



Fremsat den 9. februar 2022 af transportministeren (Trine Bramsen)

Forslag

til

Lov om ombygning af Aarhus H

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojektet med ombygning på og omkring Aarhus H, jf. stk. 2 samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.

Stk. 2. Anlægsprojektet gennemføres inden for det område, der fremgår af kortet i lovens bilag 1, og består af følgende delprojekter:

- 1) Fornyelse af jernbanens spor og konstruktioner.
- 2) Hastighedsopgradering af jernbanen.
- 3) Sporkapacitetsudvidelse ved Aarhus H.
- 4) Perronforlængelse på Aarhus H.
- 5) Etablering af et omkørselsspor 8 på spor 7 på Aarhus H.
- 6) Implementering af nyt signalsystem samt forberedende arbejder dertil.
- 7) Elektrificering af jernbanen samt forberedende arbejder dertil.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 2. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 5, stk. 1.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke dispensation eller tilladelse efter §§ 19, 27, 28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 8 i lov om forurennet jord, § 65, stk. 1 og 2, jf. §§ 3, 16 og 17, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages ved gennemførelsen af projektet af anlægsmyndigheden efter denne lov.

§ 4. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om miljøbeskyttelse, lov om forurennet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

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

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

Stk. 4. Transportministerens afgørelser i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

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

Stk. 6. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

§ 5. Ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1 anvendes reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 6 a i jernbaneloven og regler udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Bestemmelserne i §§ 3, 4, 6 og 7 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, jf. stk. 1.

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1. 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.

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

§ 7. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 6, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 6, skal tilbydes kompensation. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der er særlig udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 6, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, og kan herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

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

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

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

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

Kapitel 4

Ledningsarbejder m.v.

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

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller 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.

§ 9. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og så tidligt som muligt 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, i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under Transportministeriet, og ejere af ledninger omfattet af § 8 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.

§ 10. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

Kapitel 5

Tilsyn

§ 11. Transportministeren fører, i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under ministeriet, tilsyn med, at anlægsmyndigheden overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan som led i udøvelse af tilsynet efter stk. 1, udstede påbud til anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører om at gennemføre anlægsprojektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af denne lov, og regler og afgørelser udstedt i medfør af loven, samt de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Aarhus Kommune til at udøve tilsynet efter stk. 1 og 2. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Kapitel 6

Domstolsprøvelse

§ 12. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov og forskrifter udstedt i medfør af loven skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten og offentliggjort.

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

Kapitel 7

Straf

§ 13. Manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 11, stk. 2, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Kapitel 8

Ikrafttræden

§ 14. Loven træder i kraft den 1. juli 2022.

Kapitel 9

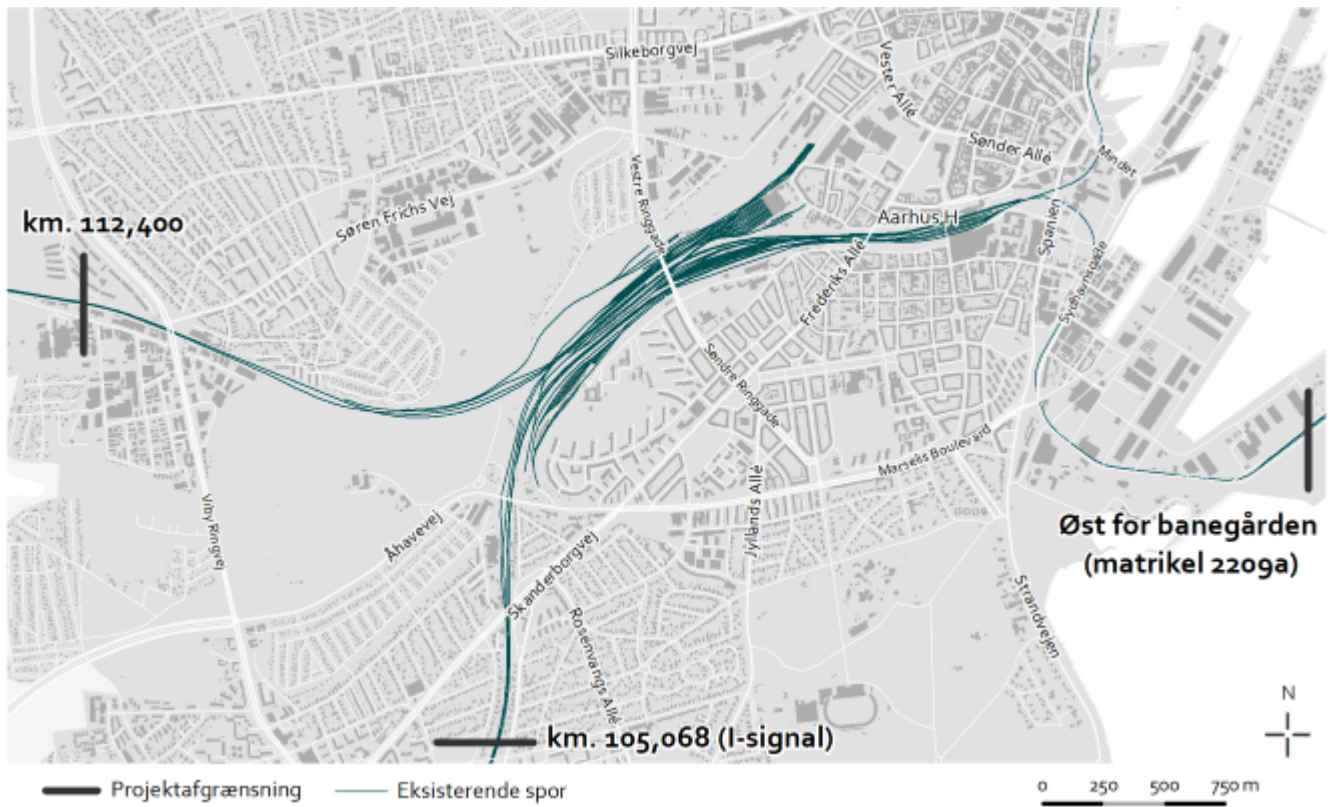
Ændringer i anden lovgivning

§ 15. I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 2397 af 14. december 2021 og senest ved § 2 i lov nr. 2613 af 28. december 2021 foretages følgende ændring:

1. I § 7 indsættes som *nr. 38*):

»38) Kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H.«

Bilag 1



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Anlægsprojektet
 - 3.1.1. Projektområdet
 - 3.1.1.1. Aarhus Banegård
 - 3.1.1.2. Spor
 - 3.2. Beskrivelse af anlægsprojektet
 - 3.2.1. Fornyelse af spor og konstruktioner
 - 3.2.2. Hastighedsopgradering
 - 3.2.3. Sporkapacitetsudvidelse
 - 3.2.4. Perronforlængelse
 - 3.2.5. Omkørselsspor 8 (hollandsk kryds)
 - 3.2.6. Signalprogrammet
 - 3.2.7. Elektrificering af jernbanen
 - 3.2.7.1. Køreledningsanlæg
 - 3.2.7.2. Broarbejder i regi af elektrificeringen
 - 3.3. Miljømæssige vurderinger
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Ekspropriation m.v.
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4.2.1. Ekspropriationer i anlægsprojektet
 - 3.4.2.2. Eldriftsservitut
 - 3.5. Forholdet til anden lovgivning
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.1.1. Plan-, natur- og miljølovgivning
 - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.6. Regulering af forurening og gener fra byggeriet
 - 3.6.1. Gældende ret
 - 3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den påtænkte ordning
 - 3.7. Ledninger
 - 3.7.1. Gældende ret
 - 3.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.8. Skattefritagelse
 - 3.8.1. Gældende ret
 - 3.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 4. Konsekvenser for FN's verdensmål
 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 5.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

- 5.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige
- 5.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne
- 8. Klimamæssige konsekvenser
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
 - 9.1. Planforhold
 - 9.2. Arealforhold og ekspropriation
 - 9.3. Visuelle forhold og arkitektur
 - 9.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.3.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.4. Elektromagnetisme
 - 9.5. Støj og vibrationer
 - 9.5.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.5.1.1. Støj i anlægsfasen
 - 9.5.1.2. Broarbejder
 - 9.5.1.3. Pæleramning
 - 9.5.1.4. Ophængning af køreledninger (OCL-arbejder)
 - 9.5.1.5. Forberedende arbejder forud for elektrificeringen
 - 9.5.1.6. Støj fra arbejdspladser
 - 9.5.1.7. Vibrationer i anlægsfasen
 - 9.5.1.7.1. Mærkbare vibrationer
 - 9.5.1.7.2. Risiko for bygningskadelige vibrationer
 - 9.5.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.5.2.1. Støj i driftsfasen
 - 9.5.2.2. Vibrationer i driftsfasen
 - 9.6. Udledning til luften
 - 9.6.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.6.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.7. Trafikale forhold
 - 9.7.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.7.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.8. Natur og overfladevand
 - 9.8.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.8.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.9. Kulturhistoriske interesser
 - 9.9.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.9.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.10. Rekreative interesser
 - 9.10.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.10.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.11. Befolkning, sundhed og materielle goder
 - 9.11.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.11.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 9.12. Grundvand og drikkevand
 - 9.12.1. Påvirkninger i anlægsfasen

- 9.12.2. Påvirkninger i driftsfasen
- 9.13. Jord og jordforurening
 - 9.13.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 9.13.2. Påvirkninger i driftsfasen
- 9.14. Affald og ressourcer
- 10. Forholdet til EU-retten
 - 10.1. VVM-direktivet
 - 10.2. Århuskonventionen
 - 10.3. Vandrammedirektivet
 - 10.4. Habitatdirektivet og fugledirektivet (Natura 2000)
- 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 12. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget bemyndiges transportministeren til at ombygge Aarhus H og området omkring stationen.

Ombygningen skal muliggøre, at strækningen Fredericia – Aarhus – Aalborg kan betjenes med elektrisk togmateriel, herunder Fremtidens Tog som er en samlet betegnelse for DSB's nye eldrevne togmateriel. Fremtidens Tog skal efter gældende planer indsættes på strækningen mellem Fredericia – Aarhus – Aalborg ultimo december 2026 og dermed også betjene Aarhus H. Derudover udvides kapaciteten på Aarhus H, så stationen bl.a. kan afvikle tog med en længde som Fremtidens Tog.

Før Fremtidens Tog kan ibrugtages på Aarhus H, skal en kæde af projekter gennemføres i den rigtige rækkefølge. Den samlede projektportefølje består af følgende delprojekter: fornyelse af spor og konstruktioner, hastighedsopgradering, sporkapacitetsudvidelse, perronforlængelse, etablering af omkørselsspor 8 (hollandsk kryds), udrulning af nye signaler og elektrificering. Grundet behovet for tæt koordination, er der planlagt en samordning af disse delprojekter, som således udføres i en samlet anlægstakt.

Det samlede anlægsprojekt skal gennemføres under samme sporspærringsmønster for at reducere de trafikale påvirkninger for passagererne og jernbanevirksomheder på Aarhus H. De forberedende arbejder starter i 2024, og ombygningen forventes gennemført således, at det er muligt at ibrugtage Fremtidens Tog ultimo 2026.

Til brug for gennemførelse af anlægsprojektet indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder afskæring af klageadgange, hvilket hænger sammen med, at projektet med dette lovforslag vedtages i enkeltheder af Folketinget. Fravigelsen af anden lovgivning indebærer ikke, at bl.a. de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur-

og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, tilsidesættes i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

2. Lovforslagets baggrund

Der er tidligere truffet en række politiske beslutninger om jernbaneprojekter på Aarhus H og området omkring stationen.

Med den politiske aftale fra 2009 om En Grøn Transportpolitik (S, V, RV, SF, K, LA og DF) blev det besluttet at udrulle et nyt signalsystem på den danske jernbane herunder ved Aarhus H.

Med den politiske aftale fra 2014 om En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK besluttede forligskredsen (S, RV, SF og EL – DF var tidligere en del af forligskredsen), at der skulle udarbejdes VVM-undersøgelser (nu kaldet miljøkonsekvensrapporter) for elektrificering og hastighedsopgradering i Østjylland samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H, hvilket blev hjemlet ved akt 74 af 27. februar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014. I 2017 færdiggjorde Banedanmark VVM-redegørelser for elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen mellem Fredericia – Aarhus – Aalborg, og en supplerende VVM-redegørelse for ombygningen af Aarhus H, der blandt andet omfattede en anlægsteknisk løsning til elektrificering i form af enten en sporsænkning eller hævnning af Bruuns Bro.

I efteråret 2017 besluttede forligskredsen bag Togfonden DK, at elektrificeringen af Aarhus H skal ske ved en sporsænkning under Bruuns Bro. Beslutningen kom på finansloven for 2019 som en del af elektrificering Fredericia-Aarhus. I forlængelse af forligskredsens beslutning om sporsænkning i 2017 blev der med finansloven for 2018 besluttet en hastighedsopgradering på strækningen mellem Aarhus og Langå.

I marts 2020 forelagde Banedanmark et konceptuelt beslutningsoplæg for at samordne alle omfattede projekter ved

Aarhus H under ét samlet projekt for begge involverede forligskredse. Banedanmark blev i den forbindelse bedt om at undersøge og udarbejde et beslutningsgrundlag for et af de forelagte scenarier, kaldet scenarie 3B – den såkaldte helhedsløsning. I helhedsløsningen indgår udover ovennævnte projekter længere perroner, øget kapacitet (ny sporskiftezone), nyt perronspor 8/deling af perronspor 7 samt fornyelsesarbejder. Banedanmark offentliggjorde beslutningsgrundlaget for Helhedsløsningen januar 2021, og i februar 2021 besluttede forligskredsene, at de statslige jernbaneprojekter i beslutningsgrundlaget skulle gennemføres som beskrevet i Helhedsløsningen.

Med aftalen om en Infrastrukturplan 2035 (S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD) blev der afsat finansiering til projekterne om længere perroner, øget kapacitet (ny sporskiftezone), nyt perronspor 8/deling af perronspor 7. Sporfornyelsen er ikke politisk forankret, men varetages som led i Banedanmarks opgaver som infrastrukturforvalter på statens jernbaneinfrastruktur.

I 2021 er der, som følge af beslutningen om at samordne projekterne, gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering af det samlede projekt.

Miljøkonsekvensvurderingerne gennemført i 2017 og den supplerende miljøkonsekvensvurdering gennemført i 2021 udgør således den samlede miljøvurdering af anlægsprojektet med ombygning af Aarhus H.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i overensstemmelse med anlægsloven. Anlægsloven udgør således miljøtilladelsen til projektet, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 1. pkt.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Anlægsprojektet

Lovforslaget giver transportministeren bemyndigelse til at gennemføre ombygningen af Aarhus H og området omkring banegården samt dertilhørende anlæg. I lovforslaget er den samlede ombygning benævnt ”anlægsprojektet”.

Anlægsprojektets delprojekter, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 1-7, beskrives i lovforslagets afsnit 3.2.

3.1.1. Projektområdet

Projektområdet afgrænses mod syd og vest af henholdsvis I-signalet mod Fredericia (KM 105,068) og mod Aalborg (KM 112,400), vest for Broen L. Mod nordøst afgrænses projektområdet øst for Aarhus Hovedbanegård, hvor havnebanen drejer fra til området på Aarhus Havn beliggende på matrikel 2209a. Der henvises til vedlagte kort i lovens bilag 1.

Delprojekterne, som det samlede anlægsprojekt består af, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 1-7, vil dog alene blive gennemført i området umiddelbart øst for Aarhus H og mod

syd til I-signalet mod Fredericia (KM 105,068) samt mod vest til Aalborg (KM 112,400), vest for Broen L. Selve bygge- og anlægsarbejderne udføres således i denne del af projektområdet.

For så vidt angår området umiddelbart øst for Aarhus H, hvor havnebanen drejer fra til området på Aarhus Havn, indgår dette område i projektområdet, idet matrikel 2209a skal anvendes som midlertidig arbejdsplads til håndtering af bl.a. skærver og som mellemdepot for materialer til de øvrige og mindre arbejdspladser. Området og arbejdspladsen på matrikel 2209a er således omfattet af anlægsloven, men der udføres ikke egentlige bygge- og anlægsarbejder i området.

3.1.1.1. Aarhus Banegård

Aarhus H er en såkaldt sækbanegård, hvor der er ind- og udkørsel i samme ende af stationen. Banegårdens hovedbygning er opført i 1926-29, men består i dag af flere bygninger og konstruktioner. Banegården er bygget op omkring en langstrakt S-kurve, hvor perronområdet ligger for enden af sporene under perronhallen. Herfra er der trapper, rulletrapper og elevatorer op til Vandrehallen, hvorfra der er forbindelse til forhallen og hovedbygningen samt til Bruuns Galleri.

Aarhus H har tre regional/fjerntogsperroner med tilhørende seks perronspor (spor 2-7). Spor 2 er placeret nordligst, nærmest stationens hovedbygning, spor 7 er placeret umiddelbart nord for Værkmestergade og Bruuns Galleri. De tre perroner er alle ca. 260 m lange. Banegården har herudover to letbanespor (spor 0 og 1) og en dertilhørende passagerperron, placeret mellem spor 0 og spor 1.

Vandrehallen er placeret over sporene mellem forhallen på Aarhus H og Bruuns Galleri.

Hen over perronområdet ligger Bruuns Bro, der fører M. P. Bruuns Gade hen over spor og perroner. Bruuns Bro består af to selvstændige anlægs-elementer, placeret ved siden af hinanden – dels en betonbro, hvor vej og fodgængertrafikken på tværs af jernbanen afvikles, og hvorpå Bruuns Arkade er placeret, dels en stål-stibro med cykelparkering, hvorfra der er adgang til perronerne.

3.1.1.2. Spor

Vest for Aarhus H deler sporene sig henholdsvis nord mod Aalborg og syd mod Fredericia.

Jernbanestrækningen sydpå mod Fredericia benyttes i dag af både passager- og godstog og betjener både fjern- og regionaltog. Jernbanen er tosporet på hele strækningen og betjenes af flere jernbanevirksomheder, herunder DSB og Arriva.

Jernbanestrækningen nordpå mod Aalborg befares primært med passagertog, og der kører i dag kun i mindre omfang godstog på strækningen. Jernbanen er tosporet på hele

strækningen og betjenes af flere jernbanevirksomheder, herunder DSB og Arriva.

Øst for Aarhus H er der forbindelse til havnen, og sporene benyttes til godstrafik.

3.2. Beskrivelse af anlægsprojektet

Anlægsprojektets delprojekter beskrives overordnet nedenfor i dette afsnit. De økonomiske og miljømæssige konsekvenser er beskrevet i hhv. afsnit 5 og 9. For en detaljeret gennemgang af anlægsprojektets delprojekter henvises til projektets miljøkonsekvensvurderingsmateriale, jf. afsnit 9.

Anlægsprojektet består af en række delprojekter: fornyelse af spor og konstruktioner, hastighedsopgradering, sporkapacitetsudvidelse, perronforlængelse, etablering af omkørselsspor 8 (hollandsk kryds), udrulning af nye signaler og elektrificering. Projekterne samordnes og udføres samtidig i perioden 2025-2027 således, at Fremtidens Tog kan ibrugtages på Aarhus H ultimo 2026, som forudsat i gældende trafikale planer. Forberedende arbejder vil blive igangsat i 2024. Det skal bemærkes, at Banedanmark – udover anlægsprojektet nævnt i § 1 – vil have andre anlægsaktiviteter i Aarhus Kommune, både nord og syd for Aarhus, som forventes påbegyndt eller udført før 2024, som ikke er omfattet af lovforslaget.

3.2.1. Fornyelse af spor og konstruktioner

Fornyelse af spor og konstruktioner er en del af vedligeholdelsen af jernbanen. Fornyelsesprojektet omfatter udskiftning af spor og sporskifter samt omisolering af to togbroer, som ligger ud på jernbaneterrænet inden Aarhus H. Herudover renoveres stål-stibroen med cykelparkering ved Bruuns Bro. Samtidigt med udskiftningen af spor bliver også drænsystemet udskiftet og opgraderet.

Forud for sporfornyelserne udføres præventiv vedligeholdelse af en række spor og sporskifter, der normalt ikke benyttes til daglig togdrift, for at sikre robust trafikafvikling i relation til det behov, der vil opstå i forbindelse med de arbejder, der senere vil pågå inde ved perronområdet på Aarhus H.

Arbejderne gennemføres samtidig med hastighedsopgraderingen, og forud for udrulning af Signalprogrammet og elektrificering af jernbanen.

Som led i sporfornyelsen hæves den mulige hastighed fra 40 km/t til 100 km/t igennem spor 80.

Endelig øges indkørselshastigheden til perronerne.

3.2.2. Hastighedsopgradering

Hastighedsopgraderingen ved Aarhus H er et led i et større projekt med hastighedsopgradering og sporfornyelse på strækningen fra Aarhus – Hobro, som er planlagt udført i 2022 for så vidt angår elementer, der ikke er omfattet af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Hastighedsopgraderingen omfatter de 2 nordlige hovedspor fra Aarhus H mod Hobro (spor 20 og 30). Hastighedsopgraderingen udføres bl.a. ved at optimere linjeføringen for spor 20 og 30 ved at sideflytte sporene på en ca. 2,9 km lang strækning. Samtidigt renses skærverne, drænsystemet renoveres, og der udskiftes et enkelt krydsningssporskifte.

Hastighedsopgraderingen gennemføres samtidig med sporfornyelsen og som grundlag for ibrugtagningen af det nye signalprogram samt elektrificeringen på strækningen.

Når arbejderne er gennemført, kan hastigheden i de to spor hæves til 120 km/t og 130 km/t fra henholdsvis 40 km/t og 110 km/t.

3.2.3. Sporkapacitetsudvidelse

Forlængelsen af perronerne på Aarhus H mod vest nødvendiggør ombygning af sporområdet vest for banegården, idet sporskiftezonen på Aarhus H starter umiddelbart vest for de eksisterende perroner.

Sporombygningen foregår således hovedsageligt umiddelbart vest for de eksisterende perroner, hvor en række spor og sporskifter skal ombygges. Herved etableres nye forbedrede forbindelser for tog på tværs af banegården, hvilket forbedrer fleksibiliteten og muliggør øget togtrafik ind og ud af stationen på Aarhus H.

3.2.4. Perronforlængelse

I forbindelse med sænkningen af sporene under Bruuns Bro og perronhallen, som led i elektrificeringen, er det også nødvendigt at sænke perronerne, hvilket afstedkommer ombygning og opgradering af eksisterende perroner. Passagerperroner for spor 2-7 forlænges i den forbindelse mod vest og får en effektiv længde på op til 320 m, således at det vil være muligt at afvikle tog med en længde svarende til 3 togsæt af DSB's Fremtidens Tog.

Forlængelsen af perronerne medfører, at afstanden mellem spor 2 og 3 og mellem spor 4 og 5 forøges. Forlængelsen mod vest indebærer desuden, at hovedparten af sporskifterne rykkes ud på den anden side af Frederiks Bro, idet sporskiftezonen på Aarhus H starter umiddelbart vest for de eksisterende perroner, som beskrevet i lovforslagets afsnit 3.2.3.

3.2.5. Omkørselsspor 8 (hollandsk kryds)

For at øge kapaciteten på Aarhus H yderligere og gøre trafikafviklingen mere fleksibel, ombygges det eksisterende perronspor 7, således at der etableres et omkørselsspor 8 (hollandsk kryds) på spor 7.

Med omkørselssporet vil det være muligt at afvikle togtrafik med to regionaltoget på ca. 110 meter, der kan ankomme/afgå uafhængigt af hinanden.

Omkørselssporet erstatter en tidligere undersøgt mulighed med etablering af et nyt perronspor 8. Trafiksimuleringer har bekræftet, at kapaciteten for tog på banegården i løsnin-

gen med et nyt omkørselsspor er på niveau med den oprindelige løsning med et nyt perronspor 8, og det bliver lettere for passagererne at skifte tog.

3.2.6. Signalprogrammet

Signalprogrammet erstatter det eksisterende sikringsanlæg, bestående af signaler, skilte, togdetektering og ATC med det Fælles Europæisk signalsystem ERTMS, som er et moderne it-baseret system til fjernbanen, hvor al datakommunikation mellem sikkerhedssystemer og tog foregår via radio.

Med det nye system skal der ikke længere være fysiske signaler langs sporene, som man kan se dem i dag. I stedet vises signaler på en skærm i togets førerrum. Ved implementering af det nye signalsystem på Banedanmarks strækninger installeres nyt teknisk udstyr, sporskiftedrev udskiftes og der opsættes ETCS stopmærker til at styre togtrafikken.

Når signalprogrammet er udrullet og ibrugtaget, vil det være muligt at betjene strækningen med ERTMS.

3.2.7. Elektrificering af jernbanen

Elektrificering af jernbanen ved Aarhus H er et led i en større elektrificering af jernbanen mellem Fredericia – Aarhus – Lindholm. Elektrificeringen fra Fredericia til Aarhus (fra KM 105,068) er planlagt udført fra april 2022 til marts 2024, mens elektrificering af strækningen nord for Aarhus (fra KM 112,400) forventes udført fra marts 2024 til juli 2025.

Der bliver etableret køreledningsanlæg på hovedsporene fra syd ind til Aarhus H og videre mod nord. Ligeledes bliver perronspor 2-7 og en række sidespor elektrificeret.

Elektrificeringsanlægget på åbne strækninger dimensioneres, så det kan godkendes til 200 km/t. På Aarhus H dimensioneres anlægget dog kun til 160 km/t for ikke at skulle lave unødige konstruktionsændringer af spor og broer.

3.2.7.1. Køreledningsanlæg

Køreledningsanlægget består af master og fundamenter, ledninger ophængt på masterne, samt andre elektriske komponenter.

Der benyttes typisk master på de frie strækninger. Masterne

er cirka 8-10 meter høje og placeres på hver side af hvert af jernbanesporene. Fundamenterne til masterne er præfabrikerede betonpæle i længden 3 til 6 meter.

Fundamenterne transporteres ud, hvor de skal anvendes på åbne jernbanevogne. Det forventes, at hovedparten af fundamenterne funderes med anvendelse af en sporkørende rammemaskine, der rammer pælen med 300 – 1000 slag per fundament.

Masterne placeres med en afstand på op til 110 meter på hele strækningen, dog med kortere afstande tættere på stationsområdet og i kurver. På masterne monteres strømførende ledninger, hvorfra togene kan nedtage strømmen. Master med alle ledninger betegnes herefter samlet som køreledningsanlægget.

I området tættere ved Aarhus H og i banegraven kan der fremfor master anvendes rammer eller portaler til at hænge køreledningerne i. Denne konstruktionsform kan være nødvendig for at kunne dække et større område med køreledninger, og hvor det af hensyn til fremkommeligheden ikke vil være muligt at placere master.

Omkring broerne bliver der etableret afskærmninger hen over køreledningsanlægget.

3.2.7.2. Broarbejder i regi af elektrificeringen

Der er 7 broer indenfor projektområdet, som ikke overholder kravene for frihøjde til elektrificeringen.

På Aarhus H er det ikke muligt at føre køreledningerne til elektrificeringen af jernbanen under Bruuns Bro. Den nødvendige frihøjde til elektrificeringen af banegården etableres derfor ved at sænke sporene og perronerne under Bruuns Bro. Sporene og perronerne omkring Aarhus H skal sænkes med op til 50 cm over en strækning på ca. 350 m.

Ud over Bruuns Bro er der følgende 6 broer (se tabellen nedenfor), der ikke overholder kravene for frihøjde til elektrificeringen. For at skabe plads til el-ledningerne hæves brodækket på 3 af broerne, sporene flyttes ved Ringgadebroen, mens broen L, der er en togbro, rives ned, og sporene ombygges. Under Bro nr. 20874, der er en ”flyby-bro” for letbanespor, skal Banedanmarks spor ombygges. Nedenfor er arbejderne ved broerne opsummeret.

Ændringer ved broer som følge af elektrificeringen.

Betegnelse, type	Type	Kort beskrivelse
Gl. Kongevej	Stibærende	Hævning af brodæk.
Skanderborgvej	Vejbærende	Hævning af brodæk.
Kongsvang	Sporbærende	Ombygning af brodæk, overførte spor hæves.

Ringgadebroen	Vejbærende	Sideflytning af hovedspor.
Broen L	Sporbærende	Nedrivning af broen og ombygning af sporene.
Bro nr. 20874	Sporbærende	Ombygning af sporene.

3.3. Miljømæssige vurderinger

3.3.1. 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, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) er for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter implementeret i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf.

Formålet med jernbanelovens kapitel 6 a er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. jernbanelovens § 1, stk. 3.

I jernbanelovens kapitel 6 a forstås ved et projekt: a) etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, og b) andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3. De projekter, der skal miljøkonsekvensvurderes, er oplyst i jernbanelovens bilag 1 og 2.

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 6, at der ved tilladelse ved anlægslov forstås Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 3.

Det følger af jernbanelovens § 38 a, stk. 3, at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra hø-

ring af offentligheden, jf. § 38 h, stk. 6, forudsat at formålet med lovens kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.

Proceduren for miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter, der vedtages ved anlægslov, svarer indholdsmæssigt til den procedure, der er fastlagt i jernbanelovens kapitel 6 a for projekter, som kan tillades administrativt af Trafikstyrelsen, dog med de processuelle fravigelser, som er nødvendige for at opretholde den gældende praksis, hvorefter større vej- og jernbaneprojekter vedtages ved anlægslov, som beskrevet i bemærkningerne til jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 36.

Før jernbaneprojektet skal vedtages ved anlægslov, skal Banedanmark således som udgangspunkt følge de samme regler, som der gælder for projekter, der skal tillades administrativt af Trafikstyrelsen. Dette er bl.a. jernbanelovens § 38 g om udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten og jernbanelovens §§ 38 h og 38 i om gennemførelse af høringer.

De indholdsmæssige krav til miljøkonsekvensrapporten følger af jernbanelovens § 38 g. Det følger bl.a. heraf, at miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet, og at den på en passende måde skal påvise og beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på 1) befolkningen og menneskers sundhed, 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

I jernbanelovens § 38 h, stk. 2, er oplyst en række oplysninger om det pågældende jernbaneprojekt, som Banedanmark skal stille til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder. Oplysningerne skal stilles til rådighed for at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af projektet. Oplysningerne skal stilles til rådighed tidligt i miljøkonsekvensvurderingen, og senest så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 1.

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 6, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte

bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 38 a, stk. 3. Banedanmark fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Ifølge jernbanelovens § 38 a, stk. 3, kan projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fritages fra høring af offentligheden efter § 38 h, stk. 6. En forudsætning for fritagelsen er, at formålet med jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Dette indebærer, at den nationale lovgivningsprocedure skal opfylde målene med kapitel 6 a og herunder VVM-direktivet. Baggrunden for fritagelsen for høring af offentligheden er, at målene med hensyn til offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen, jf. bl.a. betragtning nr. 24 til VVM-direktivets ændring i 2014.

Muligheden for fritagelse vedrører alene høring af offentligheden i jernbanelovens § 38 h, stk. 6. Bestemmelsens indhold om høring af berørte myndigheder, jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, om at bestemte oplysninger skal stilles til rådighed, og § 38 i om høring af andre stater ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet, finder således fortsat anvendelse.

Selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, kan fritages fra kravet om høring af offentligheden, gennemføres der almindeligvis høringer af offentligheden ved sådanne projekter, som svarer til de høringer, som Trafikstyrelsen gennemfører ved projekter, hvor der skal meddeles administrativ tilladelse. Der gennemføres derfor almindeligvis to høringer af offentligheden ved anlægslovsprojekter, dvs. en høring over selve miljøkonsekvensrapporten (mindst otte uger) og efterfølgende en høring over forslaget til anlægsloven, hvor dele af miljøkonsekvensrapporten er indarbejdet (typisk fire uger), som beskrevet i bemærkningerne til jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 84 som fremsat, side 47 og 61.

Hvis der opstår behov for at ændre eller udvide et statsligt jernbaneprojekt, som er tilladt ved anlægslov, vil ændringen eller udvidelsen som udgangspunkt kræve en administrativ tilladelse i overensstemmelse med reglerne herom i jernbanelovens kapitel 6 a.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsprojektet med ombygning på og omkring Aarhus H, jf. lovforslagets § 1, er omfattet af reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, da der er tale om et statsligt jernbaneprojekt omfattet af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3, og da projektet er oplyst i jernbanelovens bilag 1 og/eller 2.

I perioden 2015-2017 har Banedanmark udarbejdet miljøkonsekvensrapporter for elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen mellem Fredericia – Aarhus – Aalborg (Lindholm) og en miljøkonsekvensrapport for ombygningen af Aarhus H. På baggrund af beslutningen om at

samordne delprojekterne i området på og omkring Aarhus H, er der i 2021 udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport af det samlede projekt. Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne, og rapporterne er således udarbejdet i overensstemmelse med reglerne herom i jernbanelovens § 38 g. En sammenfatning af de i miljøkonsekvensrapporterne vurderede påvirkninger på miljøet fremgår af afsnit 9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som led i miljøkonsekvensvurderingen af det samlede projekt, har Banedanmark gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporterne, som opfylder kravene i jernbanelovens § 38 h. Offentligheden er inddraget, selvom der i jernbanelovens § 38 a, stk. 3, er hjemmel til at fritage projekter, der vedtages ved anlægslov, for reglerne om offentlig høring i § 38 h, stk. 6.

Projektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med jernbanelovens regler herom. Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i overensstemmelse med denne anlægslov. Anlægsloven udgør således miljøtilladelsen til projektet, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 1. pkt.

Projektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan- og miljølovgivning m.v., som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse, dispensation eller godkendelse m.v., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 3.

Projektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne. Projektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Det påhviler således anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i miljøkonsekvensrapporterne, jf. også herved den foreslåede § 2 i lovforslaget.

Ombygningen af Aarhus H og den omkringliggende jernbane er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Uanset den omfattende og grundige projektering af projektet, som er udført forud for Folketingets behandling af lovforslaget, kan det formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens vedtagelse kan opstå behov for at foretage visse ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet. Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet f.eks. som følge af tilstedte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke kunne forudses ved projekteringen af anlægsprojektet.

Lovforslagets § 5, stk. 1, fastsætter de overordnede rammer for den miljømæssige behandling af eventuelle projektændringer m.v. Det følger af bestemmelsen, at ændringer eller

udvidelser skal behandles efter reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf.

Hvis de pågældende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporterne, der ligger til grund for vedtagelsen af lovforslaget, vil de som udgangspunkt skulle miljøkonsekvensvurderes og administrativt tillades i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6 a.

3.4. Ekspropriation m.v.

3.4.1. Gældende ret

Af grundlovens § 73 fremgår, 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.

Jernbanelovens kapitel 6 indeholder regler om ekspropriation og anlæg af baner. I overensstemmelse med kravet ifølge grundlovens § 73 er der i jernbanelovens § 30 lovhjemmel til ekspropriation til jernbaneanlæg efter en række nærmere fastsatte formål. Særligt i forhold til elektrificeringsprojekter, indeholder elektrificeringslovens § 13 lovhjemmel til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af elektrificeringen.

Ifølge jernbanelovens § 30, stk. 1, kan transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i § 30, stk. 2. Disse formål omfatter bl.a. udvidelse af eksisterende jernbaneanlæg, jf. § 30, stk. 2, nr. 2, og foranstaltninger af hensyn til udnyttelse m.v. af eksisterende jernbaneanlæg, herunder f.eks. ved etablering af kørestrømsanlæg, jf. § 30, stk. 2, nr. 6.

Der kan i henhold til jernbanelovens § 30, stk. 3, endvidere pålægges ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Ekspropriation efter jernbanelovens § 30, stk. 1-3, sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. jernbanelovens § 30, stk. 4.

Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse, jf. jernbanelovens § 30, stk. 5.

For så vidt angår projekter med elektrificering af statslige jernbanestrækninger er transportministeren ifølge § 13, stk. 1, i lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 og lov nr. 1730 af 27. december 2016 (elektrificeringsloven) bemyndiget til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af elektrificeringen af jernbanestrækninger nævnt i lovens § 1.

Transportministeren kan ifølge elektrificeringslovens § 13, stk. 2, ved ekspropriation pålægge ejendomme langs jernbanestrækninger, jf. lovens § 1, servitut om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for elektrificeringen af anlæg nævnt i lovens § 1.

Ekspropriation efter elektrificeringslovens § 13 sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. elektrificeringslovens § 13, stk. 3.

Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, (i dag § 103, stk. 1 og 2) i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse, jf. elektrificeringslovens § 13, stk. 4.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.4.2.1. Ekspropriationer i anlægsprojektet

Til brug for gennemførelse af anlægsprojektet er der i mindre omfang brug for permanente arealer, primært som følge af sporjusteringer i forbindelse med hastighedsopgradering.

Foruden de permanente arealafståelser vil der også være tale om, at der midlertidigt skal afstås arealer til arbejdspladser fra ejendomme, der grænser op til anlægsprojektet. Det er i projektet prioriteret at etablere arbejdspladserne på Bandedanmarks egne matrikler, bl.a. for at begrænse behovet for midlertidige ekspropriationer så vidt muligt. Arealerne, der eksproprieres midlertidigt, skal typisk afstås i 1-2 år, mens anlægsprojektet gennemføres. Herefter går arealerne tilbage til ejeren til almindelig anvendelse.

Ud over det generelle arbejdsareal er der behov for supplerende arbejdsarealer til broarbejdspladser, oplagspladser, interimsveje m.v.

Gennemførelse af anlægsprojektet forventes kun at nødvendiggøre permanent ekspropriation af arealer i mindre omfang, og der forventes ikke at være behov for totalekspropriation af ejendomme. I alt forventes projektet at medføre, at der skal erhverves ca. 26 m² permanent og ca. 29.547 m² midlertidigt areal. Det endelige antal m² og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

Anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1, består af en række delprojekter, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 1-7, der samordnes og udføres samtidig, som et samlet projekt. De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for anlægsprojektet, foretages i henhold til jernbanelovens § 30, stk. 1, for så vidt angår anlægsaktiviteter, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 1-6, og i henhold til elektrificeringslovens § 13, stk. 1, for så vidt angår elektrificering af jernbanen, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 7.

I det omfang det er nødvendigt at ekspropriere til formål efter både jernbanelovens § 30, stk. 2, og elektrificeringslovens § 13, stk. 1, forventes ekspropriationen at blive gen-

nemført efter reglerne i både jernbaneloven og elektrificeringsloven. Dette må f.eks. forventes at være nødvendigt i forbindelse med de midlertidige ekspropriationer til hovedparten af projektets arbejdspladser, idet projektets karakter – hvor de forskellige delprojekter, der er samordnet og udføres samtidig – indebærer et behov for, at arbejdspladserne kan tilgås og anvendes af anlægsprojektet som helhed, således at arbejdspladserne ikke er øremærket til enkelte delprojekter, f.eks. elektrificering af jernbanen.

Langs med den eksisterende jernbane vil alle jernbanens nabogrunde blive pålagt en eldriftsservitut, jf. afsnit 3.4.2.2.

Der kan endvidere ske fremrykket ekspropriation, pålægges byggelinjer, udføres forundersøgelser m.v. i overensstemmelse med de øvrige regler i jernbanelovens kapitel 6.

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

3.4.2.2. Eldriftsservitut

Som en del af anlægsprojektet pålægges jernbanens naboejendomme servitut om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Eldriftsservituten pålægges ved ekspropriation i medfør af elektrificeringslovens § 13, stk. 2. Eldriftsservituten vil således være identisk med den, der pålægges langs den øvrige strækning mellem Fredericia – Aarhus – Aalborg, som led i elektrificeringen af jernbanestrækningen.

Servituten indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til jernbanen, med hensyn til beplantning og bebyggelse m.v., herunder bygninger, flagstænger og hegn. Det kan blive pålagt ejeren at bringe en servitutstridig tilstand til ophør og at fælde træer, som vurderes at kunne vælte ind på jernbanearialet.

3.5. Forholdet til anden lovgivning

3.5.1. Gældende ret

3.5.1.1. Plan-, natur- og miljølovgivning

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, hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etableres varige anlæg og installationer og gennemføres afværgeforanstaltninger af hensyn til miljøet samt 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. I det omfang der med lovforslaget foreslås fravigelser af plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret dog beskrevet.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 (herefter planloven), vil etableringen af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzone-tilladelse efter planlovens § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske 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. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder forudsætter lokalplanlægning, jf. planlovens § 13, stk. 2.

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

Ifølge § 19, stk. 1, jf. stk. 4, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 (herefter miljøbeskyttelsesloven) skal der indhentes tilladelse hos kommunalbestyrelsen, hvis stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden. Tilladelser efter § 19 kan ændres eller tilbagekaldes af hensyn til faren for forurening af vandforsyningsanlæg, gennemførelsen af en ændret spildevandsafledning i overensstemmelse med en spildevandsplan eller miljøbeskyttelsen i øvrigt, jf. miljøbeskyttelseslovens § 20, stk. 1. Under de samme betingelser kan kommunalbestyrelsen bestemme, at forhold, som med eller uden tilladelse var lovlige ved lovens ikrafttræden, skal ændres eller ophøre, jf. lovens § 20, stk. 2, jf. stk. 3.

Miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, indebærer, at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Der kan dog efter miljøbeskyttelseslovens § 28 gives tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. Kommunalbestyrelsen og miljøministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladel-

se, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og 3. Miljøbeskyttelseslovens § 28 regulerer tilladelsen til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. I medfør af § 27, stk. 2, må stoffer, jf. stk. 1, der er aflejrede i vandløb, søer eller havet, ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1, at virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnte liste (listevirksomhed), ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf.

Det følger af lov om forurenede jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), § 8, stk. 2, at hvis det kortlagte areal er fastlagt af regionsrådet som indsatsområde, jf. § 6, stk. 1, eller hvis det kortlagte areal anvendes til et af de formål, der er nævnt i § 6, stk. 2, skal ejer eller bruger ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse før påbegyndelsen af et bygge- og anlægsarbejde på arealet.

Lov om naturbeskyttelse (naturbeskyttelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1986 af 27. oktober 2021, indeholder en række bestemmelser om beskyttelse af visse naturtyper og om beskyttelseslinjer.

I naturbeskyttelseslovens kapitel 2 er der fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. sø- og åbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16) og skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17). Herudover er der forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, vandløb udpeget som beskyttede, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil forudsætte dispensation fra kommunalbestyrelsen, jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Det foreslås, at anlægsprojektet omfattes af dette lovforslag vedtages i enkeltheder ved lov, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan gennemføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at anlægsmyndigheden kan gennemføre de fysiske indgreb, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

De indgreb, som anlægsmyndigheden bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af projektet. Hensigten er imidlertid – i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove – at indgrebene skal kunne foretages

uden forudgående tilladelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Indgrebene vil skulle ske inden for rammerne af de bagvedliggende EU-direktiver og forordninger, herunder vandrammedirektivet samt habitatdirektivet og fugledirektivet.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 3, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven, naturbeskyttelsesloven, planloven og museumsloven fraviges med anlægsloven.

Fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i projektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag samt inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, der er samlet i de udførte miljøkonsekvensvurderinger. Der henvises også til lovforslagets afsnit 9.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projektet. Der er ligeledes i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne ikke konstateret påvirkning af dels den rødlistede bilag IV art damflagermus, dels bilag IV arten odde, hvilket er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger og de forudsatte afværgeforanstaltninger, som beskrevet i afsnit 9, er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet), lov om naturbeskyttelse § 29 a, herunder bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet) er i dansk ret blandt andet implementeret i lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Ifølge loven skal miljøministeren blandt andet opstille miljømål, iværksætte indsats-

programmer og overvågning og vedtage vandområdeplaner med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med vandrammedirektivet, medmindre direktivets undtagelsesbestemmelser kan finde anvendelse.

Miljømål for de afgrænsede vandforekomster i de fire vandområdedistrikter i Danmark er fastsat i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsprogrammer for vandområdedistrikterne er fastsat i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen). Det følger af indsatsbekendtgørelsens § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelse af fastsatte miljømål.

Det er i anlægsprojektets miljøkonsekvensrapporter vurderet, at projektet ikke vil medføre hverken midlertidig eller varig forringelse af tilstanden i målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelsen af de konkret fastsatte mål for vandforekomsterne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen, således at det sikres, at anlægsprojektet bliver gennemført i overensstemmelse med vandrammedirektivet. Der henvises i øvrigt til lovforslagets afsnit 9, særligt afsnit 9.8. og 9.12, og til afsnit 10.3.

Anlægsmyndigheden har som nævnt ved gennemførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at gennemførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser. Transportministeren fører tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 11.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. gælder fortsat for anlægsprojektet i det omfang, disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det forhold, at den almindelige 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 anlægsmyndigheden og anlægsmyndighedens entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 3, 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. Sådanne afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser endvidere kunne påklages til bl.a. Miljø- og Fødevarerklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for anlægsprojektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 4, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, naturbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om vandforsyning m.v., miljøbeskyttelsesloven, lov om forurenede jord og lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Samtidig gives der mulighed for, at anlægsmyndigheden kan indbringe kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet for transportministeren, hvis anlægsmyndigheden er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 4, stk. 2. Transportministeren vil – som øverste ansvarlig for jernbaneprojektet – 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 § 4, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. forslaget til § 4, stk. 3.

Der foreslås i § 4, stk. 4, tillige en bestemmelse om, at transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Bestemmelserne i § 4 vedrører alene afgørelser, som skal træffes i forhold til arbejder m.v. til brug for gennemførelse af selve anlægsprojektet. Når anlægsprojektet er gennemført og afsluttet, finder bestemmelserne ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de i stk. 1 nævnte regler i forbindelse med driften af anlæggene.

Forslaget ændrer ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne.

Med lovforslaget afskæres klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 4, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen. Der er dog mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 3 og 4 og bemærkningerne hertil.

3.6. Regulering af forurening og gener fra byggeriet

3.6.1. Gældende ret

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangs-

punkt 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.

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

3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den påtænkte ordning

Ved større infrastrukturprojekter kan det ofte være nødvendigt at fravige den almindelige miljøregulering i større eller mindre omfang for at kunne realisere projektet. Forholdene er i praksis håndteret forskelligt i de konkrete projekter, alt afhængigt af projektets karakter. Der kan f.eks. henvises til anlægsloven vedrørende en ny jernbane mellem København og Ringsted, hvor der er tilvejebragt hjemmel til at fravige forbud eller påbud meddelt af kommunerne efter miljøbeskyttelsesloven med henblik på at undgå forsinkelse og fordyrelse af anlægsarbejdet, jf. § 3 i lov nr. 527 af 26. maj 2010. Der kan også henvises til projektet med udbygning af Cityringen, hvor der i lov nr. 552 om en Cityring bl.a. i §§ 14 a og 14 b er tilvejebragt hjemmel til, at transportministeren på den ene side kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen og på den anden side samtidig skal fastsætte regler om kompensation til de beboere, der udsættes for forurening og gener, som følge af de regler transportministeren udsteder.

Gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 kan give anledning til forurening og gener, herunder ulemper, for naboer til projektet i form af støj og vibrationer m.v. Sådanne aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes tilsyn og kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. Det er fortsat udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på anlægsprojektet.

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil blive tilrettelagt således, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og det er bl.a. forsøgt at sikre, at projektets mest støjende aktiviteter gennemføres i dagtimerne. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj, der vil kunne opleves som generende, idet det bl.a. vil være nødvendigt at gennemføre visse støjende aktiviteter i nattetimerne.

Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at den miljøretlige regulering, herunder reglerne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser vedr. støj, kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggø-

relse 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. Såfremt anlægsprojektet nævnt i § 1 bliver forsinket, vil det for det første indebære en risiko for, at der opstår væsentlige fordyrelser i det konkrete projekt. For det andet vil en forsinkelse af projektet, særligt i forhold til elektrificeringen, indebære, at det ikke bliver muligt at ibrugtage DSB's Fremtidens Tog på hele strækningen fra Fredericia til Aalborg ultimo 2026 som forudsat i gældende trafikale planer, hvilket vil påvirke afviklingen af landsdelstrafikken og have betydelige negative samfundsøkonomiske og trafikale konsekvenser.

Det skal derfor 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 støjisolering eller mulighed for at søge væk fra generne og den potentielt sundhedsfarlige belastning, der ligger heri.

Det er imidlertid ikke muligt at gennemføre et anlægsprojekt af denne størrelse og karakter, hvor anlægsarbejderne skal gennemføres i et bynært område og tæt på boligområder, uden at påføre naboer til byggeriet gener, og det kan derfor vise sig vigtigt at kunne skabe sikre retlige rammer for naboer til byggeriet, så de har kendskab til – og kan træffe dispositioner i overensstemmelse med – hvordan de er stillet i forhold til støjniveau og andre gener, forurening, erstatninger, genhusningsmuligheder mv.

Lovforslagets § 6 indebærer, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler og regler udstedt i medfør heraf samt eventuelle afgørelser truffet efter disse ikke anvendelse på anlægsprojektet. Transportministeren vil i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, i stedet regulere forholdene i medfør af anlægsloven. Der vil blive ydet kompensation, jf. lovforslagets § 7 i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, og anlægsaktiviteter under hensyntagen til anlægsprojektets økonomi og fremdrift skal udføres og samtidig indebærer, at de naboretlige tålegrænser, uagtet afværgeforanstaltninger overskrides i væsentlig grad.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 42, eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven, har kommunale myndigheder generelt adgang til, efter en konkret vurdering, bl.a. at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, fra anlægsarbejder skal nedbringes. Med transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 6, stk. 1, vil det være muligt at ændre den regulering af forureningen og generne fra anlægsprojektet, der måtte blive fastsat på denne måde, jf. § 6, stk. 2.

Transportministerens adgang efter § 6 til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra anlægsprojektet tænkes udmøntet i grænseværdier, men således at reglerne

er specifikt rettet mod anlægsprojektet. Grænseværdierne i de regler, der kan udstedes af transportministeren, vil i udgangspunkt blive udtrykt ud fra den metodik, der almindeligvis anvendes, herunder i forhold til støj bl.a. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, »Beregning af ekstern støj fra virksomheder«. Grænseværdierne for anlægsprojektet vil således så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner op for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid.

Hvor en evt. lokal forskrift eller et påbud eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, gør den foreslåede bestemmelse det muligt, at anlægsarbejdet ved transportministerens afgørelse eller 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. Dette kan indebære, at principperne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og den dertil knyttede retspraksis ved transportministerens udnyttelse af hjemlen i lovforslagets § 6 fraviges eller tillægges mindre vægt til fordel for disse hensyn. Transportministeren hører i relevant omfang Sundhedsstyrelsen og miljøministeren samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse.

Den forurening og de gener, der åbnes op for fra anlægsprojektet, skal ligge inden for det, der er vurderet i eksisterende miljøvurderinger af anlægsprojektet, jf. § 2, medmindre der efter lovforslagets § 5, stk. 1, tillades en projektændring, jf. reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf.

Bestemmelsen i § 6, stk. 2, indebærer, at i det omfang transportministeren udsteder regler efter § 6, stk. 1, overgår anlægsprojektets byggepladser, herunder anlægsarbejder i og langs jernbanesporet, ved broer m.v., til at være reguleret af disse regler. Miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer, udstedt i medfør heraf finder således ikke længere anvendelse på de omfattede forureninger og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt af transportministeren.

De udstedte regler skal overholdes af anlægsmyndigheden og anlægsmyndighedens entreprenører. Der vil blive fastsat regler om, at entreprenørerne for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af målinger, beregninger mv., eller lade egenkontrollen gennemføre af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier samt indberette sådanne målinger mv. til tilsynsmyndigheden, forventeligt Aarhus Kommune, eventuelt efter regler i miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven.

Der vil endvidere blive fastsat regler om tilsyn, håndhævelse og straf, og det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse i form af påbud og forbud som normalt skal foretages af

kommunen – evt. efter reglerne i eller udvalgte regler fra miljøbeskyttelseslovens kapitel 9.

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

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. Kolonihaver vil ikke være omfattet af retten til kompensation, idet formålet med kolonihaver ikke er egentlig beboelse, men derimod at sikre muligheden for rekreation og beskæftigelse i fritiden, jf. kolonihavelovens § 1.

Kompensationsordningen vil være et tilbud til naboerne. Transportministeren kan fastsætte i reglerne, at kompensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opsig eventuelle eksisterende aftaler. De fastsatte regler efter § 6 påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af de fastsatte regler.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at anlægsmyndigheden vil skulle orientere de relevante naboer om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 6 og om den tilknyttede kompensationsordning efter § 7. Kredsen af beboere, der vil være berettiget til kompensation forventes fastlagt på baggrund af støjudbredelseskort for den pågældende byggeplads, der vil blive udarbejdet af eksterne sagkyndige. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider e.l. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er anlægsmyndigheden, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Der kan navnlig være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 6 udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i projektet adgang til forurenende eller særligt genevoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten. Kompensation udbetales enten for natarbejde eller aftenarbejde og skal altså ikke sammenlægges. Der ydes ikke kompensation for forurening og gener om dagen. Hvis en beboer modtager kompensation for natarbejde, dækker kompensationen således også generne ved aftenarbejde.

Kompensation vil blive fastsat ud fra støjen, men forudsættes at dække samtlige gener forbundet med anlægsarbejderne i den periode, som kompensationen vedrører, herunder gener i form af støj, lastbilkørsel og trafik i øvrigt, støv, lys,

vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation mv. Skader på bygninger mv. er dog ikke omfattet.

Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt eller stiltiende accepteret af beboeren. Der er ikke tale om en bindende aftale, idet det fortsat er transportministerens regler fastsat efter den foreslåede § 7, der er grundlaget for den kompensation, som beboeren er berettiget til.

Der vil blive fastsat regler om, at udbetalingen af kompensation sker med lige stor del til hver beboer i en husstand. Kompensationen vil som udgangspunkt skulle udbetales til beboerens NemKonto. Kompensationen udbetales normalt i den måned, kompensationen vedrører. Der kan dog ske en højere forudbetaling, f.eks. ved den første udbetaling. Der kan blive fastsat regler om, at beboerne skal orientere anlægsmyndigheden, hvis boligen fraflyttes.

Hvis beboeren meddeler anlægsmyndigheden, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, skal anlægsmyndigheden oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer i Jylland. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 7, stk. 1 og 2, samt reglerne i ekspropriationsprocesloven.

Selvom en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at anlægsmyndigheden fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter denne lov og de regler om kompensation, som transportministeren kan udstede efter den foreslåede § 7, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning på anlægsmyndighedens regning. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er særlig udsat, eller beboere med særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmaessige eller særlige familiemaessige forhold.

Fremgangsmåden ved genhusning forventes overordnet set at være sådan, at beboeren retter henvendelse til anlægsmyndigheden med et forslag til en passende genhusningsbolig, som beboeren selv har fundet. Boligen skal være sammenlignelig med den hidtidige bolig i størrelse, beliggenhed og pris. Udgifterne til en genhusningsbolig må ikke overstige den kompensation, som beboeren ville være berettiget til i egen bolig. Transportministeren kan fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en genhusningsbolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet genhusningsbolig.

Hvis anlægsmyndigheden kan acceptere beboerens forslag til genhusningsbolig, indgås en genhusningsaftale. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og anlægsmyndigheden, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal anlægsmyndigheden indbringe sagen, inklusive beboerens sidste forslag, for Ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Den foreslåede genhusningsordning vil i det hele træde i stedet for de potentielt tvangsmæssige regler om genhusning efter kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. efter byfornyelsesloven, jf. kapitel 9, og §§ 105 og 107. Forslaget til § 7, stk. 6, indebærer således, at byfornyelseslovens kapitel 9 ikke finder anvendelse, for så vidt angår støj fra anlægsprojektet. Det betyder bl.a., at kommunalbestyrelsen ikke har pligt til at føre tilsyn med ejendommene på grund af forurening og gener fra byggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke kan nedlægge forbud mod beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse f.eks. ved brandfare.

Lovforslaget § 7, stk. 2, indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af anlægsmyndigheden, i forbindelse med at der op for forurening og gener fra anlægsprojektet som følge af de regler, der fastsættes efter § 6. Transportministeren kan bl.a. fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsesejendom, herunder en ejer- eller andelslejlighed, der er udsat for en given forurening eller gene, kan anmode anlægsmyndigheden om at købe boligen til markedsprisen.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne udstedt af transportministeren efter forslaget til § 7, stk. 2, men det forventes, at der vil blive taget udgangspunkt i de betingelser, der følger af jernbanelovens § 33 om fremrykket ekspropriation. Såfremt ejeren opfylder de betingelser, der fastsættes efter forslaget til § 7, stk. 2, vil anlægsmyndigheden efter anmodning fra ejeren indhente en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel og vandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Anlægsmyndigheden fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis ejeren ikke kan acceptere værdiansættelsen, kan vedkommende forlange sagen indbragt for Ekspropriationskommissionen. Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet hertil.

Der fastsættes nærmere regler om, at overtagelse ikke kan kræves af beboeren, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning, ligesom overtagelse vil kunne afskære beboeren fra senere at modtage kompensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter endvidere, at anlægsmyndigheden lovligt kan købe den pågældende bolig, hvilket udelukker visse boliger (andelsboliger, almene boliger) afhængigt af de regler og vedtægter, der gælder for den enkelte bolig. Der indføres ikke

adgang til, at anlægsmyndigheden ved ekspropriation får hjemmel til at tilsidesætte vedtægtsbestemmelser i ejer- og andelsboligforeninger for at opnå overtagelse. I givet fald må beboeren benytte muligheden for genhusning eller kompensation. Ved overtagelsen overtager anlægsmyndigheden den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Eventuelt tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

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

3.7. Ledninger

3.7.1. Gældende ret

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje 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 ekspropriationsprocessloven 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 og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

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

Af retspraksis om gæsteprincippet kan bl.a. endvidere fremhæves, at Højesteret i en dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H – dommen om Flintholm Station) har udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77), også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne 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.

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 skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter vejlovens § 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 skal muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

3.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne vil det være nødvendigt at omlægge ledninger og kabler. Ledninger og kabler konflikter f.eks. med projektet på følgende vis:

- I krydsende over- eller underførte veje og stier
- Krydser enten over (luftledninger) eller under jernbanen
- Langs jernbanen, enten i jernbanens tracé eller lige udenfor

For at sikre, at anlægsprojektet i henseende til ledningsomlægninger ikke stilles ringere, end eksempelvis vejmyndigheden ville være stillet ved et vejprojekt, indeholder lovforslagets §§ 8-10 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af det samlede anlægsprojekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 8 skabes

der i loven klarhed over, at gæstprincipperne finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af anlægsprojektet omfattet af denne anlægslov, jf. lovforslagets § 1, uanset om berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, jernbanarealer eller andre offentlige eller private ejendomme, og uanset om det er anlægsprojektet, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Med bestemmelseerne imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt" i den betydning, som Højesteret har tillagt dette i dommen om Flintholm Station, jf. lovforslagets afsnit 3.7.1.

Med lovforslagets § 9 gøres det klart, at anlægsmyndigheden i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Anlægsmyndigheden skal således koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Endvidere fastsættes det i lovforslagets § 9, stk. 2 og 3, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 8 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. I så fald kan transportministeren ifølge lovforslagets § 9, stk. 2, i det tilfælde, at bygherreopgaven er delegeret til en myndighed under ministeriet, påbyde ledningsejeren til at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om en Cityring og lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forudsættes, at anlægsmyndigheden forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Endelig kan transportministeren ifølge lovforslagets § 9, stk. 3, i særlige tilfælde lade ledningsarbejder omfattet af lovforslagets § 9, stk. 2, udføre for ledningsejerens regning. Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således, f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Bestemmelsen

svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 10 skabes der klarhed over, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og takstationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ligeledes fastsættes det, at ved erstatningsfastsættelsen skal reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom finde tilsvarende anvendelse.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 8-10 og bemærkningerne hertil.

3.8. Skattefritagelse

3.8.1. Gældende ret

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren som almindelig indkomst, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for. Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri. Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling, evt. i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

Hvorvidt anlægsmyndighedens erstatning eller kompensation er skattepligtig eller skattefri for modtageren, afhænger således af en konkret vurdering af bl.a. vilkår og udbetalingsmåde. Anlægsmyndighedens udbetaling af kompensation eller erstatning vil efter gældende regler i nogle tilfælde være skattefri og i andre tilfælde skattepligtig. Erstatning eller kompensation vil f.eks. som udgangspunkt være skattepligtig, når udbetalingsperioden ikke på forhånd ligger fast, eller når størrelsen af udbetalingen varierer med støjniveauet.

3.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da kompensationen udmåles under forudsætning om skattefrihed, foreslås der med dette lovforslag indført en regel i ligningsloven om, at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 7, stk. 1 og 2, i alle tilfælde gøres skattefri for modtageren.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes at understøtte opfyldelse af FN's verdensmål i forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst samt især for så vidt angår mål 9 om industri, innovation og infrastruktur.

I forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst vil projektet forventeligt have afledte positive konsekvenser for så vidt angår delmål 8.1, hvorefter den årlige økonomiske vækst pr. indbygger skal fastholdes i overensstemmelse med nationale forhold. Anlægsprojektet vil således forventeligt have afledte positive konsekvenser i forhold til dette delmål, idet et kommende udbud af entreprenøropgaver vil bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under projektets anlægsfase. Efter anlægsprojektet er gennemført vil mobiliteten ved jernbanen blive forbedret regionalt og nationalt i området omkring Aarhus, hvilket vil give en positiv effekt for bl.a. pendlere.

I forhold til mål 9 om industri, innovation og infrastruktur kan projektet have positive konsekvenser for så vidt angår delmål 9.1, hvorefter der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.

Særligt vil elektrificeringen bidrage til at udledning af forurening fra dieseltog kan erstattes af forbrug af strøm og udledninger fra kraftværker eller andre energikilder, herunder bæredygtige. Når signalprogrammet er udrullet og ibrugtaget, vil det desuden være muligt at betjene strækningen med ERTMS (nyt signalsystem på fjernbanen), hvilket ligeledes vil bidrage til udviklingen af pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, både i forhold til regional- og national togtrafik samt i forhold til grænseoverskridende togtrafik.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

Som det fremgår af lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 1-7, samt bl.a. lovforslagets afsnit 3.2. består anlægsprojektet af en række delprojekter, der nu integreres til ét, samlet projekt for Aarhus H.

Der er på finansloven for 2022 afsat bevilling til delprojekterne, enten som en del af Banedanmarks rammebevilling til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på § 28.63.05., som en del af Banedanmarks nyanlægsprojekter på § 28.63.08. eller på § 28.11.13. Den centrale anlægsreserve.

Projektet består samlet af følgende dele:

- Større fornyelsesarbejder på Aarhus H.
- Hastighedsopgradering af Aarhus H.
- Sporsænkning under Bruuns Bro.
- Nedlæggelse af Broen L/hastighedsopgradering af Spor 80.
- Øvrige arbejder, herunder bl.a. broarbejder.
- Perronforlængelser mod vest, inkl. kapacitetsudvidelse.
- Perronspor 8/hollandsk kryds.

Udover ovennævnte projektdele, som integreres i det samlede Aarhus H-projekt, gennemføres også udrulning af nye signaler samt elektrificering. Disse projekter koordineres som en del af det samlede Aarhus H projekt, men finansieres på selvstændige bevillinger.

Den bevillingsmæssige håndtering og integration af de oplistede delprojekter til ét samlet projekt vil blive indarbejdet på kommende bevillingslove. Bevillingen til det samlede projekt vil blive afsat på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen og § 28.11.13. Den centrale anlægsreserve.

Der er frem til anlægslovens vedtagelse afholdt udgifter til forberedende aktiviteter på § 28.63.05. Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen, herunder til udarbejdelse af hhv. del 1 og 2 af programfasen for projektet. Udgifterne til del 2 af programfasen vil efter anlægslovens vedtagelse blive omkonteret fra § 28.63.05. Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen til det nye projekt på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen, så udgifterne indgår i den samlede projektøkonomi.

Det samlede Aarhus H-projekt er et stort og kompliceret projekt, hvortil der knytter sig en række usikkerheder i det foreliggende anlægsoverslag og den foreliggende tidsplan. Overslaget er behæftet med usikkerhed, bl.a. som følge af udførelsesrådets placering og begrænsninger, den samtidige udførelse samt projektets samlede kompleksitet. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

Forud for udarbejdelse af beslutningsgrundlag januar 2021 er der foretaget eksternt kvalitetssikring af den del af den samlede projektportefølje, der som enkeltprojekter er underlagt dette krav i henhold til principperne i ny anlægsbudgettering. Efterfølgende er projektporteføljen i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag af januar 2021 som helhed blevet eksternt kvalitetssikret. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at projektet kan sendes til godkendelse i det politiske system.

Anlægsoverslaget for projektet består af et basisoverslag tillagt korrektionstillæg (reserve), som skal afdække usikkerheder. Basisoverslaget udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration mv.

Det samlede anlægsoverslag for projektet er 972,8 mio. kr. (2022-pl), jf. tabellen nedenfor. Der er i anlægsoverslaget indarbejdet korrektionstillæg for de forskellige projektdele. Korrektionstillæggene er fastsat på baggrund af en vurdering af, om der overvejende er tale om nyanlægsarbejder (30 pct. korrektionstillæg) eller fornyelsesarbejder (10 pct. korrektionstillæg).

Anlægsoverslag, mio. kr., 2022-pl (indeks 109,7)

Delprojekt	Korrektionstil-læg	Mio. kr.
Fornyelse	10 pct.	237,6
Hastighedsopgradering	30 pct.	22,1
Sporsænkning under Bruuns Bro	30 pct.	231,4
Nedlæggelse af Broen L/Hastighedsopgradering af spor 80	26 pct.	125,1
Øvrige arbejder	30 pct.	37,4
Perronforlængelser mod vest, inkl. kapacitetsudvidelse	30 pct.	276,4
Perronspor 8/hollandsk kryds	30 pct.	42,8
I alt		972,8

Anlægsoverslaget indeholder ikke udgifter til Elektrificerings- hhv. Signalprogrammet, da disse arbejder finansieres som selvstændige projekter, jf. ovenfor.

Anlægsperioden for anlægsprojektet vurderes at være ca. 4 år fra primo 2024 til 2027. Dertil skal lægges tid til projektforberejdelse i form af bl.a. projektering, arkæologiske undersøgelser, udbud af entreprenøropgaver og ekspropriation

af arealer. Efter anlægsperioden kan der forventes forskellige mindre anlægstekniske færdiggørelsesarbejder. Tidsplanen vil blive endeligt konsolideret i forbindelse med detailprojektering af projektet.

Af nedenstående tabel fremgår det forventede niveau for omkostninger årsopdelt.

Forventet årsfordeling af anlægsoverslag, mio. kr.

År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Basisoverslag	9,3	30,2	30,2	70,6	357,9	255,9	30,2	784,3
Korrektions-til-læg	0,0	0,0	0,0	47,2	47,1	47,1	47,1	188,5
I alt	9,3	30,2	30,2	117,8	405,0	303,0	77,3	972,8

5.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer, at transportministeren får bevillingmæssig hjemmel til at afholde udgifter til anlægsprojektet for i alt ca. 972,8 mio. kr. (2022-pl), som beskrevet i afsnit 5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Aarhus Kommune og statslige styrelser vil i relation til projektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra anlægsmyndigheden med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet efter regler, som ikke er fraveget med anlægsloven.

Derudover vil der skulle bruges ressourcer på tilsynet med projektet af transportministeren. Det samme vil forventeligt også være tilfældet for Aarhus Kommune, f.eks. i forbindelse med at føre tilsyn med anlægsmyndighedens overholdelse af regler, der udstedes efter lovforslagets § 6, stk. 1.

Projektet medvirker bl.a. til at udvikle jernbanen og understøtte jernbanens konkurrenceevne, idet gennemførelse af projektet er en forudsætning for at kunne ibrugtage og afvikle eldrevet togmateriel på Aarhus H, herunder DSB's Fremtidens Tog, hvilket vil have positive økonomiske konsekvenser for det offentlige.

5.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Aarhus Kommune vil få en række administrative opgaver i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet i forhold til varetagelse af myndighedsbehandling mv.

Lovforslaget indebærer dog, at der sker fravigelser af visse regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning. Fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i projektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden efter reglerne i anlægsloven. Det betyder, at anlægsmyndigheden efter anlægslovens regler vil varetage visse administrative opgaver, der efter almindelige regler ville være placeret ved Aarhus Kommune.

Såfremt transportministeren fastsætter regler efter lovforslagets §§ 6, stk. 1 og 7, stk. 1 og 2, vil lovforslaget desuden medføre, at anlægsmyndigheden vil skulle administrere den foreslåede kompensationsordning for støjbelastede borgere i projektområdet. I så fald vil Aarhus Kommune forventeligt skulle føre tilsyn med anlægsmyndighedens overholdelse af de regler, der udstedes i medfør af lovforslagets § 6, stk. 1.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning er ikke relevante for lovforslaget.

Derudover har lovforslaget ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

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

Når anlægsprojektet er gennemført, vil det være muligt for jernbanevirksomheder at betjene Aarhus H med elektrisk togmateriel. Derudover vil kapaciteten på Aarhus H være udvidet, så stationen kan afvikle tog af en længde som Fremtidens Tog samt et øget trafikomfang.

Et kommende udbud af entreprenøropgaver forventes at bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under projektets anlægsfase.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre gener for erhvervslivet.

Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlægsprojektet indebærer behov for arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation. Der vil overvejende være behov for midlertidige arbejdsarealer m.v. i anlægsfasen og kun i mindre omfang vil det være nødvendigt med permanente arealerhvervelser til brug for anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra anlægsmyndigheden og ekspropriationsmyndighederne.

Der afskæres med lovforslaget klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 4, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen.

Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendigt af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere mv. i anlægsperioden. Afgørelserne vil som altid kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 12, stk. 1, ligesom der forsat vil være mulighed for at klage til Folketingets Ombudsmand.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der vil være en CO₂-udledning i forbindelse med anlægsfasen af de forskellige delprojekter, som til sammen udgør ombygningen af Aarhus H. Størrelsen på denne CO₂-udledning er ikke opgjort.

Med gennemførelsen af ombygningen af Aarhus H bliver det muligt for DSB at indsætte elektrisk togmateriel, som skal erstatte de eksisterende dieseltog. Dermed vil der i driftsfasen, efter indsættelse af elektrisk togmateriel, være tale om en betydelig reduktion i CO₂-udledningen fra togtrafikken sammenlignet med dagens situation med dieseltog. Hertil kommer, at ombygningen af Aarhus H er med til at skabe et mere attraktivt togprodukt for passagererne og det øger muligheden for, at der sker en overflytning fra biltrafik til tog, hvilket også giver en reduktion i CO₂-udledning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 9, hvor det fremgår, at projektets miljøkonsekvensrapporter er tilgængelige på Banedanmarks hjemmeside, og hvor projektets miljøkonsekvensvurderinger er sammenfattet i resume.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Der er udarbejdet miljøkonsekvensrapporter for anlægsprojektet. Der henvises til rapporterne: Elektrificering og opgradering Aarhus H. – Lindholm

- VVM-redegørelse del 1: Elektrificering og opgradering Aarhus H samt del 2: Elektrificering og hastighedsopgradering Aarhus-Hobro, VVM-redegørelse - Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus samt Aarhus H – Helhedsløsningen - Supplerende miljøkonsekvensrapport.

Konsekvenserne af de valgte løsninger for anlægsprojektet er sammenfattet i resume i dette afsnit.

En detaljeret beskrivelse af projektets miljømæssige konsekvenser findes i det føromtalt materiale, som udgøres af de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter med tilhørende dokumentation og høringsnotater. Materialet er tilgængeligt på Banedanmarks hjemmeside.

9.1. Planforhold

Planforhold omfatter projektændringernes påvirkning på kommuneplanrammer og lokalplaner.

Langt de fleste påvirkninger på planforholdene er af lille eller kortvarig karakter og kan betragtes som ubetydelige. Sideflytning af spor 40 i forbindelse med hastighedsopgradering af spor 80, kan have en påvirkning i forhold til lokalplan 1070, eftersom øget støj og vibrationer fra jernbanen og evt. el-driftsservituten kan forhindre udnyttelse af samtlige planlagte byggefelter.

I forbindelse med hastighedsopgradering af spor 80, vil det i detailprojekteringen blive undersøgt, hvorvidt projektet kan gennemføres uden, at det konflikter med lokalplan 1070.

Projektet vurderes at have en ubetydelig påvirkning på planforhold. Dette som følge af, at arbejderne i vid udstrækning finder sted på arealer, der er udlagt til tekniske anlæg i form af jernbane og jernbanerelaterede anlæg.

9.2. Arealforhold og ekspropriation

Arealforhold og ekspropriation omhandler de arealmæssige forhold, som følge af projektets gennemførelse herunder behovet for midlertidig- og permanent ekspropriation.

I forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse er der behov for at inddrage arealer udenfor banematriklen til arbejdspladser og adgangsveje. Arbejdspladserne vil dels være placeret på eksisterende vejarealer og dels på tilstødende naboarealer, som eksproprieres midlertidigt under anlægsfasen. Efter endt anvendelse vil de midlertidigt eksproprierede arealer blive reetablerede og returneret til ejerne. Hertil kommer eksisterende veje og jernbanearealer, som midlertidigt inddrages som en del af arbejdspladser og arbejdsveje under anlægsfasen, men som ikke indgår i arealopgørelsen.

I forbindelse med elektrificeringen af jernbanen vil naboejendommene blive pålagt en servitut om el-drift, og dermed en permanent begrænsning af ejerens råderet over deres ejendom. Servitut om el-drift pålægges af sikkerhedsmæssige hensyn og fastsætter restriktioner med hensyn til højde og nærhed af bevoksning, bygninger og lignende i forhold til kørestrømsanlæg. Servitutten pålægges de ejendomme, der ligger nærmere end 19 m fra spormidten.

Ejere af både midlertidigt og permanent eksproprierede arealer vil blive kompenseret efter gældende regler på området.

9.3. Visuelle forhold og arkitektur

Visuelle forhold og arkitektur omfatter de synlige ændringer på landskab, byrum og bygninger.

Som led i forberedelserne til elektrificeringen sikres fundamentet til stål-stibroen med cykelparkering ved Bruuns Bro, og samtidig flyttes en række cykelparkeringspladser midlertidigt væk fra broen. Ændringerne af broen vil skabe bedre oversigtsforhold på broen og vil også gøre det lettere at finde trapperne ned til perronerne. Desuden vil der være et bedre udsyn ud mod banegraven.

Sporsænkningen af Bruuns Bro giver anledning til ændrede visuelle forhold på Aarhus H. Ved sporsænkningen skabes der bedre rummelige forhold ved perronsporene under Bruuns Bro, hvor afstanden mellem perronoverfladen og undersiden af brodækket øges med over en halv meter, således at dækket over perronen ikke opleves så lavt som det opleves i dag, når man står på perronen under Bruuns Bro.

Opsætning af kørestrømsanlægget samt afskærmning af kø-

reledningerne på Bruuns Bro og på broen ved Frederiks Allé vil være nye, væsentlige elementer i landskabet omkring Aarhus H. Det vurderes dog, at påvirkningen vil være acceptabel eftersom disse elementer opfattes som integrerede elementer i jernbaneterrænet.

Perronerne bliver forlænget i den yderste ende væk fra stationsbygningen. Sammen med den nye perronbelægning vil det opfattes som en opgradering af de eksisterende forhold.

De visuelle ændringer ved sporsænkningen vurderes alt i alt at være meget begrænsede.

Projektet vurderes kun i begrænset omfang at påvirke arkitektur og visuelle forhold i området omkring Aarhus H.

9.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsarbejderne vil være synlige fra omkringliggende vejarealer, kontorer og boliger i nærområdet ved Aarhus H. De visuelle påvirkninger vurderes samlet at være ubetydelige for anlægsfasen, dog vil der skulle tages designmæssige hensyn til hegning og afskærmning af arbejdspladser ud til offentlige arealer og ved arbejder i Perronhallen. Desuden skal belysning af arbejdspladserne indrettes sådan, at væsentlige lysgener for omgivelserne undgås.

9.3.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vil projektet indebære, at de åbne jernbanearealer vil fremstå som et tydeligt køreteknisk anlæg med signalmaster og køreledninger samt tilknyttede konstruktioner langs sporene.

9.4. Elektromagnetisme

Elektromagnetisme omhandler den elektromagnetiske påvirkning fra det magnetfelt, der dannes ved det fremtidige kørestrømsanlæg. Anlægsarbejdet medfører ingen påvirkning fra elektromagnetisme, da magnetfeltet først forekommer når kørestrømsanlægget er etableret og sat i drift.

Der er udført en simulering af magnetfeltets styrke ud fra forventet udformning af køreledningsanlægget samt den forventede fremtidige trafikintensitet på jernbanen. Der er ikke nogen boliger som vil være udsat for elektromagnetisk påvirkning i området omkring Aarhus H, og der bliver derfor ikke iværksat nogle afværgeforanstaltninger.

Der udføres detaljerede beregninger af magnetfeltet før projektet gennemføres. Hvis beregningerne viser en påvirkning af boliger med et magnetfelt over 0,4 μT iværksættes der afværgeforanstaltninger, i form af tilbud om ekspropriation.

9.5. Støj og vibrationer

9.5.1. Påvirkninger i anlægsfasen

9.5.1.1. Støj i anlægsfasen

Støjen fra udvalgte særligt støjende anlægsaktiviteter er beregnet i forskellige delområder af projektområdet. Beregnin-

gerne repræsenterer arbejdssituationer, der giver anledning til maksimal støjpåvirkning i de pågældende delområder og beskriver omfanget af støjbelastede boliger, hvis arbejderne udføres i dagperioden, hhv. natperioden. Der er herudover beregnet støjpåvirkningen fra øvrige støjende aktiviteter, der er relevante for projektets påvirkning af omgivelserne, hhv. opsætningen af køreledningsophæng (OCL-arbejder) samt de forberedende arbejder for elektrificeringen.

Området mellem Frederiks Bro og ud til ca. Aarhus Å, hvor jernbanen deles mod nord og syd, er det område, der har størst støjfølsomhed.

Anlægsstøj som følge af natarbejde er mere belastende end anlægsstøj som følge af dagsarbejde. Gængse vejledende grænseværdier for anlægsarbejder er 40 dB for arbejder om natten og 70 dB for arbejder om dagen. De gennemførte beregninger viser, at natarbejde vil resultere i en påvirkning af mange mennesker. Samme arbejde som gennemføres i dagsperioden vil kunne gennemføres stort set uden at påvirke nogen mennesker væsentligt.

For hele den del af projektområdets udstrækning, hvor der ifølge afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger skal gen-

nemføres bygge- og anlægsarbejder, skal der udføres ramning af fundamenter til køreledningsmaster, hvilket er den væsentligste kilde til anlægsstøj i omgivelserne.

Alle funderingsarbejder vil som udgangspunkt foregå i dagtimerne.

Anlægsaktiviteter i forbindelse med opsætning af køreledninger (OCL-arbejderne) vil som udgangspunkt blive udført som natarbejde.

Den støjmæssige påvirkning af omgivelserne ved projektets anlægsarbejder vurderes at være væsentlig i det omfang arbejderne udføres i natperioden. Ved arbejde i dagperioden er påvirkningen væsentlig ved de aktuelle boliger, det påvirker, men sammenlignet med omfanget af boliger der berøres i natperioden, vurderes påvirkningerne i dagperioden alt andet lige at være mindre.

Resultaterne af de gennemførte støjberegninger er sammenfattet i tabellen nedenfor. Tabellen viser antallet af støjbelastede boliger inden for de forskellige fokusområder. For så vidt angår områderne henvises til kortmaterialet vedlagt som bilag 2 til lovforslaget.

Område	Aktivitet	Varighed dag-arbejde	Antal boliger	Varighed natarbejde	Antal boliger
			Lr>70 dB-Dag		Lr>40 dB-Nat
1	Broarbejde: Broen E og Ringgadebroen	Op til 5 uger*	0	2-3 nætter	11.500
1	EP-Ramning: sporgruppe 600, 702-709, 800, 405-407	14 uger	150	Undtagelsesvis	(29.600)
1	Sporvedligehold spor 40/50	10 uger	0	Undtagelsesvis	(4.900)
1	EP-Ramning: spor 20/30	Ca. 4 uger*	140	Undtagelsesvis	(30.000)
	EP-Ramning: spor 40/50	Ca. 5 uger*			
1	OCL-arbejder: sporgruppe 600, 702-709, 800, 405-407	Ikke relevant	0	Ca. 15 uger*	1.700
2	Broarbejde: Broen L og sporarbejde spor 20 / 30	Op til 9 uger*	0	10-15 nætter	190
2	EP-Ramning: spor 20/30	Ca. 4 uger*	0		(19.200)
3	Broarbejde: Broen J, Skanderborgvej, Gl. Kongevej	Op til 13 uger*	14	10-15 dage	11.200
3	EP-Ramning: spor 40/50	Ca. 5 uger*	210	Undtagelsesvis	(15.500)
	EP-Ramning: spor 80 og 40/80	Ca. 5 uger*			
3	OCL-arbejder: spor 80 mv.	Ikke relevant	0	Ca. 4 uger*	900
4	Arbejdsplads ved havnen: Skærvehåndtering	Ca. 3 år	0	Undtagelsesvis	(3.000)
5	Banegraven: vib. spuns, demontering stål-stibro med cykelparkering, demontering spor	90 dage inkl. weekend	0	Undtagelsesvis	(2.200)
5	Ramning: perronspor i banegraven	Ca. 8 uger**	460	Undtagelsesvis	(12.800)
1+2+5	OCL-arbejder: spor 20 / 30	Ikke relevant	0	Ca. 17 uger ***	2.800

	inkl. p-spor 2-3				
1+3	OCL arbejder: spor 40 / 50	Ikke relevant	0	Ca. 26 uger****	4.600
	Inkl. p-spor 4-8				
Note:					
* Sammenhængende periode					
** ca. 6 uger i 2025 og ca. 2 uger i 2026					
*** ca. 7 uger pr. spor og ca. 3 uger for p-spor					
**** ca. 8 uger pr. spor og ca. 10 uger for p-spor					

9.5.1.2. Broarbejder

En række broer inden for projektområdet skal renoveres eller ombygges som led i elektrificeringen.

Broarbejderne foregår som udgangspunkt i dagtimerne og kun undtagelsesvis om natten. For broen ved Gl. Kongevej, bro J ved Kongsvang og bro L er der perioder hvor der skal arbejdes i døgndrift, primært på grund af udnyttelse af total-spærring af togtrafikken under arbejderne. Her vil der derfor lejlighedsvis være støjende aktiviteter i nattetimerne. I forbindelse med detailplanlægningen undersøges der nærmere, om evt. rammearbejder alligevel kan henlægges til dagtimer.

I forbindelse med projekteringen vil der endvidere blive undersøgt muligheder for anvendelse af udførelsesmetoder med mindst mulig kildestøj, f.eks. vil nedbringning af spuns ved vibrering i stedet for ramning, blive undersøgt.

9.5.1.3. Pæleramning

Alle rammearbejder udføres i dagperioden, 5 dage pr. uge, dvs. i hverdagen.

Ved ramning langs hovedsporene hhv. spor 20/30 og 40/50 rammes 1 pæl pr ca. 40-50 m hvorefter arbejdet flyttes til næste pæl. Fremdriften taget i betragtning vil støj-belastningen over grænseværdien på 70 dB i dagperioden af den enkelte bolig være kortvarig. I natperioden er grænseværdien så meget lavere, at påvirkningen over grænseværdien på 40 dB vil påvirke den enkelte bolig i længere tid. Det maksimale støjbelastningsniveau ved den enkelte bolig vil dog kun vare få nætter.

9.5.1.4. Ophængning af køreledninger (OCL-arbejder)

OCL-arbejder er en del af elektrificeringsarbejdet omhandlende opsætning af køreledningsophæng, bæretov, køreledning mv. OCL-arbejder udføres på hele den del af projektområdet, hvor der skal udføres bygge- og anlægsarbejder, jf. afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger. Der arbejdes primært i natperioden og i et spor ad gangen. Idet arbejderne ikke foregår stationært, men udføres af kortere varighed på en given lokalitet, er støjen vist i tabellen i lovforslagets afsnit 9.5.1.1 en worst-case beregning. Det opgjorte antal boliger er således det antal boliger, der kan forventes berørt i løbet af anlægsperioden for OCL-arbejdet.

Påvirkningen af den enkelte bolig, når der arbejdes langs

hovedsporene, vil være forholdsvis kortvarig. Der arbejdes på et spor ad gangen. Boligerne påvirkes i den forbindelse ca. 2 nætter med støj over 40 dB. Der trækkes 4 ledninger igennem, som skal spændes fast ved hver mast, og der skal udføres justeringer 1-2 gange pr. mast. Påvirkningen vil derfor kunne forekomme op til 6 gange pr. mast i den samlede arbejdsperiode på det enkelte spor på ca. 8 uger i alt. Det svarer til, at påvirkningen i gennemsnit vil forekomme ca. 1 gang om ugen.

Den beskrevne påvirkning vil gentages, når der arbejdes på det parallelle spor. I et begrænset område umiddelbart vest for Frederiksbro vil den 6-foldige påvirkning dog forekomme ad 4 omgange, da der i dette område er 4 hovedspor parallelt med hinanden.

Arbejderne i banegraven vil kunne belaste forholdsvis mange boliger kontinuert i den periode, der arbejdes i banegraven, da banegravens størrelse stort set svarer til støjkonkvenszonens udstrækning. Arbejderne i banegraven vil foregå i 2 etaper på hhv. 11 og 3 uger. Der vil dog være ca. 9 mdr. mellem påvirkningsperioderne.

9.5.1.5. Forberedende arbejder forud for elektrificeringen

Forud for elektrificeringsprojektets funderingsarbejder foretages der i 2024 prøvegravninger for at afdække, om der ligger kabler mv. i undergrunden på de lokaliteter, hvor der rammes pæle. Såfremt prøvegravningerne viser, at der ligger kabler/dræn i undergrunden skal disse omlægges. Prøvegravninger udføres med en sugemaskine eller skinnekørende gravemaskiner.

Den støjmæssige påvirkning af omgivelserne ved de forberedende arbejder for elektrificeringen vurderes at være væsentlig i det omfang arbejdet udføres i natperioden. Arbejdet udføres som udgangspunkt i dagtimerne og påvirkningen af boliger herfra vil være yders begrænset.

9.5.1.6. Støj fra arbejdspladser

Som udgangspunkt følger aktiviteten på arbejdspladserne de øvrige arbejder, hvilket vil sige, at der som udgangspunkt arbejdes i dagperioden. I dagperioden er påvirkningen ubetydelig/mindre, idet kriterieværdien 70 dB under de givne forudsætninger ikke er overskredet.

I de situationer, hvor det kan være nødvendigt at benytte arbejdspladserne i natperioden, afhænger den støjmæssige

påvirkning af, hvilken plads der benyttes. Generelt set vurderes påvirkningen fra alle arbejdspladserne i natperioden at være væsentlig. Særligt de 2 arbejdspladser B2 og B16, har en markant større påvirkning af omgivelserne ved arbejder i natperioden end de øvrige pladser.

9.5.1.7. Vibrationer i anlægsfasen

9.5.1.7.1. Mærkbare vibrationer

For hele den del af projektområdets udstrækning, hvor der ifølge afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger skal gennemføres bygge- og anlægsarbejder, skal der udføres ramning af fundamenter til køreledningsmaster. Der rammes dog ikke øst for banegården. Den vibrationsmæssige påvirkning af omgivelserne er den samme uanset om arbejdet udføres om dagen eller natten. Det vurderes at op mod ca. 2100 boliger kan blive berørt af mærkbare vibrationer over grænseværdien 75 dB(KB) i løbet af anlægsperioden. Fremdriften er forholdsvis stor, idet pælene placeres med ca. 50 m afstand, og der rammes ca. 1 pæl pr time, hvorefter arbejdet flytter til næste pæl. Påvirkningen af omgivelserne vurderes overordnet set at være moderat for ca. 75% af de berørte boliger, når arbejdet står på. De resterende ca. 25% knytter sig til arbejdet i sporgruppe 700, hvor der rammes et større antal pæle over en periode på 52 spærringer. Op mod ca. 500 boliger kan i den forbindelse blive berørt af mærkbare vibrationer over 75 dB(KB), hvorfor påvirkningen her vurderes at være væsentlig, varigheden taget i betragtning.

9.5.1.7.2. Risiko for bygningskadelige vibrationer

Arbejdet med ramning af mastefundamenter kan medføre, at op mod ca. 225 boliger kan blive udsat for en vibrationspåvirkning, med risiko for bygningsbeskadigelse. Påvirkningen vurderes at være væsentlig. For at imødekomme eventuelle bygningskader er det nødvendigt at monitorere vibrationspåvirkningen af de nærmeste bygninger ved opstart på rammearbejder. Desuden udføres fotoregistrering af bygningens tilstand inden arbejdet påbegyndes. Ingen boliger forventes at blive påvirket af bygningskadelige vibrationer ved rammearbejdet i sporgruppe 700.

9.5.2. Påvirkninger i driftsfasen

9.5.2.1. Støj i driftsfasen

Hastighedsopgradering af spor 80 fra 40 km/t til 100 km/t medfører, at spor 80 kan inddrages som nyt hovedspor. Ændringen muliggør, at 2 tog i timen kan flyttes fra spor 50 mod syd til det nordligere spor 30. Samlet set kører det samme antal tog på jernbanen, men den ændrede sporbenyttelse og højere hastighed i spor 80 kan betyde, at der sker en mindre forskydning i støjbilledet ved boligerne langs strækningen mellem Marselis Boulevard og Skanderborgvej samt på strækningen mellem Broen E og Frederiks-bro. Kvantificering af, hvilke boliger, der påvirkes i positiv eller negativ retning kan kun afgøres ved beregning, men umiddelbart vurderet vil det samlede antal støjbelastede boliger forblive uændret. Påvirkningen vurderes at være mindre.

Forlængelse af perronerne på Aarhus H medfører, at krydsningen kaldet diamanten, der i dag ligger øst for Frederiksbro flyttes til en placering umiddelbart vest for Frederiksbro. Sporskifter har betydning for maksimalstøjen, hvilket kan få betydning ved nærmeste boliger. Hvorvidt ændringen vil medføre, at nye boliger støjbelastes, kan kun afklares ved beregning. Ændringen vurderes at have en mindre påvirkning på omgivelserne, idet der i forvejen er tale om et stationsnært jernbaneområde med mange sporskifter og skinnestød. Der vil i forbindelse med afgørelsen om ydelse af tilskud til facade-isolering blive gennemført fornyede støjberegninger.

9.5.2.2. Vibrationer i driftsfasen

Hastighedsopgraderingen i spor 80, den ændrede sporbenyttelse for nogle af togene fra Fredericia og de ændrede sporskifteplaceringer omkring Frederiksbro vurderes ikke at give anledning til, at yderligere boliger belastes af vibrationer over den vejledende grænseværdi på 75 dB(KB). Ændringen vurderes at være en ubetydelig påvirkning.

9.6. Udledning til luften

Udledninger til luften omhandler den påvirkning i form af luftforurening som projektet kan medføre.

9.6.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Under anlægsarbejdet vil påvirkninger som følge af udledninger til luften forekomme de steder, hvor der sker færdsel med entreprenørmaskiner og generelt hvor der udføres arbejder, herunder nedbrydning, jordhåndtering mm.

For størstedelen af anlægsperioden vurderes påvirkningerne af luftkvaliteten at være ubetydelig. Der kan dog forekomme perioder med spidsbelastning, hvor anlægsarbejderne omkring Aarhus H og broerne kan medføre påvirkninger af luftkvaliteten lokalt.

Påvirkningen af luftkvaliteten i anlægsfasen vurderes stort set for at være ubetydelige da perioderne med spidsbelastning er af kortere varighed, og der samtidigt gennemføres afværgeforanstaltninger, der kan reducere udledningen fra entreprenørmaskiner og begrænse påvirkninger fra øget støvproduktion.

9.6.2. Påvirkninger i driftsfasen

Udledningen til luften vurderes i driftsfasen at falde betydeligt efter overgangen til el-materiel.

9.7. Trafikale forhold

Trafikale forhold omfatter de påvirkninger, som projektet vil medføre på trafikken i Aarhus.

9.7.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Det vil i perioder blive nødvendigt at flytte godstrafik til de sene aften- og nattetimer, ligesom der også kan forekomme

arbejde i alle ugens 7 dage i anlægsfasen. Derudover vil der være øget lastbiltrafik på vejnettet omkring projektområdet ligesom der i perioder vil blive indsat togbusser, for at kompensere for midlertidige nedgange i antallet af tog. Det vurderes, at antallet af lastbiler og togbusser i anlægsfasen kan afvikles på tilfredsstillende vis uden store gener for den øvrige trafik. Der vil således være ingen eller mindre påvirkning af fremkommeligheden på influensvejnettet. Dog med undtagelse af perioden, hvor al togtrafik er stoppet (den såkaldt totalspærring, stadie 7), hvor der specielt i denne periode vil være nedsat fremkommelighed på Skanderborgvej. Påvirkningen varer 5 hverdage og er gældende når totalspærringen gennemføres i en hverdagsuge. Der er ingen eller mindre påvirkning af fremkommeligheden på Skanderborgvej og det øvrige influensvejnet, når totalspærringen gennemføres i en helligdags- eller ferieperiode f.eks. påsken.

Totalspærringen af togtrafikken i stadie 7 medfører behov for et stort antal togbusser. Det forventes, at afviklingen af det nødvendige antal togbusser på Banegårdspladsen foran Aarhus H vil være vanskelig. Gældende både når totalspærringen gennemføres i en hverdagsuge eller i en helligdags- eller ferieperiode. Nogle holdepladser for togbusserne vil i så fald kunne flyttes til andre letbanestationer, for herved at aflaste trafikken på Banegårdspladsen. Det har tidligere fungeret med succes.

Stål-stibroen med cykelparkering ved Bruuns Bro vil blive nedtaget i forbindelse med arbejderne omkring banegraven. Nedtagningen planlægges at ske todelt, således at der fortsat vil være adgang fra broen til de perroner og spor, der er i drift. For at afværge påvirkning af de trafikale forhold vil der blive etableret midlertidige cykelparkeringer, f.eks. nord for Aarhus H og ved den østlige indgang til Bruuns Galleri. Den midlertidige cykelparkering fastholdes indtil broen er genetableret. I forbindelse med at nedgangene til perronerne fra broen nedtages etableres der vejvisning til perronerne igennem banegårdsbygningen. Med de foreslåede lokaliteter for midlertidig cykelparkering forventes konsekvenserne at være ubetydelige.

I forbindelse med arbejderne ved Bro L vil en del af tungtransporten foregå gennem erhvervsarealet syd for jernbanen. Hensynet til eventuelle bløde trafikanter i området (musikskolen) varetages i samarbejde med kommunen ved f.eks. at foranstalte sikker adskillelse mellem den hårde og den bløde trafik på vejene. Øvrige arbejdspladser er placeret, så mindre byveje, herunder veje omkring skoler og andre børneinstitutioner, undgås.

Projektet forventes derfor ikke at påvirke bløde trafikanter væsentligt, og generelt vil særlig indsats ikke være påkrævet, ud over det, der allerede er nævnt vedr. musikskolen og adgangsvejen til arbejdsplads B5, hvor den endelige løsning vil blive aftalt i samarbejde med kommunen.

9.7.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen er der ingen påvirkning på trafikken som følge af projektet.

9.8. Natur og overfladevand

Der findes ingen arealer med beskyttet natur på Banedanmarks arealer, langs den strækning som er omfattet af projektområdet. Der er én arbejdsplads (B5), som er placeret umiddelbart nord om en mose, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Mosen berøres ikke fysisk af projektet.

Der findes ingen skov- eller fredskovsarealer indenfor selve projektområdet. Arbejdspladserne B3, B4, B5, B6, B1 samt en del af arealet B9, B10, B11 ved Kongsvang ligger indenfor skovbyggelinje. Det nærmeste areal med fredskov ligger ca. 130 m syd for jernbanen på strækningen omkring Broen L.

Anlægsarbejdet i området vil krydse ét beskyttet vandløb, Aarhus Å. Aarhus Å er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 og er i vandområdeplanen karakteriseret som et stærkt modificeret stort vandløb. Aarhus Å er målsat med miljømålene godt økologisk potentiale og god kemisk tilstand i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Aarhus Å er omfattet af åbeskyttelseslinje, hvor arbejdspladserne B5 og B6 ligger indenfor.

9.8.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Under anlægsfasen vurderes der udelukkende at være tale om midlertidige påvirkninger i form af arealinddragelse til arbejdspladser og arbejdsveje omkring broer, erstatningsveje, forsyningsstationen samt autotransformere. For at undgå påvirkning af moseområdet vil det sikres, at der ikke sker en direkte udledning af overfladevand og udvaskning af sediment fra arbejdspladsen. Konkret betyder det, at overfladevand fra arbejdspladsen skal ledes til et forsinkelsesbassin inden det udledes, og at der på den side af arbejdspladsen, der vender ud mod mosen skal anlægges et lavt dige, der forhindrer overfladisk afstrømning til mosen. Udlægning af køreplader vil sikre, at jordbundstrukturen og vegetationen ikke skades permanent i forbindelse med anlægsarbejderne.

Anlægsarbejderne vurderes på den baggrund ikke at medføre væsentlige eller varige påvirkninger af beskyttede arter eller natur.

Der sker ingen påvirkning af hverken målsatte søer og vandløb inden for projektområdet eller af de forventede påvirkningsområder i tilknytning til projektet. Nærmeste Natura 2000 område er H233 Brabrand Sø med omgivelser, som ikke påvirkes af projektet.

Risikoen for påvirkning af overfladevand, herunder Aarhus Å, fra arbejdspladserne afværkes med udledning via sandfang og evt. olieudskiller samt krav til håndtering af olie- og kemikalier på pladserne, så der er en ubetydelig miljøpåvirkning af overfladevand.

Arealerne langs Aarhus Å, ned mod Brabrand Sø er karakteriseret som værende et værdifuldt område for en række flagermusarter. I forbindelse med feltundersøgelser er der registreret forekomst af den rødlistede bilag IV art damflagermus umiddelbart efter kilometrering 110 (nordgående) og 107 (sydgående) samt mellem kilometrering 111 og 112 (nordgående).

Det er vurderet, at ingen af de træer, der skal fældes, er egnet som potentielt leve- eller rastested for flagermus, hvorfor fældning kun vil medføre en ubetydelig påvirkning for flagermus.

Jævnfør data fra Danmarks Miljøportal er der foretaget overvågning af bilag IV arten odder i 2011 og i 2017, der hvor Aarhus Å krydser Viby Ringvej, ca. 600 m sydvest for jernbanen. Ved begge overvågninger er der fundet spor, i form af gamle ekskrementer, der indikerer, at der findes oddere i området, men der er ingen konkrete observationer af arten. Det er antagelsen, at der findes oddere i området. Det er vurderet, at anlægsarbejderne ikke vil medføre påvirkninger af eventuelle oddere i området.

9.8.2. Påvirkninger i driftsfasen

De permanente påvirkninger af naturen ved driftsfasen omfatter udelukkende en begrænsning af vegetationens højde inden for eldriftsservituttens 10 m brede bælte.

Det forventes, at påvirkningen af overfladevand i driftsfasen bliver mindre end den nuværende, da det nuværende afvandingssystem renoveres og opgraderes. Ligeledes etableres der sandfang og olieudskillere ved de udlednings- og tilslutningspunkter, hvor senere undersøgelser viser, at det er nødvendigt.

Der nærmeste våde naturområde, i forhold til området med sporsænkning, er et engareal langs Aarhus Å, ca. 1.500 m vest for området med sporsænkning. På grund af den store afstand vil den midlertidige grundvandssænkning ved sporsænkningen ikke påvirke våd natur.

9.9. Kulturhistoriske interesser

Kulturhistoriske interesser omfatter landområder, bymiljøer, kirker, bygninger, jord- og stendiger, fortidsminder, og arkæologiske fund, der enten er fredede eller udpegede som bevaringsværdige.

9.9.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen vil påvirkningerne af de kulturhistoriske interesser være af midlertidig karakter. Ingen af de udpegede værdifulde kulturmiljøer vil blive direkte påvirket som følge af aktiviteterne der foregår hhv. på det eksisterende jernbaneareal og på de omkringliggende arbejdspladser, da ingen af disse overlapper med kulturmiljøerne i udbredelse. Påvirkningerne i anlægsfasen vurderes således at være ubetydelig for kulturmiljøerne.

Anlægsarbejderne vil medføre en øget vibrationspåvirkning,

hvilket kan være af betydning for de gamle fredede og bevaringsværdige bygninger, der findes omkring projektområdet. Dette forhold vil derfor blive undersøgt nærmere, når de præcise arbejder og afstande til bygningerne kendes i næste fase.

Moesgård Museum anbefaler, at der gennemføres arkæologiske forundersøgelser i området omkring broen L. Skulle der mod forventning fremkomme fortidsminder- eller fund under anlægsarbejderne for projektet generelt, standses arbejdet straks, og der tages kontakt til Moesgård Museum.

9.9.2. Påvirkninger i driftsfasen

Påvirkningerne i driftsfasen vil være ubetydelige.

9.10. Rekreative interesser

Rekreative interesser omfatter bl.a. stier og arealer, der anvendes til rekreative formål såsom idrætsanlæg og kolonihaver.

9.10.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsarbejderne kan medføre mindre midlertidige påvirkninger i form af øget støj- og støvniveau samt visuelle påvirkninger fra maskinel og oplagrede materialer ved de nærliggende kolonihaver og idrætsanlæg.

Brabrandstien vil være spærret over en periode, imens anlægsarbejderne omkring Broen L er i gang. En væsentlig påvirkning som følge heraf afværges ved at lede cyklende og gående af en alternativ rute.

9.10.2. Påvirkninger i driftsfasen

Påvirkning af rekreative interesser under driftsfasen vil være ubetydelige.

9.11. Befolkning, sundhed og materielle goder

Befolkning, sundhed og materielle goder omfatter en vurdering af de påvirkninger, der har betydning for mennesker og deres sundhed samt påvirkningen af materielle goder i form af bl.a. erhvervsdrivende og tekniske anlæg.

Projektet vil indebære påvirkninger af befolkningen, herunder såvel erhvervsliv som rekreative interesser og sundhed i form af luftkvalitet, støj og vibrationer, lys samt fremkommelighed.

Ved at benytte de foreslåede afværgeforanstaltninger under de enkelte fagtemaer i miljøundersøgelserne vurderes det, at det vil være muligt at undgå væsentlige gener og påvirkning af befolkning, sundhed og materielle goder, for de fleste af de miljøfaktorer, der er miljøvurderet.

9.11.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen vurderes det, at støj fra anlægsarbejderne vil udgøre en væsentlig påvirkning af mennesker, herunder et stort antal boliger, arbejdspladser samt rekreative arealer.

Selvom udførelsesplanen for projektet er tilrettelagt så miljøhensynet vægtes højt, er der væsentlige begrænsninger ved at udføre arbejderne alene i dagtimerne. Udførelse af arbejderne under dagspærringer har store gener for den nødvendige trafikafvikling, hvor Århus H er væsentlig for trafikken på tværs af landet. Dertil kommer, at der samtidigt skal sikres plads til de øvrige projektarbejder i områderne, så tidsplanen for elektrificering af jernbanen overholdes. Der vil derfor i perioder forekomme væsentlig støjpåvirkning fra arbejderne, primært i dagtimerne, men i mindre omfang også i natperioden.

For erhvervsdrivende kan det ikke udelukkes, at der i perioder kan forekomme en moderat påvirkning i form af ændrede adgangsforhold for kunder, ansatte og vareleverancer. Ligeledes vil der være perioder, hvor rejsende vil påvirkes i mindre eller varierende grad i form af ændrede adgangsforhold til eksempelvis cykelparkering, perroner eller parkeringspladser samt forringet fremkommelighed på offentlige veje, som berøres af trafik til anlægsarbejderne.

9.11.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vurderes det, at det samlede projekt vil indebære ubetydelig påvirkning af befolkning, sundhed og materielle goder.

9.12. Grundvand og drikkevand

Grundvand og drikkevand omfatter den påvirkning projektet kan have på grundvands- og drikkevandsressourcen samt den påvirkning grundvandssænkninger kan have på det omgivende miljø.

De forhold, der kan medføre påvirkning af grundvand og drikkevand, er tørholdelse af sporsænkningen ved Aarhus H, udskiftning af eksisterende dræn og eventuelt etablering af rørbassiner.

9.12.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen, vurderes det at der bliver behov for midlertidig grundvandssænkning ved sporsænkningen under Bruuns Bro. På strækningerne uden for banegraven kan det ikke udelukkes, at der ved anlæggelsen af evt. rørbassiner og evt. udskiftning af blød bund ved Broen L også kan blive behov for midlertidige grundvandssænkninger.

De midlertidige grundvandssænkninger kan imidlertid udføres således, at de ikke medfører en uacceptabel påvirkning af beskyttet natur (Aarhus Å samt mosen ved Aarhus Å), grundvandsressourcen, jord- og grundvandsforurening og ringe funderede ejendomme. Dette sikres ved overvågning af grundvandsspejlet, samt recirkulering af grundvandet, hvor overvågningen viser, at der er behov for det. Samtidigt vil det oppumpede grundvand blive rensset inden udledning til Aarhus Å, regnvandsledninger eller fælleskloak, på baggrund af indhentede tilladelser herfor.

Afværgeforanstaltningerne vil sikre at påvirkningen af grundvand i anlægsfasen bliver ubetydelig.

9.12.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vurderes der at blive behov for en permanent fiksering af grundvandsspejlet i området omfattet af sporsænkningen ved Bruuns Bro til et niveau, der ligger ca. 0,3 m under det nuværende grundvandsspejl i området. Dette vil medføre behov for permanent bortledning af grundvandet. Det forventes at grundvandet vil være forurennet med oliekomponenter og evt. klorerede opløsningsmidler, hvorfor der vil være behov for rensning af grundvandet inden udledning.

De geotekniske og hydrogeologiske undersøgelser, der udføres i 2021/2022, vil danne grundlag for en detailprojektering af en drænløsning til fastholdelse af grundvandet i det nødvendige niveau med de nødvendige foranstaltninger til rensning af grundvandet inden udledning og minimering af påvirkningen i de omkring liggende områder. Alternativt vil der i forbindelse med detailprojekteringen overvejes en vandtæt løsning. Derved kan sikrest, at påvirkningen af grundvandet bliver ubetydelig.

Indvindingsboring DGU nr. 89.451 lokaliseret nær sporet mellem Frederiks Allé og Sønder Ringgade er placeret indenfor en afstand af 14 m fra nærmeste elektrificerede spor midte, og skal derfor ombygges, hvis den er etableret med stift pumperør. Det er dog usikkert om boringen stadig er i drift. Dette afklares i forbindelse med detailprojekteringen.

9.13. Jord og jordforurening

Jord og jordforurening omhandler projektets påvirkning i forbindelse med anlægsarbejde i forurennet jord, samt risikoen for forurening af jord- og grundvand både under anlægsarbejdet og ved den fortsatte togdrift.

9.13.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Der skal ved anlægsarbejderne håndteres jord i områder, der er kortlagt som forurenede. Det er bl.a. i forbindelse med nedlæggelsen af Broen L (togbro) og den tilhørende sporflytning, anlæggelse af oplags- og arbejdspladser samt sporsænkningen på Aarhus H.

Risikoen for jordforurening ved anlægsarbejdet minimeres ved, at der i samarbejde med Aarhus Kommune udarbejdes en detaljeret jordhåndteringsplan, for de kortlagte arealer indenfor projektområdet. Ligeledes vil jord, der transporteres ud af projektområdet blive anmeldt til kommunen. Til sidst stilles der særlige krav til entreprenøren vedr. spildsikring, miljøtilsyn samt udarbejdelse af beredskabsplan for procedure ved evt. spild af miljøfremmede stoffer. Ovenstående sikrer, at anlægsarbejdet kun medfører en mindre påvirkning i forhold til jord og jordforurening.

9.13.2. Påvirkninger i driftsfasen

Driftsfasen medfører ikke jordhåndtering og der vil ikke være nogle påvirkninger i forhold til jord og jordforurening.

9.14. Affald og ressourcer

Affald og ressourcer omfatter projektændringernes påvirkning i form af det affald, som skal bortskaffes samt de ressourcer, der skal anvendes ved udførelsen af projektet.

Såfremt affald fra projektet håndteres korrekt i henhold til gældende lovgivning og efter anvisningerne i gældende vejledninger, vurderes det, at Helhedsløsningen har en ubetydelig miljøbelastning. Der vil dog i forbindelse med bortskaffelsen af affaldet desuden tages hensyn til faktorer, såsom transportafstande samt miljø- og arbejdsmiljø-forhold på modtagestedet, såfremt modtager ikke er i Danmark. Samlet set vurderes den miljømæssige påvirkning af være mindre.

Den miljømæssige påvirkning fra det forventede ressourceforbrug ved gennemførelse af projektet vurderes at være lille, hvis faktorer såsom transportafstande, miljø- og arbejdsmiljøforhold på produktionsstedet mv. indgår i beslutningsgrundlaget for valg af materialer og leverandør. Det bør dog søges at minimere behovet for ressourcer og benytte sig af genbrug, hvor det er muligt.

10. Forholdet til EU-retten

10.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er miljøkonsekvensvurderet i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6 a, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

10.2. Århuskonventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen). Den Europæiske Union 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 Århuskonventionens 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 VVM-direktivets artikel 11. Det følger af Århuskonventionens 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 Århuskonventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusiv 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 Århuskonventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århuskonventionens 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, hvilket sikres ved lovforslagets § 12. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10.3. Vandrammedirektivet

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet), at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk tilstand/godt økologisk potentiale og god kemisk tilstand for overfladevand samt god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvand senest 2015. Den-

ne frist kan under visse betingelser forlænges til 2021 henholdsvis 2027.

Direktivet er blandt andet implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af artikel 4, stk. 7, i vandrammedirektivet.

Ifølge lov om vandplanlægning kapitel 4, skal miljøministeren blandt andet opstille miljømål, iværksætte indsatsprogrammer og overvågning og vedtage vandområdeplaner med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med vandrammedirektivet, medmindre direktivets undtagelsesbestemmelser kan finde anvendelse.

Miljømål for de afgrænsede vandforekomster i de fire vandområdedistrikter i Danmark er fastsat i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsprogrammer for vandområdedistrikterne er fastsat i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen). Det følger af indsatsbekendtgørelsens § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelse af fastsatte miljømål.

Lovforslaget muliggør, at etableringen af visse nye anlæg og aktiviteter kan gennemføres uden miljømyndighedernes tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. I stedet vil anlægsmyndigheden ved gennemførelse af projektet skulle varetage de relevante beskyttelseshensyn ved beslutninger om disse anlæg og aktiviteter. Som følge heraf varetager anlægsmyndigheden også forpligtelsen til at sikre, at beslutninger om aktiviteter og anlæg omfattet af loven, f.eks. udledning af spildevand fra projektets arbejdspladser, ikke vil medføre hverken midlertidig eller varig forringelse af tilstanden i målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelsen af de konkret fastsatte mål for vandforekomsterne.

Det er i anlægsprojektets miljøkonsekvensrapporter vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogen væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

I forbindelse med detailprojekteringen vil anlægsmyndigheden således udføre supplerende undersøgelser, således at det sikres, at anlægsprojektet bliver gennemført i overensstemmelse med vandrammedirektivet. Dels i forhold til udledning af spildevand fra projektets arbejdspladser, dels i forhold til at sikre, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

Anlægsprojektet vil således blive udført inden for rammerne af vandrammedirektivet.

10.4. Habitatdirektivet og fugledirektivet (Natura 2000)

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (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"), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade 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.

I dette tilfælde udgør vedtagelsen af anlægsloven godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden anlægslovens vedtagelse, evt. i tilknytning til miljøvurderingsproceduren. Der er således i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som det fremgår af bl.a. lovforslagets afsnit 9.8 er det i forbindelse med miljøkonsekvensrapporterne konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive påvirket af projektet.

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). Medlemsstaterne kan i henhold til direktivets artikel 16 fravige bl.a. bestemmelserne i artikel 12 og 13, hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelse kan kun ske i visse kvalificerede tilfælde, som er afgrænset i artikel 16.

En tilsvarende beskyttelsesordning med fravigelsesbestemmelser gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres na-

turlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 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, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

Der er ikke i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arter, herunder den rødlistede bilag IV art damflagermus samt bilag IV arten odder, hvilket er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 29. november 2021 til den 5. januar 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Beredskabet, Boligselskabernes

Landsforening, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bus & Tog-samarbejdet, CFL Cargo Danmark ApS, CO-WI, Danmarks Lejerforeninger, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Banegods, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Regioner, Danske Udlejere, DB Cargo Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, DSB, Ejendomsforeningen Danmark, Ejerlejlighedernes Landsforening, Erhvervslejernes Landsorganisation, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Forbrugerrådet (Passagerpuls), Fritidshusejernes Landsforening, Green Cargo AB, Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, Hector Rail AB, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lejernes Landsorganisation i Danmark, Lokaltog A/S, Midtjyske Jernbaner, Miljø- og Fødevareklagenævnet, Movia, Nordjyske Jernbaner, Parcelhusejernes Landsforening, Politiet, Region Midtjylland, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Slots- og Kulturstyrelsen, Sund & Bælt Holding A/S, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Trafikstyrelsen, TX Logistik AB og Aarhus Kommune.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (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	Projektet medvirker bl.a. til at udvikle jernbanen og understøtte jernbanens konkurrenceevne, idet gennemførelse af projektet er en forudsætning for at kunne ibrugtage og afvikle eldrevet togmateriel på Aarhus H, herunder DSB's Fremtidens Tog.	Anlægsprojektet finansieres via finansloven. Anlægsprojektet finansieres via finansloven. Anlægsudgifterne er anslået til i alt ca. 972,8 mio. kr. (2022-pl). Derudover vil der skulle bruges ressourcer på tilsynet med projektet af transportministeren. Det samme vil forventeligt også være tilfældet for Aarhus Kommune, f.eks. i forbindelse med at føre tilsyn med anlægsmyndighedens overholdelse af regler, der udstedes efter lovforslagets § 6, stk. 1.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Aarhus Kommune vil få en række administrative og tilsynsmæssige opgaver i forbindelse med anlægsprojektet, særligt i relation til behandling af tilladelser eller dispensationer m.v. på området for natur- og miljølovgivningen samt eventuelt i forbindelse med tilsynsopgaver. Anlægsloven fraviger imidlertid visse regler inden for bl.a. plan-, natur- og miljølovgivningen. Det betyder, at anlægsmyndigheden efter anlægslovens regler vil varetage visse administrative opgaver, der efter almindelige regler ville være placeret ved Aarhus Kommune.

		<p>Såfremt transportministeren fastsætter regler efter lovforslagets §§ 6, stk. 1 og 7, stk. 1 og 2, vil anlægsmyndigheden skulle administrere den foreslåede kompensationsordning for støjbelastede borgere i projektområdet.</p> <p>Derudover har lovforslaget ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Når anlægsprojektet er gennemført, vil det være muligt for jernbanevirksomheder at betjene Aarhus H med elektrisk togmateriel. Derudover vil kapaciteten på Aarhus H være udvidet, så stationen kan afvikle tog af en længde som Fremtidens Tog samt et øget trafikomfang.</p> <p>Et kommende udbud af entreprenøropgaver forventes at bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under projektets anlægsfase.</p>	<p>Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre gener for erhvervslivet.</p> <p>Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Der afskæres administrative klageadgange for borgerne i forhold til afgørelser om anlægsprojektet inden for visse dele af plan-, miljø- og naturlovgivningen.
Klimamæssige konsekvenser	Med gennemførelsen af ombygningen af Aarhus H bliver det muligt for DSB at indsætte elektrisk togmateriel, som skal erstatte de eksisterende dieseltog. Dermed vil der i driftsfasen, efter indsættelse af elektrisk togmateriel, være tale om en betydelig reduktion i CO ₂ -udledningen fra togtrafikken sammenlignet med dagens situation med dieseltog. Hertil kommer, at ombygningen af Aarhus H er med til at skabe et mere attraktivt togprodukt for passagererne og det øger muligheden for, at der sker en overflytning fra biltrafik til tog, hvilket også giver en reduktion i CO ₂ -udledning.	Der vil være en CO ₂ -udledning i forbindelse med anlægsfasen af de forskellige delprojekter, som til sammen udgør ombygningen af Aarhus H. Størrelsen på denne CO ₂ -udledning er ikke opgjort.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Udledningen til luften vurderes i driftsfasen at falde betydeligt efter overgangen til elmateriel. Der henvises i øvrigt til lovforslagets afsnit 9.	<p>I anlægsfasen vil projektet indebære arealindgreb og forstyrrelser af omgivelser, særligt ved at projektet vil udgøre en ny støjkilde for mennesker og dyr.</p> <p>For størstedelen af anlægsperioden vurderes påvirkningerne af luftkvaliteten at være ubetydelig. Der kan dog forekomme perioder med spidsbelastning, hvor anlægsarbejderne omkring Aarhus H og broerne kan medføre påvirkninger af luftkvaliteten lokalt.</p>

		Påvirkningen af luftkvaliteten i anlægsfasen vurderes stort set at være ubetydelige da perioderne med spidsbelastning er af kortere varighed, og der samtidigt gennemføres afværgeforanstaltninger, der kan reducere udledningen fra entreprenørmaskiner og begrænse påvirkninger fra øget støv-produktion. Der henvises i øvrigt til lovforslagets afsnit 9.
Forholdet til EU-retten	Anlægsprojektet 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. Det er vurderet og vil blive sikret, at gennemførelse af projektet vil ske i overensstemmelse med den beskyttelse af vandmiljøet, der følger af vandrammedirektivet. Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Århuskonventionen. På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Nej	Ja
	X	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojektet med ombygning på og omkring Aarhus H, jf. *stk. 2* samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.

Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede jernbaneprojekt, som uddybet i § 1, *stk. 2*. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget ved nærværende lov, jf. lovens §§ 3, 4 og 6.

Transportministeren forventes at delegere bygherreopgaven til en myndighed under Transportministeriet.

Det foreslås i *stk. 2*, at anlægsprojektet består af følgende delprojekter:

- 1) Fornyelse af jernbanens spor og konstruktioner.
- 2) Hastighedsopgradering af jernbanen.

- 3) Sporkapacitetsudvidelse ved Aarhus H.
- 4) Perronforlængelse på Aarhus H.
- 5) Etablering af et omkørselsspor 8 på spor 7 på Aarhus H.
- 6) Implementering af nyt signalsystem samt forberedende arbejder dertil.
- 7) Elektrificering af jernbanen samt forberedende arbejder dertil.

Derudover følger det af *stk. 2*, at anlægsprojektet gennemføres inden for det område, der fremgår af lovens bilag 1. Af kortet fremgår, at projektområdet afgrænses mod syd og vest af henholdsvis I-signalet mod Fredericia (KM 105,068) og mod Aalborg (KM 112,400), vest for Broen L. Mod nordøst afgrænses projektområdet øst for Aarhus Hovedbanegård, hvor havnebanen drejer fra til området på Aarhus Havn beliggende på matrikel 2209a.

Delprojekterne, som det samlede anlægsprojekt består af, jf. § 1, *stk. 2*, nr. 1-7, vil dog alene blive gennemført i området umiddelbart øst for Aarhus H og mod syd til I-signalet mod Fredericia (KM 105,068) samt mod vest til Aalborg (KM 112,400), vest for Broen L. Selve bygge- og anlægsarbejderne udføres således i denne del af projektområdet.

For så vidt angår området umiddelbart øst for Aarhus H, hvor havnebanen drejer fra til området på Aarhus Havn, indgår dette område i projektområdet, idet matrikel 2209a skal anvendes som midlertidig arbejdsplads til håndtering af bl.a. skærver og som mellemd Depot for materialer til de øvrige og mindre arbejdspladser. Området og arbejdspladsen på matrikel 2209a er således omfattet af anlægsloven, men der udføres ikke egentlige bygge- og anlægsarbejder i området.

Anlægsaktiviteter, der ikke er udføres som led i gennemførelse af delprojekterne nævnt i stk. 2, nr. 1-7, eller som ikke ligger inden for projektområdet, jf. lovens bilag 1, er således ikke omfattet af anlægsloven. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1, 3.2 og 9 i de almindelige bemærkninger, der indeholder en beskrivelse af projektet og en beskrivelse af projektets indvirkninger på miljøet.

Til § 2

I § 2 foreslås det, at anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 5, stk. 1.

For en nærmere beskrivelse af projektet henvises der til afsnit 3.2. i de almindelige bemærkninger. For en sammenfatning af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger henvises til afsnit 9 i de almindelige bemærkninger.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1 og inden for projektområdet, jf. lovens bilag 1, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensvurderingerne, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven. For en nærmere beskrivelse af projektets miljøkonsekvensvurderingsmateriale henvises til afsnit 9 i de almindelige bemærkninger.

Anlægsloven udgør tilladelse til projektet, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 1. pkt., og træder dermed i stedet for den administrative tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige regler om miljøkonsekvensvurderinger, jf. jernbanelovens kapitel 6 a.

Ved meddelelse af en administrativ tilladelse efter de almindelige regler i jernbanelovens kapitel 6 a ville det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i miljøkonsekvensvurderingerne, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af anlægsprojektets miljøkonsekvensrapporter.

Bestemmelsen i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af projektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i projektets miljøkonsekvensrapporter.

I henhold til den foreslåede bestemmelse påhviler det således anlægsmyndigheden – og i praksis anlægsmyndighedens entreprenører – at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på

miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Transportministeren fører tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 11, stk. 1. Denne kompetence kan dog delegeres til en statslig myndighed eller Aarhus Kommune, jf. den foreslåede § 11, stk. 3, 1. pkt.

Såfremt der efter anlægslovens vedtagelse sker ændringer i anlægsprojektet, indebærer bestemmelsen i § 2 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med anlægslovens § 5 og reglerne om ændringer eller udvidelse af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf anvendelse.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven, planloven, miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer. Der henvises til afsnit 3.5.1.1 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 3, at anlægsprojektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter en række konkrete bestemmelser i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v., samt at andre bestemmelser ikke finder anvendelse.

Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan-, natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper samt fra den eksisterende kommunale planlægning.

Selv om bestemmelsen vil indebære, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at anlægsmyndigheden ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger samt rammerne beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne for projektet. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til afsnit 3 og 9 i de almindelige bemærkninger samt de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter, der ligger til grund for projektet.

Særligt i forhold til miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, som fastsat i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bemærkes, at det i anlægsprojektets miljøkonsekvensrapporter er vurderet, at projektet ikke vil medføre hverken midlertidig eller varig forringelse af tilstanden i målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelsen af de

konkret fastsatte mål for vandforekomsterne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. I forbindelse med detailprojekteringen vil anlægsmyndigheden således udføre supplerende undersøgelser, således at det sikres, at anlægsprojektet bliver gennemført i overensstemmelse med vandrammedirektivet. Der henvises i øvrigt herom til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.5.2, afsnit 9, herunder særligt afsnit 9.8 og 9.12, samt til afsnit 10.3.

Fravigelsen af dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. er i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove, og har tillige det formål at sikre fremdriften i projektet, således at de betydelige økonomiske og trafikale konsekvenser, som forsinkelse af projektet vil medføre, i videst muligt omfang ikke indtræder.

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. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love. Forslaget til § 4 om klageadgange finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser vedrørende anlægsprojektet truffet efter disse regler.

Bestemmelsen i § 3 gælder ikke kun i forhold til projektets permanente anlæg, men også i forhold til arbejder i midlertidige projektområder, som f.eks. arbejdspladser. Bestemmelsen finder alene anvendelse indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, og hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke kræver dispensation eller tilladelse efter §§ 19, 27, 28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 8 i lov om forurennet jord, § 65, stk. 1 og 2, jf. §§ 3, 16 og 17, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelsen vil indebære, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for sø- og åbeskyttelseslinjen samt skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af de anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer.

Bestemmelsen vil derudover indebære, at gennemførelse af anlægsprojektet ikke vil være omfattet af krav om tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19, herunder i forbindelse med eventuelt behov for mellemlagring af forurennet jord inden bortskaffelse.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der ikke skal indhentes tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 27, stk.

2, til at stoffer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, der er aflejrede i vandløb, søer eller havet, må påvirkes, så de kan forurene vandet, ligesom der ikke skal indhentes tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1 eller 2, til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet.

Bestemmelsen vil desuden indebære, at anlægsmyndigheden ikke skal indhente en godkendelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 33 med henblik på udførelse af arbejder efter nærværende lovs § 1, f.eks. i forbindelse med genanvendelse af forurennet jord i projektet.

Endelig vil bestemmelsen indebære, at der ikke efter § 8 i jordforureningsloven skal indhentes tilladelse fra Aarhus Kommune til ændret anvendelse af forurenede arealer inden for projektområdet eller til opgravning og håndtering af jord.

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, og kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor heller ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejder, afværgeforanstaltninger mv., der fremgår af afsnit 3.2 og afsnit 9 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget samt anlægsprojektets miljøkonsekvensrapporter, der skal udføres for at gennemføre anlægsprojektet, både i det permanente og det midlertidige projektområde, kræver heller ikke dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning.

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8 a fraviges. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægsprojektet, varetages således af anlægsmyndigheden efter denne lov.

Anlægsmyndigheden vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at anlægsmyndigheden under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven, jf. § 3, stk. 3.

Som følge af museumsloven skal anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Anlægsmyndigheden vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete projekt. For at sikre den nødvendige sagkundskab, skal anlægsmyndigheden i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser, herunder Slots- og Kulturstyrelsen, til belysning af sagerne.

I *stk. 3* foreslås det, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i *stk. 1* og *2*, varetages af anlægsmyndigheden efter denne lov.

Selv om lovforslagets § 3, *stk. 1*, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at anlægsmyndigheden ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser.

Det er hensigten, at anlægsmyndigheden fortsat vil gennemføre projektet i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Til § 4

Ifølge miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder som udgangspunkt for afgørelser truffet af miljøministeren efter nærmere fastsatte bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven eller regler fastsat med hjemmel i loven.

Ifølge naturbeskyttelseslovens kapitel 12 kan bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, Fredningsnævnets afgørelser efter naturbeskyttelsesloven § 50, *stk. 1*, miljøministerens afgørelser efter nærmere fastsatte bestemmelser i naturbeskyttelsesloven eller regler fastsat med hjemmel i loven som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Efter kapitel 16 i vandløbsloven kan vandløbsmyndighedens (kommunalbestyrelsens) afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Dog kan afgørelser efter lovens kapitel 11 a (om miljøskade) som udgangspunkt ligeledes påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Ifølge kapitel 13 i vandforsyningsloven kan bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven samt miljøministerens afgørelser efter nærmere fastsatte bestemmelser i loven som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Ifølge kapitel 10 i jordforureningsloven kan kommunalbestyrelsens og regionsrådets afgørelser efter loven eller regler udstedt i medfør af loven som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende kan miljø- og fødevareministerens afgørelser efter en række nærmere fastsatte bestemmelser i loven påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Klageadgangen over afgørelser truffet i medfør af jordforureningsloven eller regler udstedt i medfør af loven er imidlertid i vidt omfang afskåret, men f.eks. kan påbud efter lovens kapitel 5 påklages.

Efter byggeloven kan bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser truffet i henhold til loven eller regler fastsat i medfør af loven kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, som udgangspunkt påklages til Nævnenes Hus, jf. lovens § 23.

Ifølge kapitel 8 i bygningsfredningsloven kan Slots- og

Kulturstyrelsens afgørelser, for så vidt angår beføjelser efter loven, som kulturministeren har bemyndiget styrelsen til at udøve, som udgangspunkt påklages til kulturministeren.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Indenrigs- og Boligministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Indenrigs- og Boligministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, *stk. 2*, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om miljøbeskyttelse, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog *stk. 2*.

Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Det vil fortsat være muligt at indbringe afgørelserne til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning. Afgørelserne kan desuden fortsat indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 12, *stk. 1*.

Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 4, *stk. 1*, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. I et sådan tilfælde skal det dog være uproblematisk at vurdere, at en afgørelse kan siges at påvirke projektet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 3, 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 for afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i anlægsfasen. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. i driftsfasen efter anlægsprojektet er gennemført måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

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

Transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2* er fortsat reguleret af de i *stk. 1* nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, fortsat gælder. 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.

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

Adgangen til at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen kan bl.a. blive udnyttet, 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 anlægsprojektet. 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 skal – ligesom efter *stk. 2* – træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i *stk. 1*, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i *stk. 4*, at transportministerens afgørelser i klagesager efter *stk. 2* og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter *stk. 3*, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at sagerne kan indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter *stk. 3* og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 12.

I *stk. 5* foreslås det, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter *stk. 2* og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lovene nævnt i *stk. 1*, inden for Aarhus Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for

ministerens behandling af klagesager efter *stk. 2*, eller call in-sager efter *stk. 3*, har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for Aarhus Kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få 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 bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, *stk. 1*, 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.

Det foreslås i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*.

Baggrunden for bestemmelsen er, at fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i *stk. 1*, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i *stk. 1* nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Boligministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser efter *stk. 1*, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier og officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter *stk. 1*, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med. Det vil indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.5 i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

I *stk. 1* foreslås det, at reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf finder tilsvarende anvendelse ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet.

I medfør af bl.a. § 38 k, *stk. 4*, § 38 p og § 38 q i jernbanelovens kapitel 6 a er udstedt 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

(bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22. januar 2018).

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler tilladelse til anlægsprojektet, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, (VVM-tilladelse). Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Lovforslagets § 5, stk. 1, fastlægger VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen.

Lovforslaget er således ikke 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 og projektets miljøkonsekvensrapporter, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med lovforslagets § 5, stk. 1.

Det følger i forvejen af reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, at disse finder anvendelse ved ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, også når anlægsprojektet er vedtaget ved anlægslov. Af lovforslagets § 5, stk. 1 følger, at reglerne om ændringer eller udvidelser af anlægsprojekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf også finder anvendelse på anlægsprojektet, jf. lovforslagets § 1.

Det følger bl.a. af disse regler, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes til Trafikstyrelsen, som i overensstemmelse med reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a vil skulle vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden Trafikstyrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til jernbanelovens § 38 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse. Trafikstyrelsen skal i disse sager føre tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes, jf. jernbanelovens § 38 o.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at bestemmelserne i §§ 3, 4, 6 og 7 tilsvarende finder anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf.

Bestemmelsen vil bl.a. medføre, at tilladte projektændringer og -udvidelser, herunder nye eller ændrede afværgeforanstaltninger, også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 3 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i § 4 nævnte love tilsvarende er afskåret for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen af anlægsprojektet, samt at der er mulighed for at fastsætte regler om regulering af forurening og gener samt kompensation efter §§ 6 og 7.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 3, 4, 6 og 7 med tilhørende bemærkninger samt til afsnit 3.3, 3.5.2 og 3.6 i de almindelige bemærkninger.

Til § 6

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.

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

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

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 byggepladser i projektområdet, herunder anlægsarbejder i og langs jernbanesporet, ved broer m.v. Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til projektets gennemførelse tilsiger det.

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

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

Der henvises nærmere til afsnit 3.6.2 i de almindelige bemærkninger om fastsættelsen af grænseværdier for forurening og gener.

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil blive tilrettelagt således, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener. Selvom det i videst muligt omfang vil blive forsøgt at sikre, at projektets mest støjende aktiviteter udføres i dagtimerne, vil det være nødvendigt, at visse

støjende aktiviteter gennemføres uden for dagtimerne, herunder i nattetimerne, og på baggrund af de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter for projektet er det derfor Transportministeriets og Banedanmarks vurdering, at det kan blive nødvendigt at bringe bestemmelsen i anvendelse – f.eks. i forbindelse med gennemførelsen af visse støjende anlægsarbejder i området ved banegraven. Det kan endvidere vise sig at, at det vil være nødvendigt at anvende bestemmelsen i forbindelse med gennemførelsen af andre dele af projektet på andre arbejdspladser, herunder i forbindelse med kommende arbejder på de broer, der ligger i projektområdet.

Bestemmelsen er derfor medtaget for at sikre muligheden for at fastsætte særlige regler for projektet, hvis der måtte opstå en situation, som ellers ville indebære en forsinkelse eller fordyrelse af projektet.

I *stk. 1, 2. pkt.*, foreslås det, at i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under Transportministeriet, kan ministeren fastsætte regler om anlægsmyndighedens eller anlægsmyndighedens entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

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

Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, stk. 1, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold. Myndighederne kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøveudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening.

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

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er at gøre det klart, at hvis transportministeren fastsætter regler om gener og forurening, overgår byggepladserne, herunder an-

lægsarbejder i og langs jernbanesporet, ved broer m.v., i forureningsmæssig henseende til at være reguleret af disse regler, og miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt i medfør heraf rettet til byggepladsen finder ikke længere anvendelse.

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Aarhus Kommune, vil Miljø- og Fødevarerklagenævnet 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.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 7 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.6. i de almindelige bemærkninger.

Til § 7

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.

I *stk. 1* foreslås det, at når transportministeren fastsætter regler efter § 6, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at anlægsmyndigheden skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 6. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

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

Der vil således blive fastsat regler om kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 6 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 om udarbejdelse af støjudbredelseskort, anlægsmyndighedens tilbud om kompensation, beboernes indsendelse af de nødvendige oplysninger, udbetalingen m.v.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at anlægsmyndigheden skal tilbyde beboere, der

er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 6, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, og kan herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Den foreslåede bestemmelse indebærer dermed, at transportministeren kan fastsætte regler om, at anlægsmyndigheden skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 6, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Endvidere kan transportministeren fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder om at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

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

Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen skal anvise en genhusningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, som kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke en fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Transportministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og anlægsmyndigheden skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 2 vil endvidere indebære, 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 jernbanelovens § 33 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.

I *stk. 3* foreslås det, at 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.

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 for Statens Ekspropriationer i Jylland. Anlægsmyndighedens afgørelser, der træffes efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, vil ikke kunne påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Efter bestemmelsen træffer Ekspropriationskommissionen afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 7, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

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

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til §§ 6 og 7.

I *stk. 4* foreslås det, 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 takstationsmyndighederne efter reglerne i ekspropriationsprocessloven.

I *stk. 5* foreslås det, 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 omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, 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 gælder 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.

I *stk. 6* foreslås det, at har transportministeren fastsat regler efter *stk. 1 og 2*, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra gennemførelsen af 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. byfornyleslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyleslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornylesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af projektet. De øvrige regler i byfornyleslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyleslovens 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 byfornyleslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til *stk. 1 og 2*, vil kapitel 9 i byfornylesloven 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 byfornylesloven bortfalder.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 6 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.6. i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

Efter gældende ret følger det af § 77, *stk. 1 og 2*, i lov om offentlige veje 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 ekspropriationsprocessloven 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 og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

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

Af retspraksis om gæsteprincippet kan bl.a. endvidere fremhæves, at Højesteret i en dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) har udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77), også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Der skal som følge af anlægsprojektet udføres arbejde på ledninger, f.eks. flytning af ledninger på offentlige eller

private ejendomme. For at sikre, at anlægsprojektet i henseende til betaling for ledningsomlægninger ikke stilles ringere, end eksempelvis vejmyndigheden ville være stillet ved et vejprojekt, foreslås det med bestemmelsen, at der sker regulering og præcisering af, hvorledes omkostningerne skal afholdes i henseende til ledningsomlægninger.

Med *stk. 1* foreslås det, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 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*.

Med *stk. 2* foreslås det, at *stk. 1* ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller 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 vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Med de foreslåede bestemmelser i § 8 skabes der således i loven klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af anlægsprojektet omfattet af denne anlægslov, jf. lovforslagets § 1, uanset om berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, jernbanearealer eller andre offentlige eller private ejendomme, og uanset om det er anlægsprojektet, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Med bestemmelserne imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt skal betragtes som et ”sammensat anlægsprojekt” i den betydning, som Højesteret har tillagt dette i dommen om Flintholm Station, jf. ovenfor.

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. Det samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 8.

Til § 9

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter vejlovens § 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 skal muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Forsyningsledninger er vigtige infrastruktur anlæg, 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 skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

I *stk. 1* foreslås det, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Bestemmelsen indebærer, at anlægsmyndigheden skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 9, stk. 1, svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelserne i vejlovens § 79, stk. 1 og 2.

I *stk. 2* foreslås det, at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden, i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under Transportministeriet, og ejere af ledninger omfattet af § 8 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 bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Anlægsmyndigheden skal derfor, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om en Cityring og lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forudsættes, at anlægsmyndigheden forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren, jf. lovforslagets § 9, stk. 1.

I *stk. 3* foreslås det, at transportministeren i særlige tilfæl-

de kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således, f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. 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). Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

Til § 10

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger. Det forudsættes, at anlægsmyndigheden 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 projektet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 9, 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.

I *stk. 1* foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattes af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse indebærer således, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattes af den foreslåede § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i for-

bindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Med *stk. 2* foreslås det, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 11

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren, i det tilfælde, at bygherreopgaven delegeres til en myndighed under ministeriet, fører tilsyn med, at anlægsmyndigheden overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Anlægsmyndigheden har ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Anlægsmyndigheden fører i den forbindelse tilsyn med projektets entreprenører. Såfremt anlægsmyndighedens entreprenører ikke overholder bestemmelserne i denne lov, eller regler og afgørelser udstedt i medfør heraf, kan anlægsmyndigheden anmelde dette til transportministeren, f.eks. med henblik på at der udstedes påbud, jf. den foreslåede stk. 2.

Transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1 omfatter det overordnede tilsyn med, at anlægsmyndigheden overholder sine forpligtelser som anlægsmyndighed for anlægsprojektet nævnt i § 1. I den forbindelse fører transportministeren tilsyn med, at anlægsmyndigheden sikrer, at anlægsprojektet gennemføres inden for rammerne af projektets miljøkonsekvensvurderinger, jf. lovforslagets § 2.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter desuden tilsyn med overholdelsen af transportministerens afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 4, stk. 2, hvorefter transportministeren kan behandle anlægsmyndighedens klage over kommunalbestyrelsens afgørelser efter lovforslaget § 4, stk. 1, eller efter overtagelse af kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call-in) i medfør af lovforslagets § 4, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 ændrer ikke i øvrigt ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. ikke er udtrykkeligt fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov og dermed fortsat gælder for anlægsprojektet, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for anlægsmyndigheden samt anlægsmyndighedens entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke er fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 3.5.2 og bemærkningerne til lovforslagets §§ 3 og 4.

Transportministeren har som tilsynsmyndighed efter stk. 1 pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at anlægsloven, transportministerens

afgørelser efter anlægsloven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

Særligt om ændringer og udvidelser af anlægsprojektet bemærkes, at i tilfælde, hvor der ifølge den foreslåede § 5, stk. 1, skal ske anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og eventuelt meddeles tilladelse hertil af Trafikstyrelsen, er det styrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf og med, at vilkår m.v. for at gennemføre ændringen eller udvidelsen, herunder vilkår fastsat i styrelsens afgørelse herom, overholdes. Bestemmelsen i lovens § 11, stk. 1, ændrer ikke herved. Der henvises herom til lovforslagets § 5, stk. 1, med tilhørende bemærkninger samt til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Med *stk. 2* foreslås det, at transportministeren som led i udøvelse af tilsynet efter stk. 1 kan udstede påbud til anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører om at gennemføre anlægsprojektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af denne lov, og regler og afgørelser udstedt i medfør af loven, samt de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Da der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse, skal den leve op til forvaltningslovens regler. Såfremt transportministeren, jf. den foreslåede stk. 3, delegerer tilsynet efter den foreslåede stk. 1 til en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed eller Aarhus Kommune, vil delegationen ligeledes omfatte kompetencen til at udstede påbud. I praksis vil det således være den relevante tilsynsmyndighed, som eventuelt udsteder påbud som led i udøvelsen af tilsynet.

Det forudsættes, at tilsynsmyndigheden tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.

Tilsynsmyndigheden kan i sidste ende beslutte at politianmelde anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører, såfremt et udstedt påbud ikke overholdes, jf. den foreslåede § 13.

Med *stk. 3* foreslås det, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Aarhus Kommune til at udøve tilsynet efter stk. 1 og 2. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen vil således indebære, at transportministeren

kan delegerer tilsynet efter stk. 1 og stk. 2, til en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Aarhus Kommune. Bestemmelsen vil endvidere indebære, at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynsbeføjelsen til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Til § 12

Med *stk. 1* foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov, og forskrifter udstedt i medfør af loven, skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten og offentliggjort.

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

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

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i retsplejeloven 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. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-

direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Der henvises herudover til afsnit 10.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 13

I *stk. 1* foreslås det, at manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 11, stk. 2, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Lovforslagets § 11, stk. 2, fastslår, at transportministeren som led i udøvelse af tilsynet efter lovens § 11, stk. 1, kan udstede påbud til anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører om at gennemføre anlægsprojektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af denne lov, og regler og afgørelser udstedt i medfør af loven, samt de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. § 2. Bestemmelsen tager således sigte på tilfælde, hvor enten anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører ikke efterkommer påbud udstedt efter lovens § 11, stk. 2.

Bestemmelsen finder også anvendelse, hvor transportministeren efter lovforslagets § 11, stk. 3, har delegeret tilsynet efter § 11, stk. 1 og 2, til en anden myndighed. Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 11 med tilhørende bemærkninger.

Bestemmelsen skal sikre overholdelse af bestemmelserne i lovforslaget samt VVM-direktivets artikel 10 a og artikel 3, litra a, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Ved fastsættelse af bødens størrelse efter stk. 1 og 2 skal sikres overholdelse af miljøstraffedirektivets artikel 5, hvorefter medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de i direktivets artikel 3 og 4 omhandlede strafbare handlinger kan straffes med strafferetlige sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til den strafbare handling og har en afskrækkende virkning.

Særligt om ændringer og udvidelser af anlægsprojektet bemærkes, at i tilfælde, hvor der ifølge den foreslåede § 5, stk. 1, skal ske anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og eventuelt meddeles tilladelse hertil af Trafikstyrelsen efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, kan der pålægges straf ifølge jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 1-4. Bestemmelsen i lovens § 13, stk. 1, ændrer ikke herved.

I *stk. 2* foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel om straf i form af bøde for overtrædelse af loven. Bestemmelsen kan navnlig være relevant ved forskrifter, der udstedes i medfør af lovens § 6, stk. 1.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og bødeniveauet skal svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Bestemmelsen tager sigte på tilfælde, hvor enten anlægsmyndigheden eller anlægsmyndighedens entreprenører overtræder forskrifter udstedt efter loven.

Det foreslås i *stk. 3*, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Til § 14

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2022.

Til § 15

Det foreslås, at der indsættes et nyt nr. 38) i ligningslovens § 7, hvorefter kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H er skattefri.

Anlægsmyndigheden vil efter de foreslåede regler kunne udbetale visse beløb skattefrit. Det drejer sig om erstatning eller kompensation for støjgener samt beløb ved genhusning (udgift til genhusningsbolig, flytteudgifter). Der ydes kun kompensation og beløb ved genhusning til private beboere.

Skattefriheden omfatter alle beløb, der udbetales af anlægsmyndigheden på dette grundlag.

Den foreslåede bestemmelse gælder ikke for beløb, som ejeren af en beboelsesejendom modtager, hvis ejendommen overtages af anlægsmyndigheden. Sådanne beløb behandles skattemæssigt på samme måde som en salgssum efter reglerne i ejendomsavancebeskatningsloven. Det vil for boliger, som bebos af ejeren, typisk betyde skattefrihed.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.8 samt for den foreslåede kompensationsordning til afsnit 3.6.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets §§ 6 og 7 og bemærkningerne hertil.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 15**

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021 foretages følgende ændring:

§ 7. Til den skattepligtige indkomst medregnes ikke:
1)-37). ---

1. I § 7 indsættes som *nr. 38*):

»38) Kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H.«

Bilag 2**Kort over områdeopdeling til brug for beskrivelse af støjen og vurdering af dens påvirkning**