



NOTAT

26. marts 2025
2024-2369

Høringsnotat om forslag til lov om etablering af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om etablering af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus	1
1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringsvarene.....	4
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	5
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	6
2.2.1. Bevaringsværdige bygninger	6
2.2.2. Bekymringer for skader på andre ejendomme.....	7
2.2.3. Adgangsvej og nedlagt olierørledning	8
2.2.4. Økonomisk rentabilitet	9
2.2.5. Luftledningsforbindelse	9
2.2.6. Dobbelttrailere, modulvogntog og særtransport	9
2.2.7. Krydsudformning på Aarhus Havn	10
2.2.8. Vejstatus.....	11
2.2.9. Bekymring for lovproces	11
2.2.10. Ekspropriation og kompensation	12
2.2.11 Støj	13
2.2.12 Støjtolden ved Stavtrup.....	14
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	14



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard har i perioden fra den 3. februar 2025 til den 5. marts 2025 (31 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 3. februar 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 3. februar 2025.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er modtaget høringssvar fra organisationer og borgere, som høringen ikke er blevet sendt til direkte. Disse er markeret med *.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Aarhus Kommune	x	x		
Aarhus Havn	x	x		



Aarhus Transport Group (ATG)				
Advokat Anette Kusk på vegne af sine klienter	x	x		
Cyklistforbundet				
Danmarks Naturfredningsforening				
Dansk Byggeri				
Dansk Erhverv	x	x		
Dansk Erhvervsfremme				
Danske Havne	x	x		
Dansk Lednings-ejerforum				
Danske Regioner				
Dansk Transport og Logistik (DTL)	x	x		
Dansk Ornitologisk Forening				
Danske Shipping- og Havnevirksomheder*	x	x		
Dansk Vandrelaug				
DI Transport	x	x		



DSB	x	x		
Energinet	x	x		
FDM				
Friluftsrådet				
Henrik Andersen*	x	x		
ITD				
KL				
Knut Randbo og Frank Studstrup*	x	x		
NOAH				
Region Midtjylland				
Rådet for Bæredygtig Trafik				
Rådet for Sikker Trafik				
Trafikselskaber i Danmark				
Ulrich Ingø*	x	x		
Østjyllands Brandvæsen				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.



Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Dansk Industri udtrykker generelt opbakning til projektet, der er af væsentlig betydning for afviklingen af trafikken til og fra Aarhus Havn i fremtiden samt for forbedring af bymiljøet omkring Marselis Boulevard i Aarhus.

Dansk Erhverv støtter lovforslaget og anlægsprojektet i sin helhed og bemærker i den forbindelse, at anlægsprojektet har til formål at sikre en effektiv og sikker transport fra motorvejsnettet til Aarhus Havn.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder ser stort potentiale i projektet, da formålet med anlægget er at afhjælpe særligt den tunge trafikafvikling fra Aarhus Havn i fremtiden – altså en fremtidssikring af erhvervet på havnen. Danske Shipping- og Havnevirksomheder giver derfor sin fulde opbakning til projektet.

Aarhus Havn bakker derfor fuldt op om grundlaget for Marselistunnelen, som blandt andet er beskrevet i Infrastrukturplan 2035.

Danske Vognmænd bakker op omkring etablering af en god løsning, som kan aflaste den nuværende Marselis Boulevard.

Danske Havne er meget positive overfor forslag om en ny tunnel, og ser frem til, at der hurtigst muligt sættes gang i at etablere en sådan under Marselis Boulevard i Aarhus.



Henrik Andersen mener, at man skal gentænke hele projektet og droppe tunnelen.

Transportministeriet kvitterer for de positive tilkendegivelser til anlægsprojektet.

Angående forslaget om at gentænke og droppe tunnelen bemærkes det, at forslaget beror på den politiske aftale Infrastrukturplan 2035, hvor det bl.a. fremgår, at et bredt politisk flertal støtter, at der skal anlægges en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Bevaringsværdige bygninger

Ulrich Ingsø bemærker bl.a., at han ikke kan se, at bygningerne (Marselis Boulevard nr. 19 - 49) er benævnt som bevaringsværdige bygninger, da der kun er nævnt 11 bevaringsværdige bygninger i punkt 10.7.2, og rækkehusene alene udgør 15 bygninger, eller matrikler.

Knut Randbo og Frank Studstrup bemærker, at kortlægningen af bevaringsværdige bygninger langs det to kilometer lange projektområde ikke er retvisende. De mener, at der ikke er taget højde for Kommuneplantillæg nr. 161, som blev godkendt inden arbejdet med miljøkonsekvensrapporten blev afsluttet.

Dahl Advokatpartnerskab understreger nødvendigheden af at beskytte bevaringsværdige bygninger, som f.eks. de nævnte rækkehuse på Marselis Boulevard mod skader under anlægsarbejdet, herunder vedrørende vibrationer og grundvandspåvirkninger.

Aarhus Kommune understreger nødvendigheden af en opdatering af de bevaringsværdige bygninger i området.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er korrekt, at ejendommene Marselis Boulevard nr. 19-49 ikke er omtalt som bevaringsværdige i bemærkningerne til lovforslaget, som var i offentlig høring. Baggrunden herfor er, at bemærkningerne beror på Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, hvor førømtalte ejendomme ikke er beskrevet som bevaringsværdige. Baggrunden herfor er, at de først er blevet udpeget som bevaringsværdige efter Vejdirektoratet har indsamlet data om dette emne.



Det ændrer ikke ved, at Vejdirektoratet forbindelse med anlægget af tunnelen vil tage de nødvendige hensyn til naboejendommene. Det gælder uagtet om en ejendom er udpeget som bevaringsværdig eller ej.

Transportministeriet har i bemærkningerne tilføjet, at 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 henvises til punkt 4.10.3.1. Lovforslagets formulering vedrørende nedrivning af bevaringsværdige bygninger er som følge af høringssvarene tilpasset, således det i punkt 4.10.3.2 fremgår, anlægsprojektet medfører behov for nedrivning af bygningerne på Strandvejen 50 og Marselis Boulevard 167, der begge er udpeget som bevaringsværdige i 2024.

Transportministeriet er opmærksom på, at lovbekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer (herefter bygningsfredningsloven) indeholder krav om offentlig bekendtgørelse af ansøgning om tilladelse til nedrivning. Anlægslovens regulering af arealanvendelsen medfører, at det ikke er muligt for kommunerne at vedtage kommune- eller lokalplaner i strid med anlægsloven. På den baggrund vurderer Transportministeriet, at proceduren i bygningsfredningslovens kapitel 5 er unødvendig og udgør unødigt administrativt arbejde for kommunerne, da kommunerne ikke har kompetence til at udstede et forbud efter planlovens § 14 i strid med anlægsloven. Af den årsag har Transportministeriet indarbejdet fravigelse af kapitel 5 i lovbekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer.

Transportministeriet gør opmærksom på, at anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at der tages mest mulige hensyn til nærtliggende bygninger. Proceduren er ensartet for alle påvirkede bygningstyper, uagtet om bygningen er udpeget som bevaringsværdig eller ej. Der henvises til proceduren beskrevet i Transportministeriets svar i punkt 2.2.2.

2.2.2. Bekymringer for skader på andre ejendomme

Ulrich Ingsø bemærker bl.a., at der er en stor bekymring for, hvordan man står stillet i tilfælde af skader på husene i forbindelse etablering af sekantpæle, spuns samt andre ting der kommer til i et så stort bygge projekt. Ligeledes er der bekymringer om sætnings-skader, genhusning og bygningskadelige vibrationer.



Transportministeriet bemærker, at anlægsarbejdet vil blive planlagt, så der tages mest muligt hensyn til vibrationer i forhold til naboerne.

Der vil i god tid inden opstart af vibrationsskabende aktiviteter blive udsendt information til de nærmeste naboer. Informationen vil omhandle forventet varighed af de enkelte aktiviteter, fotodokumentation, mv. Boligerne tættest på aktiviteterne vil desuden blive fotodokumenteret i forhold til potentielt opståede revner. I udgangspunktet fotograferes kun udvendigt, men hvis ejerne af bygningen ønsker det, kan dokumentationen også foretages indendørs. Udover fotodokumentationen opsættes vibrationsmålere på de relevante ejendomme. Disse benyttes til at overvåge anlægsaktiviteten.

Der betales normalt ikke kompensation for midlertidige ulemper.

Der kan dog være situationer, hvor tålegrænsen er overskredet, eller der er dokumenterede tab i forbindelse med projektet. Her kan man forelægge sagen for ekspropriationskommissionen, som så vurderer om tålegrænsen er overskredet og i så fald, hvad kompensationen skal være.

2.2.3. Adgangsvej og nedlagt olierørledning

DSB bemærker, at etableringen af Marselis Tunnel vil have betydning for deres infrastruktur, især adgangsvejen til virksomhedens faciliteter, som vil blive afspærret under anlægsperioden. DSB påpeger, at en ny adgangsvej skal etableres for at opretholde driften. Derudover ønsker DSB afklaring vedrørende ansvarsfordeling og bortskaffelse af en nedlagt olierørledning, der ligger tæt på anlægsområdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nedlagte ledninger håndteres på samme måde som andre ledninger, der stødes på. DSB har som ledningsejer de samme forpligtelser og rettigheder, som enhver anden ledningsejer. Betalingsforpligtelsen afklares i næste fase af projektet i dialog med Vejdirektoratet. Det vil være DSB, der som ledningsejer er ansvarlig for, at ledningen håndteres korrekt, ligesom ledningsejer er ansvarlig for, at der indhentes de nødvendige myndighedstilladelser i forhold til spørgsmål vedrørende miljø, sikkerhed osv. der følger med arbejder på ledninger af den type.

Vejdirektoratet vil sørge for, at der opretholdes adgang til DSB's faciliteter på stedet igennem hele anlægsperioden. Hvorledes



adgangen bedst kan opretholdes vil blive afklaret i samarbejde med DSB i næste fase af projektet.

2.2.4. Økonomisk rentabilitet

Henrik Andersen bemærker, at økonomiske og samfundsmæssige argumenter for etablering af tunnelen under Marselis Boulevard ikke holder, da rapporten fra Vejdirektoratet konkluderer, at projektet har en negativ nettogevinst. Han foreslår, at man i stedet fokuserer på at reducere støj via elektrificering af lastbiler og brug af støjdæmpende asfalt og derved sparer 4,1 milliarder skattekroner.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen af projektet også har foretaget en samfundsøkonomisk beregning. Den viser en intern rente på 2,3 pct. og en nettonutidsværdi på lige under -1,1 mia. kr.

Hvorvidt man ønsker at gennemføre anlægsprojektet på trods af konklusionerne i den samfundsøkonomiske beregning er i sidste et politisk valg, som der tages stilling til i forbindelse med behandlingen af lovforslaget i Folketinget.

2.2.5. Luftledningsforbindelse

Energinet bemærker, at de ejer en 150 kV luftledningsforbindelse, der krydser det planlagte område for støjafskærmning langs Aarhus Syd Motorvej. Energinet påpeger, at demonteringen af luftledningen ikke kan ske før 2033/2034, og opfordrer Vejdirektoratet til at tage dialog om mulighederne for at etablere støjafskærmningen i forhold til ledningens servitutarealer og respektafstande.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at det videre arbejde med støjafskærmningen tæt ved højspændingsledningen skal ske i en tæt dialog mellem Vejdirektoratet og Energinet.

2.2.6. Dobbeltrailere, modulvogntog og særtransport

Dansk Industri understreger vigtigheden af, at både tunnelen og krydsene fra starten dimensioneres til at håndtere modulvogntog (EMS1) og dobbeltrailere (EMS2) for at sikre en effektiv og fremtidssikret trafikafvikling for tung trafik.



Danske Shipping- og Havnevirksomheder bemærker, at tunnelen og krydsene bør dimensioneres fra starten for modulvogntog (EMS1) og dobbeltrailere (EMS2) for at sikre en fremtidssikret trafikafvikling, især efter 2040.

DTL understreger vigtigheden af, at tunnelen har en indvendig frihøjde på 5,00 meter for at kunne rumme særtransporter. Derudover lægges der vægt på, at både til- og frakørsler til havnen skal være dimensioneret for lange, brede og tunge transportere, herunder High Capacity Transport, og at infrastrukturen skal opretholdes under byggeperioden.

Aarhus Havn påpeger, at den nuværende krydsudformning ikke tilstrækkeligt understøtter fremtidens behov for tung trafik, især med hensyn til modulvogntog og dobbeltrailere. Havnens vurdering er, at krydsene bør optimeres for at kunne håndtere disse køretøjer og dermed sikre en effektiv og fremtidssikret transport mellem havnen og motorvejene.

Transportministeriet bemærker, at krydsene på havnen og igennem hele projektet er dimensioneret, så der er plads til særtransporter til og fra området. De største særtransporter vil ikke kunne køre i tunnelen, men skal i stedet køre af Marselis Boulevard. Alle særtransporter, der kan køre i tunnelen, skal i udgangspunktet benytte denne. Alle kryds på havnen er planlagt, så modulvogntog kan køre igennem dem.

I forbindelse med projektet er muligheden for at EMS2 vogntog kan køre igennem krydsene til og fra tunnelen også undersøgt. Undersøgelsen har vist at det vil være uproblematisk at klargøre krydsene så EMS2 vogntog kan køre til og fra tunnelen og mod de to terminalområder. Dette vil derfor blive indarbejdet i projektet.

2.2.7. Krydsudformning på Aarhus Havn

Aarhus Havn har bekymringer omkring den nuværende krydsudformning, som de mener ikke understøtter tunnelen effektivt. Aarhus Havn opfordrer til, at der tages højde for et alternativt forslag til krydsudformningen for at undgå negative konsekvenser for erhvervslivet og sikre en mere effektiv trafikafvikling, især for tung trafik.

Danske Havne understreger behovet for en optimeret krydsudformning, der prioriterer tung trafik til havnen, samt foreslår ændringer i Vejdirektoratets forslag til krydsudformning og trafikprioritering.



Dansk Erhverv bemærker behovet for en bedre krydsudformning, der tilgodeser godstransporten, og anbefaler, at krydsudformningen drøftes nærmere mellem relevante myndigheder. De understreger også vigtigheden af, at tunnelen dimensioneres til fremtidens tunge godstransport.

Transportministeriet bemærker, at den valgte krydsudformning er udarbejdet ud fra et samlet hensyn til trafikken i krydset. Der kører meget trafik i de to omtalte kryds, som ikke kun er relateret til erhvervstrafikken til og fra havnen, Det drejer sig f.eks. om trafik til og fra nyt udviklingsområde på Sydhavnen, samt trafik til og fra Molslinjen. Der er gennemført undersøgelser af færgetrafikken i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, som indikerer, at der formodentlig vil være en større andel af trafikken fra færgerne, som ikke kan forventes at anvende tunnelen.

Med baggrund i ovenstående vurderes det, at den løsning der er foreslået i miljøkonsekvensvurderingen, bedst vil tilgodese de forskellige retninger, og den fastholdes derfor. Vejdirektoratet vil i den kommende tid og i de næste faser fortsætte dialogen med Aarhus Havn og Aarhus Kommune om de trafikale forudsætninger på havnen.

2.2.8. Vejstatus

Aarhus Kommune påpeger behovet for at afklare vejstatus for Marselis Boulevard.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Marselis Boulevard fortsat vil være en kommunevej.

2.2.9. Bekymring for lovproces

Dansk Industri vil gerne udtrykke forundring over, at anlægsloven sendes i høring før miljøkonsekvensvurdering er endeligt afsluttet. Dansk Industri anfører, at Vejdirektoratet stadig ikke har offentliggjort deres høringsnotat for de bemærkninger, som blev fremsendt i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen. Det er derfor ikke muligt, at se om projektet i miljøkonsekvensvurderingen er blevet justeret som følge af de indsendte bemærkninger eller projektet er fastholdt herunder Vejdirektoratets bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

Dansk Erhverv finder det beklageligt, at der ikke foreligger et høringsnotat fra Vejdirektoratet, som samler op på MKV-høringen, før fristen for bemærkninger til selve lovforslaget udløber den 5.



marts 2025. Dansk Erhverv har dog samtidig forståelse for, at der har været tale om en presset tidsplan og skal i den sammenhæng udtrykke tilfredshed med, at der er udsigt til at få fremsat og vedtaget lovforslaget i indeværende folketingssamling.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder er bekymrede for processen som følge af, at anlægsloven sendes i høring før miljøkonsekvensvurderingen er endeligt afsluttet. Vejdirektoratet har ved frist for høringssvar til nærværende anlægslov stadig ikke offentliggjort deres høringsnotat, hvor de behandler de spørgsmål, som blev fremsendt i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen. Danske Shipping- og Havnevirksomheder mener ikke, at det er muligt, at se om projektet i miljøkonsekvensvurderingen er blevet justeret som følge af de indsendte bemærkninger eller projektet er fastholdt herunder Vejdirektoratets bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratets høringsfrist til miljøkonsekvensvurderingen af projektet var den 9. januar 2025. Transportministeriet sendte lovforslaget i offentlig høring d. 3. februar 2025.

Det er korrekt, at Vejdirektoratets høringsnotat ikke har været offentligt tilgængeligt i forbindelse med høringen over anlægsloven. Men det skal dog også bemærkes, at Vejdirektoratet i perioden mellem d. 9. januar og frem til Transportministeriet sendte lovforslaget i offentlig høring havde god tid til at få et overblik over de indkomne høringssvar, og om det gav Vejdirektoratet anledning til, at der skulle ske ændringer af projektet, som burde afspejles i lovforslaget.

2.2.10. Ekspropriation og kompensation

Dahl Advokatpartnerskab bemærker, at lovforslaget ikke må begrænse muligheden for erstatning eller kompensation for grundejere ved ekspropriation og anlægsprojekter i medfør af lovforslagets § 8. Der foreslås blandt andet, at der skal gives både kompensation og erstatning for gener (herunder ulempeerstatning), at kompensationen ikke kun skal omfatte gener fra specifikke regler, men også tab som følge af projektet, og at ejendomsjere, ikke kun beboere, skal kunne få kompensation.

Aarhus Kommune bemærker, at der i anlægsbudgettet afsættes midler til ekspropriation og genekompensation for de borgere, som rammes af gener, som er udenfor de almindelige tålegrænser. Aarhus Kommune skal også opfordre til, at der laves en pulje til



kompensation for borgere, der rammes af gener udover Aarhus Kommunes støjgrænser. Det uklart, hvad der sker, hvis Vejdirektoratet støjer udover Aarhus. Kommunes grænseværdier, men under den normale "tålegrænse".

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget ikke ændrer på de almindelige regler for kompensation og erstatning, Erstatninger for ekspropriation udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

I forslaget til § 7 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, så er § 7 tiltænkt den situation, hvor de eksisterende støjgrænser i Aarhus Kommune måtte blive ændret i sådan en grad, at det ikke er muligt at gennemføre anlægsprojektet. Transportministeriet har en forventning om, at dette ikke bliver tilfældet, da projektet også har en klar interesse for kommunen.

Men skulle det imod forventning vise sig, at der bliver behov for at benytte hjemlen i § 7, så fastsættes der med hjemmel i § 8 regler for kompensation for den gene, som en fravigelse af støjreglerne måtte medføre for de beboere, der aktuelt vil være belastet af støj fra anlægsprojektet. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at kompensationsordning skal gælde for beboere, som udsættes for gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader.

Vedrørende Aarhus Kommune bemærkes det, at det følger af miljøkonsekvensvurderingen, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for kommunens eksisterende støjregler.

2.2.11 Støj

Henrik Andersen bemærker, om man overvejet effekten af at anvende støjdæmpende asfalt på den nuværende Marselis Boulevard som kunne reducere støj fra dæk (både biler og lastbiler) betydeligt.

Aarhus Kommune anfører, at det ikke er hensigtsmæssigt, at være tilsynsmyndighed på støjområdet i forbindelse med projektet. Aarhus Kommune foreslår, at tilsyn relateret til støj i forbindelse med anlægsarbejdet, placeres hos en anden myndighed. For at sikre armslængdeprincippet fremfører Aarhus Kommune, at det



eksempelvis kunne være Miljøstyrelsen som har erfaring med tilsyn med støj på miljøområdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke er gennemført beregninger af udskiftning af belægningen på Marselis Boulevard til en støjreducerende belægning, fx drænasfalt. Marselis Boulevard forbliver kommunal vej og dermed er det Aarhus Kommune, der skal tage stilling til hvilken belægning der skal anvendes. En del af formålet med projektet er desuden at skabe en bedre og mere direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn. Dette vil ikke kunne opnås ved anvendelse af støjreducerende belægning.

Transportministeriet har noteret sig kommunens synspunkt om ikke at være tilsynsmyndighed med støj i forbindelse med anlægget af Marselis Tunnel. Transportministeriet er imidlertid ikke enig i, at der skal ske en fravigelse af de normale regler om, at det er kommunerne, som er tilsynsmyndighed med støj. Det er heller ikke normal praksis i Transportministeriets anlægslove, at man fraviger det.

2.2.12 Støjvolden ved Stavtrup

Aarhus Kommune bemærker, at Støjvolden ved Stavtrup kræver særskilt miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet vurderer, at etablering af støjvold ved brug af ren projektjord fra tunnelprojektet ikke kræver miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33. Vejdirektoratet oplyser, at anvendelsen af projektjord fra tunnelprojektet er planlagt til brug for støjvold som en integreret og nødvendig del af projektet, hvormed den anvendte jord ikke er omfattet af affaldsdefinitionen og dermed ej heller omfattet af krav om miljøgodkendelse jf. miljøbeskyttelseslovens § 33 og godkendelsesbekendtgørelsen.

Støjvolden er omfattet af miljøkonsekvensvurderingen for anlægsprojektet.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:



- Der er indarbejdet en fravigelse af bygningsfredningslovens kapitel 5.
- Bemærkningerne til lovforslaget er ændret, så det fremgår, at reglerne i bygningsfredningslovens kapitel 5 ikke finder anvendelse på anlægsprojekterne, således at der ikke skal ske offentlig bekendtgørelse af ansøgning om nedrivning af bevaringsværdige bygninger.

På baggrund af høringssvar er Transportministeriet blevet opmærksom på, at der skal ske nedrivning af bevaringsværdig bebyggelse i forbindelse med anlægsprojektet.

Lovbekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer (herefter bygningsfredningsloven) indeholder krav om offentlig bekendtgørelse af ansøgning om tilladelse til nedrivning. Anlægslovens regulering af arealanvendelsen medfører, at det ikke er muligt at vedtage kommune- eller lokalplaner i strid med anlægsloven. På den baggrund vurderer Transportministeriet, at proceduren i bygningsfredningslovens kapitel 5 er illusorisk og udgør unødigt administrativt arbejde for Aarhus Kommune, da Aarhus Kommune ikke har kompetence til at udstede et forbud efter planlovens § 14 i strid med anlægsloven.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.