækningen.

Udbygningen af rute 9 ved Nørreballe vil medføre, at dele af trafikken flyttes ud på omfartsvejen. Det vil for erhverv beliggende i Nørreballe og Pårup kunne mindske kundegrundlaget.

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.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser forventes at medføre administrative konsekvenser under 4 mio. kr.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

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

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunal-

bestyrelsens og statslige myndigheders afgørelser vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed for så vidt angår de love, der er nævnt i lovforslagets § 7, stk. 1. Afgørelser efter de nævnte love kan i stedet påklages til transportministeren jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

11. Klimamæssige konsekvenser

De klimamæssige konsekvenser er vurderet for henholdsvis udbygning af rute 9 ved Nørreballe og ved anlæg en tunnel under Marselis Boulevard.

I forhold til udbygningen af rute 9 ved Nørreballe vil anlægsprojektet medføre en klimapåvirkning som følge af anlægsarbejde og en mindre stigning i trafikken.

Det er beregnet, at CO₂-udledningen fra anlægsperioden er ca. 9,3 tusind ton, hvor størstedelen af udledningen er fra transport af materialer til byggepladsen. Derudover vil trafikken på rute 9 medføre en meget begrænset stigning i CO₂.

Der henvises til pkt. 3.7.

Vedrørende anlægget af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus vil anlægsprojektet have en klimapåvirkning i forbindelse med anlæg og den efterfølgende drift.

Det samlede CO₂-udslip i anlægsperioden er beregnet til ca. 92.000-165.000 ton CO₂ afhængigt af den teknologiske udvikling i anlægsperioden. Det er beregnet, at denne mertrafik vil give anledning til en forøgelse af det årlige CO₂-udslip med 40 ton. 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.

Der henvises til pkt. 4.9.

12. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Anlægsprojekternes miljø- og naturmæssige konsekvenser er vurderet i miljøkonsekvensrapporterne for henholdsvis udbygning af rute 9 ved Nørreballe og anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard. Miljøkonsekvensrapporterne er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

Der henvises til pkt. 3.8 om de miljø- og naturmæssige konsekvenser ved udbygning af rute 9 ved Nørreballe og til pkt. 4.10 om de miljø- og naturmæssige konsekvenser ved anlæg en tunnel under Marselis Boulevard.

13. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojekterne vil kunne 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 (Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parla-

mentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojekternes påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

13.1 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 anlægsprojekterne i overensstemmelse med tilladelseskrauet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojekternes indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne herunder vurdering af anlægsprojekternes indvirkning på Natura 2000-områder.

Miljøkonsekvensrapporterne 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 pkt. 3.8 og 4.10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojekterne er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

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

13.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiv

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 Na-

tura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojekterne i lovforslagets §§ 1 og 2 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projekternes virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projekternes påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i pkt. 3.8 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N173, Smålandsfærvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6.

Der er endvidere foretaget væsentlighedsvurdering i forhold til indvirkninger på relevante Natura 2000-områder i forhold til projektet nævnt i § 2. 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 fire 4 km syd for projektområdet. Det vurderes, at anlægsprojektet ikke medfører risiko for skade på Natura 2000-områdets integritet eller bevaringsmålsætninger.

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.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet

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

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

13.3 Århus-konventionen

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 Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århuskonventionen, 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 IPPC-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 mv. 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.

13.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle mål-satte 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 kvalitetslementer (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 i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen. 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 indsatsbekendtgørelsen, 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 indsatsbekendtgørelsen, 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 miljøkonsekvensrapporterne vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter ved-

rørende 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 anlægsprojekterne 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 projekterne ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

13.5 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 én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter Miljømålsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (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 miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojekterne i dette lovforslag vurderet, 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.

14. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget vedrørende udbygning af rute 9 har i perioden fra den 12. december 2023 til den 15. januar 2024 (34 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Friluftsrådet, KL, Lolland Kommune, NOAH, Region Sjælland og Rådet for Bæredygtig Trafik.

Udkast til lovforslaget til tunnel under Marselis Boulevard har i perioden fra den 3. februar 2025 - 5. marts 2025 (31 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aarhus Kommune, Aarhus Havn, Aarhus Transport Group (ATG), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Danske Havne, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, DI Transport, DSB, Energinet, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FDM, FOA, Friluftsrådet, Håndværksrådet, ITD, Kommunernes Landsforening (KL), Landsorganisationen i Danmark (LO), NOAH, Region

Midtjylland, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikselskaber i Danmark og Østjyllands Brandvæsen.

Udkast til lovforslaget til ændring af lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning har i perioden fra den 12. december 2024 til den 15. januar 2025 (34 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Danske Regioner, Region Midtjylland, Region Sjælland, Ringkøbing-Skjern Kommune, Herning Kommune, Kalundborg Kommune, Holbæk Kommune, Kommunernes Landsforening (KL).

15. 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	Ingen	Projekterne finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne for rute 9 (samlet anlægsbudget i mio kr. 2025-prisniveau, FFL-25 146,1) anslås til 403,1 mio. kr. i 2025-2030. Anlægsudgifterne for tunnel under Marselis Boulevard (samlet anlægsbudget i FFL-25 vejindeks 256,01) anslås til 4.241,9 mio. kr. Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Kommuner og regioner vil skulle behandle færre ansøgninger om myndighedstilladelser til brug for anlægsprojekterne som følge af fravigelse af anden lovgivning jf. lovforslagets § 6.	Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Regionale konsekvenser	Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling. Direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn vil forbedre trafikafviklingen og reducere rejsetiden.	Mindre konsekvenser for erhverv i Nørrebalke og Pårup. I området omkring Aarhus vil der i anlægsperioden 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.	Projekterne medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.	Der vil under anlægsarbejderne være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.

	<p>Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres.</p> <p>Forbedring af adgangen til Aarhus Havn, herunder reduceret rejsetid, forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også pendlere.</p> <p>Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.</p>	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres.
Klimamæssige konsekvenser	Lokal råstofindvinding til brug for anlægsprojekterne vil kunne frembringe nogle af de råstoffer, som er nødvendige til anlægsprojekterne. Det vil dermed også betyde, at råstofferne ikke vil skulle transporteres så langt med lastbil, hvilket vil reducere udledningen af CO ₂ i anlægsperioden.	Udbygningen af rute 9 ved Nørreballe og alægget af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus vil have en klimapåvirkning i forbindelse med anlæg og den efterfølgende drift.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	<p>Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning for rute 9.</p> <p>Reduceret støjbelastning af boliger langs Marselis Boulevard og boliger i Stavtrup nord for Aarhus Syd Motorvejen.</p>	<p>Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde.</p> <p>Inden råstofindvindingen til brug for anlægsprojekterne påbegyndes, skal der foretages en vurdering af, om anlægsaktiviteten vil medføre væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a. Råstofindvindingen vil blive behandlet som projektændring til anlægsloven. Trafikstyrelsen er myndighed</p>
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/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ x

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader og broer, der er åbne for almindelig færdsel, og som

administreres af stat eller kommune. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje. Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2, følger det, at administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet.

Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene. Af vejlovens § 12, stk.

1, 1. pkt., følger, at det ved lov bestemmes, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje, der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Det foreslås i § 1, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til 1) at udbygge rute 9 ved Nørreballe, 2) nedlægge dele af statsvejen Vestre Landevej, 3) nedklassificere en strækning af Vestre Landevej og 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier i forbindelse med projektet.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 1 til loven.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at foretage udbygningen af rute 9 ved Nørreballe, som foruden anlæg af en ny omfartsvej nord om Nørreballe også omfatter bl.a. etablering af nye kryds, overføring af Koholtvej på en bro over omfartsvejen, anlæg af nye lokaleveje og adgangsvej, underføring af Nældevads Å samt en cykelsti fra Nørreballe til Sørup. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at nedlægge to mindre delstrækninger af statsvejen Vestre Landevej, nedklassificere en delstrækning af statsvejen Vestre Landevej til kommunevej samt anlægge og omlægge kommunale veje og stier.

Nedlæggelse af dele af statsvejen og nedklassificering af en delstrækning af statsvejen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Lolland Kommune overtager delstrækningen, vil kommunen samtidig 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.

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

Det foreslås i § 1, stk. 2, at kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, fremgår af bilag 1 til loven.

Til § 2

Det foreslås i § 2, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til at 1) anlægge en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, jf. bilag 2, 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 3.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 2 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, her-

under 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 3 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 4.

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

Forslaget vil medføre, at transportministeren, hvilket forventes at 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 § 3

Det foreslås i § 3, at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojekterne i §§ 1 og 2.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg.

Det vil ligeledes medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus som nævnt i § 2, stk. 1, og de dertilhørende anlæg. Transportministeren kan ligeledes etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen som nævnt i § 2, stk. 2.

Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 5, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til § 4

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes 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 § 4, at anlægsprojekterne nævnt i §§ 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.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede §§ 1 og 2, hvorefter transportministeren bemyndiges til at udbygge rute 9 ved Nørreballe og etablere tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, jf. lovens bilag 1-4 og projektbeskrivelserne i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projekterne, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingerne til anlægsprojekterne og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojekterne herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 4. 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 de administrative tilladelser.

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 § 4 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojekterne. Det er en forudsætning, at projekterne 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, vil bestemmelsen i § 4 ikke indebære 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 § 5

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 § 5, at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projekterne, jf. §§ 1 og 2, i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i vejloven.

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 anlægsprojekterne, 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 miljøkonsekvensrapporterne er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end dem, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporterne, 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 miljøkonsekvensrapporterne, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til pkt. 3.8 og 4.10 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojekterne 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 § 6

De arealer, hvorpå anlægsprojekterne 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 § 6, stk. 1, 1. pkt., at anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenede jord og § 20, § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojekterne omfattet af lovens §§ 1 og 2, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8 og naturbeskyttelseslovens § 20, og at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

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 jordforureningslovens § 8 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse fra kommunalbestyrelsen til at ændre arealanvendelsen, inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Vedtagelse af anlægsloven udgør dermed tilladelsen til at ændre arealanvendelsen.

Det foreslås derudover, at der ikke skal indhentes tilladelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 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 jordforureningslovens § 8 samt 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 af planlovens § 35, jordforureningslovens § 8 og naturbeskyttelseslovens § 20 vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde eller skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelsen vil også

gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Det foreslåede medfører endvidere, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Anlægsprojekterne, jf. §§ 1 og 2 vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Det foreslås i § 6, stk. 1, 2. pkt., at anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke kræver tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.

Det foreslåede vil medføre, at der ikke skal indhentes en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med eventuel etablering af råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlæg af rute 9. Inden råstofindvindingen påbegyndes, skal der foretages en vurdering af, om anlægsaktiviteten vil medføre væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a. Trafikstyrelsen er myndighed.

Der henvises til pkt. 3.8 og 4.10 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

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 vil dog kun regulere arbejder, der er omfattet af lovforslagets §§ 1 og 2, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 5. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af §§ 1 og 2, vil således stadig forudsætte, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 6 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen vil endvidere alene finde anvendelse i anlægsperioden, indtil projekterne, jf. §§ 1 og 2, er færdige i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene 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 § 6, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, reglerne i bygningsfredningslovens kapitel 5 og reglerne i museumslovens kapitel 8 og 8 a, ikke finder anvendelse på anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2.

Det foreslåede vil medføre, at anlægsprojekterne ikke kræver fysisk planlægning efter planloven, men at anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojekterne. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller

ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projekterne. Arbejderne som følge af anlægsprojekterne nævnt i §§ 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.

Bestemmelsen indebærer også, at bygningsfredningslovens kapitel 5 ikke finder anvendelse i forbindelse med anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2. Det betyder, at der ikke skal gennemføres offentlig bekendtgørelse og underretning af ansøgning om nedrivning af bevaringsværdig bebyggelse. Arealanvendelsen fastlægges ved anlægsloven, hvorefter det ikke er muligt at vedtage planlægning i strid med anlægsloven, herunder ej heller muligt at nedlægge forbud mod nedrivning af bevaringsværdig bebyggelse ved udstedelse af forbud efter planlovens § 14.

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse, så bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i §§ 1 og 2 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 6, stk. 1 og 2, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, miljø- og naturlovgivning ikke vil finde 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 vil bestemmelserne i § 6, stk. 1 og 2, derfor ikke få betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

Til § 7

I forbindelse med gennemførelsen af projekterne omtalt i forslaget §§ 1 og 2 vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven og lov om vandløb. 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 eller Nævnenes Hus, hvis den, der indbringer klagen, er klageberettiget i sagen.

Efter § 48, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse, jf. lov bekendtgørelse 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 § 7, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyt-

telse, lov om vandforsyning m.v., byggeloven og lov om vandløb 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, vandforsyningsloven, byggeloven 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 projekterne nævnt i §§ 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. § 7, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for 6 måneder, jf. lovforslagets § 15.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 7, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projekterne 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 § 7, stk. 1, nævnte love, dvs. 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 gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandforsyningsloven, byggeloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojekterne i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige 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 gennemførelsen af anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojekterne vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojekterne 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 vil heller ikke ændre ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne 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, dvs. 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 § 7, 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 anlægsprojekterne.

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. Hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, kan dog tillægges betydning, hvis det er muligt efter de pågældende love. 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 § 15. Der henvises til bemærkningerne til § 15.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand vil fortsat være gældende.

Det foreslås i § 7, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt i disse sager.

Den foreslåede § 7, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven, bygge-loven, vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojekterne. 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 § 7, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 7, stk. 1, om anlægsprojekterne nævnt i §§ 1 og 2. 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 § 7, stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt og sagsbehandlingsregler.

Det vil alene være sager efter forslagets § 7, 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 § 7, 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.

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 § 8, stk. 1, at lov om miljøbeskyttelse 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. 2.

Det betyder, at hvis der fastsættes regler med hjemmel i stk. 2, vil det være dem, som vil skulle overholdes i forbindelse med anlægget. Det betyder derfor også, at regler udstedt efter miljøbeskyttelsesloven og afgørelser truffet efter samme lov i det omfang, at det omhandler den forurening og gener, som kan fraviges efter reglerne i forslaget til stk. 2 ikke vil finde anvendelse.

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler efter § 8, 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.

Det foreslås i § 8, stk. 2, 1. pkt., at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 2, stk. 1, herunder regler om egenkontrol, tilsyn og håndhævelse.

Med den foreslåede bestemmelse vil transportministeren kunne udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af anlægget af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. Bestemmelsen vil alene omfatte forurening og gener, som normalt 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.

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 projektorrådet, herunder anlægsarbejder i selve tunneltracéet og de omkringliggende vej- og arbejdsarealer m.v.

Erfaringer 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.

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.

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.

Der henvises nærmere til pkt. 4.8 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 8, stk. 2, 2. pkt., at transportministeren herudover kan fastsætte regler om, at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler udstedt efter 1. pkt. ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed

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

Til § 9

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 § 9, stk. 1, 1. pkt., at fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8 fastsætter transportministeren samtidig regler om, at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 8, 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 § 8.

Det foreslås i § 9, stk. 1, 2. pkt., at transportministeren herunder kan fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Transportministeren vil med den foreslåede bestemmelse kunne fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Ved beboere forstås 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 § 8 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 f.eks. udarbejdelse af støjudbredelseskort, anlægsmyndighedens tilbud om kompensation, beboernes indsendelse af de nødvendige oplysninger, udbetalingen m.v.

Det foreslås i § 9, 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 § 8, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig

Det foreslåede vil medføre, 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 § 9, stk. 2, 2. pkt., at transportministeren kan fastsætte regler om, 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 vil ikke indebære 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 § 9, stk. 2, 3. pkt., at transportministeren 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 vil det være 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 § 9, 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 vil ekspropriationskommissionen træffe afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 9, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen vil, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, kunne 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, vil anlægsmyndigheden betale kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning vil først kunne 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 §§ 8 og 9.

Det foreslås i § 9, 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 ekspropriationsprocessloven.

Det foreslås i § 9, 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 § 9, 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 § 10

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 vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. 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.

For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejderne i forbindelse med et statsvejsanlæg. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6 og 4.7.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojekterne nævnt i §§ 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 projekterne nævnt i §§ 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 § 10, 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 vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 10, stk. 3, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt eller fremgår af § 10, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer.

Til § 11

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder 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.

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.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at anlægsmyndigheden ved gennemførelsen af anlægsprojekterne, jf. §§ 1 og 2, skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 10 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

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 § 11, stk. 2, at hvis der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 10 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.

Med den foreslåede bestemmelse vil det blive fastsat, 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 vil i så fald kunne kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojekterne kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 11, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren vil gælde, 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 § 11, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejeren 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 vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der vil blive 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 § 11, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 11, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

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 § 11, 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 § 12, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 10 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 11 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 betyde, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 10, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 11, 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 § 12 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 10 og 11 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 12 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 § 13

I § 13 foreslås det, at Aarhus Kommune og Aarhus Havn yder hver medfinansiering af anlægsprojektet nævnt i § 2 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 med 60 mio. kr. årligt, 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. pr. år, hvor første afdrag er i 2027.

Til § 14

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 624 af den 11. juni 2024 om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse og lov nr. 625 af den 11. juni 2024 om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Det foreslås i § 14, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjbe-

regninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at hele vejanlægget er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Med ordningen vil det blive sikret, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlægget omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i § 14, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Den foreslåede ordning vil være omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet vil det være nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for en ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som nævnt ovenfor som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i § 14, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil medføre, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til transportministeren. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til transportministeren, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 14, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 14, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det vil betyde, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det foreslåede vil medføre, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der henvises herudover til pkt. 3.8.14 i de almindelige bemærkninger.

Til § 15

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 § 15, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist på 6 måneder vil det blive sikret, 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 vil ikke kunne 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 f.eks. betyde, at i en situation, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da dette tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 15, stk. 2, at retten ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal 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 vil sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle 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 § 16

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

Det foreslås i 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, og når støjsoleringsordningen er udløbet 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Til § 17

Det følger af § 1, stk. 1, i lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, at transportministeren bl.a. bemyndiges til at anlægge Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygge rute 15, Ringkøbing-Herning.

Det følger af anlægslovens § 6, stk. 1, at anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning eller dispensation efter § 50 i lov om naturbeskyttelse.

Det følger af råstoflovens § 7, stk. 1, 1. pkt., at erhvervs-mæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

Af råstoflovens § 8 fremgår det, at en ansøgning om tilladelse efter § 7 også gælder som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning til råstofindvinding i jorden.

Det følger af § 10, stk. 1, at en tilladelse efter § 7, stk. 1, skal indeholde vilkår om 1) virksomhedens drift og om efterbehandling af arealet med henblik på at begrænse miljømæssige gener og forebygge forurening af grundvandet og jorden, 2) at der stilles sikkerhed for, at indvindingsområdet bliver efterbehandlet, og 3) at indvindingen og efterbehandlingen sker efter en plan, der er godkendt af regionsrådet, og som indeholder hovedelementerne for indvindingen og efterbehandlingen.

Det følger af råstoflovens § 13, stk. 1, 1. pkt., at regionsrådets afgørelser efter loven eller regler fastsat i medfør af loven, for så vidt angår forekomster på landjorden, kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevarerklagenævnet efter §§ 15 og 16.

Det følger af § 16, stk. 8, 1. pkt., at rettidig klage har opsættende virkning for den påklagede afgørelse, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen 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 anlægsfasen, 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.

Det foreslås, at der i § 6, stk. 1, i lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og

udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning som 2. pkt., indsættes, at anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2 og 3, ikke kræver tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.

Lovforslaget vil medføre, at der ikke skal indhentes en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning i det omfang, at der etableres råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med de to anlægsprojekter.

Lovforslaget ændrer ikke ved, at der vil være tale om en ændring af de to projekter, som vil være omfattet af reglerne for projektændringer i vejlovens kapitel 2 a. Vejdirektoratet vil på den baggrund ikke kunne foretage råstofindvinding (sidetag), før en ændring af projektet er godkendt administrativt af Trafikstyrelsen.