

Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 19-06-2026
Sagsnr.: 2026-306017
Sagsbehandler: ANTHA

Afgørelse om at ændringer vedrørende Marselistunnelen og tilhørende projekter ikke er VVM-pligtige

Trafikstyrelsen har den 14-04-2026 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om projektændringer vedrørende etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus Kommune.

Trafikstyrelsen er myndighed jf. Lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. jf. Lov nr. 701¹ § 4 anvendes reglerne og behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige vejprojekter, jf. kapitel 2 a i vejloven². Projektet er omfattet af bekendtgørelsens bilag 2 punkt 13 a. Trafikstyrelsen skal derfor screene projektet for VVM-pligt i medfør af § 17 d i samme lovbekendtgørelse.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at der følgerig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Anlægsarbejdet skal udføres i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

¹LOV nr 701 af 20/06/2025 Lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus

² LBK nr. 435 af 24/04/2024 af lov om offentlige veje m.v., vejloven



Begrundelse

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om, at projektændringerne ikke er VVM-pligtige, lagt vægt på, at de planlagte ændringer til Marselistunnelen samlet set ikke medfører yderligere væsentlige miljøpåvirkninger i forhold til de påvirkninger, der allerede er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, som ligger til grund for anlægsloven.

Der er i denne screening særligt taget højde for, at projektændringerne medfører ændringer i støjens geografiske fordeling, samt et ændret omfang af arealinddragelse. Bygherre har i forbindelse med ansøgning om projektændring udarbejdet opdaterede støjberegninger, der viser, at projektets samlede støjbelastning reduceres som følge af projektændringen. Samtidig indebærer ændringerne, at to boliger forventes at få en forøgelse af støjniveauet på mere end 3 dB i forhold til det tidligere vurderede projekt. Trafikstyrelsen vurderer, at denne lokale forøgelse, henset til dens begrænsede omfang og det forhold, at den alene vedrører to ejendomme, ikke udgør en væsentlig yderligere miljøpåvirkning i VVM-retlig forstand og derfor ikke giver anledning til krav om udarbejdelse af en ny miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsen har endvidere ved afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes en Natura 2000-konsekvensvurdering, lagt vægt på, at projektændringerne kan udelukkes at medføre påvirkning af de nærliggende Natura 2000-områder. Der er desuden ikke foretaget ændringer inden for de områder, hvor bilag IV-arternes potentielle yngle- og rastesteder er kortlagt i miljøkonsekvensrapporten fra 2024. Det vurderes derfor at projektændringerne ikke medfører påvirkninger af Natura 2000-områder eller beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for bilag IV-arter.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 17 a i vejloven². Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 17 d i vejloven².

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter³.

Sagsfremstilling

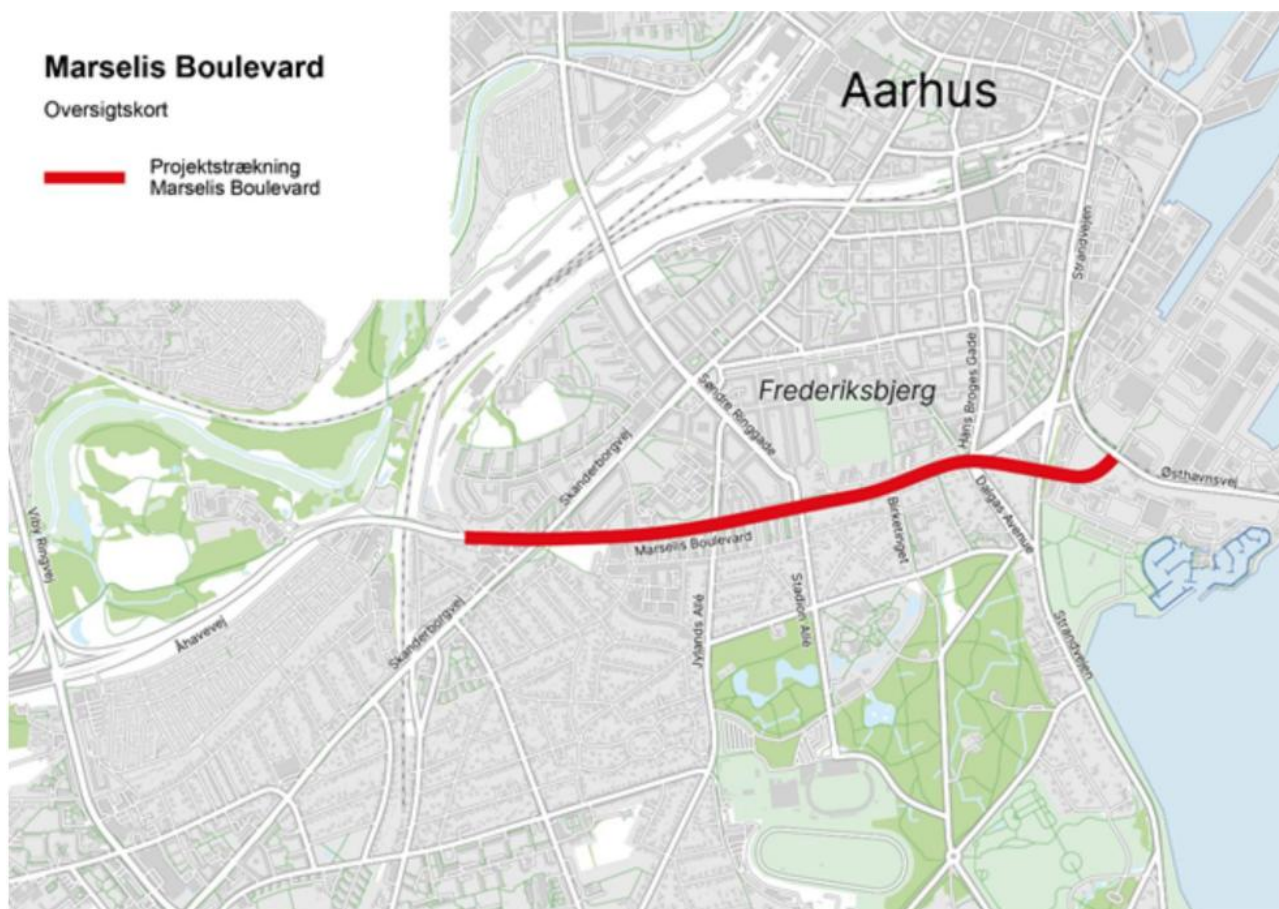
Der er ansøgt om en række projektændringer i forbindelse med etableringen af tunnelen under Marselis Boulevard i Aarhus og de dertil knyttede anlæg. Projektændringerne vedrører både anlægsfasen og driftsfasen og indebærer ændringer til det projekt, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten fra 2024, som ligger til grund for anlægsloven.

Projektændringerne er opstået som led i den videre projektering af anlægget, hvor der er identificeret muligheder for at optimere anlægslogistikken, opretholde trafikale funktioner under

³ BEK nr. 469 af 08/05/2024 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.



udførelsen og forbedre projektets tekniske udformning. Projektændringerne har navnlig til formål at reducere trafikale gener under anlægsarbejdet og sikre en mere hensigtsmæssig gennemførelse af projektet.



Figur 1: Oversigtskort over projektstrækning

Ændringer i anlægsfasen

Ansøgningen omfatter følgende projektændringer i anlægsfasen:

1. Tilslutningen ved Åhavevej flyttes mod nord.
2. Krydset ved Skanderborgvej forskydes mod sydøst.
3. Trafikafviklingen ved Marselisparken ændres, så fire spor opretholdes øst for Johs. Bau-nes Plads.
4. En sidevej integreres som en del af arbejdsarealet i anlægsperioden.

Tilslutningen ved Åhavevej flyttes mod nord.

Ved Åhavevej ønskes den midlertidige vejtilslutning flyttet mod nord i forhold til det projekt, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Formålet med projektændringen er at forbedre til- og frakørselsforholdene for entreprenørtrafik og materialetransporter til projektområdet. Ændringen medfører et midlertidigt øget arealbehov, som blandt andet gør det muligt for lastbiler at vende inden for arbejdsområdet. Dette forventes at effektivisere jordhåndteringen og reducere de trafikale påvirkninger af det omkringliggende vejnet. Omlægningen indebærer, at der midlertidigt inddrages et større areal nord for Åhavevej, primært i tilknytning til de

bygninger, som allerede er forudsat nedrevet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er indtegnet med gult i nedenstående figur.



Figur 2: Ændring i vejforløbet under anlægsfasen hvor tilkørslen til Åhavevej forskydes mod nord. Selve den projekterede vej er vist med rødt og den omlagte vej mod nord er vist med gult. Derudover er der med grønt vist det areal, der er behov for til anlægslogistik under anlægsperioden.

Krydset ved Skanderborgvej forskydes mod sydøst.

Ved Skanderborgvej ønskes krydset midlertidigt forskudt mod sydøst. Projektændringen medfører inddragelse af yderligere arealer i forhold til det oprindelige projekt. Formålet med projektændringen er at holde fire spor åbne samt have en prioriteret busbane og dermed sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling under anlægsarbejdet. De yderligere arealer, der inddrages som følge af ændringen, fremgår af figur 3 med mørkegul markering.



Figur 3: Ændringen af udformningen af krydset mellem Skanderborgvej og Marselisboulevard, hvor ændringen er indtegnet med en mørkegul farve.



Trafikafviklingen ved Marselisparken ændres, så fire spor opretholdes øst for Johs. Baunes Plads.

Ved Marselisparken ønskes udformningen af krydset ved Marselis Boulevard og Stadion Allé ændret. I miljøkonsekvensrapporten fra 2024 var det forudsat, at Marselis Boulevard øst for Johs. Baunes Plads midlertidigt skulle indsnævres til to spor. Med den foreslåede ændring opretholdes fire spor gennem anlægsperioden. Ændringen skal sikre en bedre trafikafvikling men indebærer, at den midlertidige vejføring placeres tættere på de eksisterende boligbebyggelser i Marselisparken end tidligere angivet/vurderet i miljøkonsekvensrapporten fra 2024. Ændringen fremgår af figur 4.



Figur 4: Ændret krydsombygning i den mere østlige del af Marselis Boulevard, hvor det muliggøres at beholde fire spor på vejen mens anlægsprojektet er i gang.

Ændringer i driftsfasen

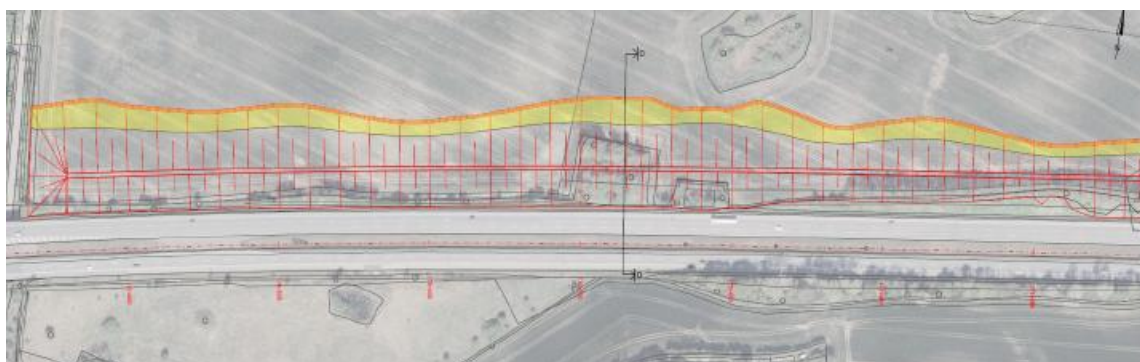
Ansøgningen omfatter desuden ændringer, som har betydning for den permanente udformning af anlægget.

Marselis Boulevard i terræn flyttes mod syd i forhold til den placering, der fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Vejen bliver placeret der hvor det nuværende sydlige spor på Marselis Boulevard er placeret, hvor den førhen er blevet projekteret til at være placeret centralt i den nuværende vejtracé.

Derudover ændres udformningen af støjvolden og støjskærmen ved Stavtrup. I det godkendte projekt var støjvolden projekteret med en hældning på 1:2. Det foreslås nu at ændre hældningen til 1:3. Baggrunden for ændringen er en optimering af jordhåndteringen, som gør det muligt at anvende jord med mindre krævende geotekniske egenskaber og dermed reducere behovet for kalkstabilisering i forhold til det oprindelige projekt. Den ændrede udformning medfører, at støjvolden får et større fodaftryk, og at der permanent inddrages yderligere ca. 28.000 m² areal. Arealudvidelsen sker primært på de landbrugsarealer, der ligger nordøst for

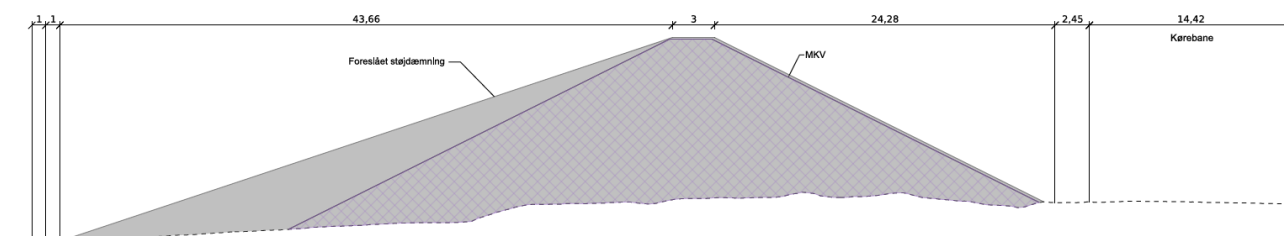


motorvejen, jf. figur 5. Afvandingsforholdene fra støjvolden ændres ikke som følge af projektændringen og svarer fortsat til de forhold, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.



Figur 5: Kort der fremviser hvor grænsen på støjvolden vil ligge efter ændringerne vedrørende ændringen på støjvolden som ligger på den nordøstlige side af Aarhus Syd Motorvejen.

Figur 6 viser et tværsnit af støjvolden, hvor ændringen af hældningen fra 1:2 til 1:3 fremgår.



Figur 6: Tværsnit der fremviser ændringerne på støjvolden, hvor hældningen på den nordlige side ændres fra 1:2 til 1:3.

Som følge af den ændrede udformning af støjvolden og en optimering af anlægslogistikken ændres også det midlertidige arbejdsområde i anlægsfasen. De arealer, der midlertidigt inddrages, fremgår af figur 7. Der etableres endvidere en mere effektiv adgangsvej til arbejdsområdet via motorvejen og det eksisterende vigespor.



Figur 7: Kort der fremviser arealbehovet i anlægsfasen ved støjvolden ved Stavtrup med rødt, samt det areal på motorvejen, hvorfra, der via vigesporet anlægges en mere effektiv vejadgang i anlægsfasen.



Konsekvenserne af projektændringerne

Projektændringerne indebærer navnlig ændringer i arealinddragelsen samt en omfordeling af enkelte miljøpåvirkninger, herunder støj. De opdaterede støjberegninger viser, at den samlede støjbelastning reduceres i forhold til det tidligere vurderede projekt. Samtidig vil to boliger få en forøgelse af støjniveauet på mere end 3 dB i forhold til det oprindelige projekt som følge af ændringer i støjens geografiske fordeling. Her er det beregnet at de to ejendomme vil gå fra henholdsvis 70 til 73 dB og 67 til 72 dB, dette er dog for begge ejendomme en reducere i forhold til det nuværende niveau for trafikstøj.

Anlægsarbejdet vedrørende de ansøgte ændringer forventes påbegyndt den 1. januar 2027 og afsluttet den 31. december 2036.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 233 "Brabrand Sø med omgivelser" er ca. 500 meter i fugleflugtslinje fra de nærmeste projektændringer ved Marselis Boulevard.

Natura 2000-området er beliggende i en tunneldal vest for Aarhus By og omfatter Brabrand Sø og de omkringliggende naturområder. Området er udpeget på baggrund af en række naturtyper og arter, herunder næringsrig sø, rigkær, bøg på muld, ege-blandskov samt elle- og askeskov. Endvidere er området udpeget for bilag IV-arter som stor vandsalamander, odder og damflagermus og fungerer som yngle- og rasteområde for en række fuglearter.

Bygherre har i forbindelse med projektændringerne vurderet, at disse ikke vil medføre yderligere påvirkninger af Natura 2000-området. Vurderingen er blandt andet baseret på afstanden til området samt karakteren af de planlagte ændringer, herunder at ændringerne ikke medfører nye eller ændrede påvirkningsveje ind i Natura 2000-området.

Der vurderes ikke at være ændringer i støj, luft, hydrologi eller øvrige relevante påvirkningsveje, som kan række ind i Natura 2000-området som følge af projektændringerne.

Trafikstyrelsen lægger til grund, at projektændringerne ikke medfører en øget påvirkning af Natura 2000-område nr. 233 i forhold til det allerede vurderede projekt. På denne baggrund vurderes projektændringerne ikke at kunne påvirke udpegningsgrundlaget eller bevaringsmål-sætningerne for Natura 2000-området.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har foretaget en gennemgang af forekomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁴. Styrelsen har fundet at der er registreret forekomst af odder, stor vandsalamander samt flere flagermusarter, herunder skimmelflagermus, troldflagermus, brunflagermus og skægflagermus i og omkring projektområdet.

Odder er knyttet til vandløb og søer med relativt uforstyrrede forhold, god vandkvalitet samt tilstrækkelig fødetilgængelighed. Arten benytter vandløb og tilhørende brinkzoner som økologiske korridorer. Det er derfor væsentligt, at eksisterende passageforhold ved vandløb under vejanlægget opretholdes, således at den økologiske funktionalitet for arten ikke forringes. Det

⁴ www.arter.dk



vurderes at ændringerne ikke påvirker passageforhold ved vandløb og projektændringerne derfor ikke forringer området's økologiske funktionalitet for arten.

Stor vandsalamander er knyttet til vandhuller til yngleformål samt til omkringliggende terrestriske levesteder. Arten er sårbar over for ændringer i levestederne, herunder forringelse af yngle- og rasteområder. Det vurderes, at projektændringerne ikke medfører ændringer i relevante vandhuller eller omkringliggende levesteder, som kan forringe området's økologiske funktionalitet for arten.

For arterne af flagermus gælder generelt, at de er afhængige af egnede fourageringsområder samt raste- og yngleområder. Det er i forbindelse med projektændringerne vurderet, at der ikke sker fældning af træer, der er registreret eller vurderet som egnede raste- og yngleområder. Det vurderes, at projektændringerne ikke medfører ændringer i raste- og yngleområder for arter af flagermus eller omkringliggende fourageringsområder, som kan forringe området's økologiske funktionalitet for arterne.

Trafikstyrelsen vurderer, at området's økologiske funktionalitet for arterne af flagermus, odde og stor vandsalamander ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for arterne af flagermus, Odde og Stor vandsalamander, at projektet er tilrettelagt således at projektet ikke forhindrer arterne i at færdes i deres naturlige habitat. Og at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arterne, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arterne, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

Samlet set vurderer Trafikstyrelsen, at projektændringerne ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter.

Vandrammedirektiv

Projektområdet strækker sig over vandområderne "dkmj_192_ks", "dkmj_198_ks", "dkmj_1075_ks" og "DK107_dkmj_592_ks".

Vandområdet "dkmj_192_ks", der er en terrænnær grundvandsforekomst, er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdet's samlede kvantitative og kemiske tilstand er vurderet til "God kvantitative tilstand" og "Ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse skyldes benzen og pesticider.

Vandområdet "dkmj_198_ks", der er en terrænnær grundvandsforekomst, er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitativ tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdet's samlede kvantitative og kemiske tilstand er vurderet til "God kvantitative tilstand" og "God kemisk tilstand".

Vandområdet "dkmj_1075_ks", der er en regional grundvandsforekomst, er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitativ tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdet's samlede kvantitative og kemiske tilstand er vurderet til "God kvantitative tilstand" og "Ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse skyldes pesticider.

Vandområdet "DK107_dkmj_592_ks", der er en terrænnær grundvandsforekomst, er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitativ tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdet's



samlede kvantitative og kemiske tilstand er vurderet til "Ringe kvantitative tilstand" og "God kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse skyldes at udnyttelsesgraden er 63 %.

i henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projekt ændringer ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Region Midtjylland, Aarhus Kommune og 5 parter der er berørt af arealinddragelsen og støjændringerne.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 23-04-2026 til 23-05-2026.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar: Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV), Energinet, Aarhus Kommune, Aarhus Stift, Etablissement- og Terrænkommendoen.

Miljøstyrelsen:

Miljøstyrelsens fremhæver i deres bemærkning, at den kompetente myndighed skal sikre sig, at de i 2024 foretagende vurderinger er retvisende ift., at der er kommet nye oplysninger via offentliggørelse af genbesøget af vandområde-planerne 2021-2027 i december 2025.

Vejdirektoratet:

Bemærkningen om vandområder og opdaterede krav og tilstandsvurderinger er noteret og det kan bekræftes at de ansøgninger, der er og vil blive indsendt til den kompetente myndighed om tilslutning, af Aarhus Kommune er vurderet alle at kunne rummes indenfor de eksisterende udledningstilladelser og medfører derfor ikke en fornyet vurdering jf. indsatsbekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen:

Afvandingen til projektet ændres ikke fra det allerede lovliggjort projekt og det vurderes derfor ikke at vandområdet vil have en yderligere påvirkning grundet projektændringerne. Grundet dette vurderer styrelsen ikke at høringssvaret giver anledning til at ændre afgørelsen om at projektændringerne ikke er VVM-pligtige

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø:

Styrelsen har fremsendt en generel orientering om håndtering af høringssvar, men har ikke konkrete kommentarer til de ansøgte ændringer.

Trafikstyrelsen:

Grundet ingen konkrete bemærkninger til projektet har Trafikstyrelsen ingen bemærkninger til høringssvaret.



Energinet:

Energinet bemærker, at parallelt med den planlagte placering af støjafskærmningen forløber 150 kV luftlednings-forbindelsen Høskov – Ormslev, som tilhører Energinet. Denne luftlednings-forbindelse er planlagt til at blive demonteret, forventeligt først efter 2033/2034, hvorfor Vejdirektoratet skal i dialog med Energinet angående mulighederne for hel/delvis etablering af støjafskærmningen forinden demontering af luftledningsforbindelsen, hvis støjafskærmningen skal etableres indenfor luftledningsforbindelsens servitutablealer/respektafstande.

Vejdirektoratet:

Vejdirektoratet genbekræfter intensionen om, at det videre arbejde med støjafskærmningen tæt ved højspændingsledningen vil ske i en tæt dialog mellem Vejdirektoratet og Energinet.

Trafikstyrelsen:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger til overstående.

Aarhus Kommune:

Aarhus Kommunes hørings svar er opdelt i fagområderne Natur, Vandløb og Natur, Jord og Grønne Områder.

Natur

Om udvidelse af fodaftrykket for støjvolden i Stavtrup skriver Aarhus Kommune: Ændringen vurderes ikke at være dækket af den oprindelige MKR. Ændringen - udvidelse af voldens fodaftryk mod nord, vil påvirke et §3 område, som i den oprindelige MKR vurderes ikke at blive påvirket. Bygherre skal, hvis ændringen skal gennemføres, som minimum søge dispensation. Det fremgår ikke, hvorvidt en sådan er søgt, og om den i givet fald kan meddeles. Der bør også undersøges, om den yderligere inddragelse af areal med træer og vandhuller vil påvirke bilag IV og N2000.

Vandløb og Natur:

Et regnvandsbassin på nordsiden af Århus Syd Motorvejen skal sløjfes i fbm. etablering af støjvolden. Regnvandsbassinet er ikke registreret som §3-beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3. Bassinet må forventes at være omfattet af §3-beskyttelsen, og en sløjfning kan kræve en erstatnings sø.

Jord

Aarhus Kommune bemærker derudover, at den anmeldte projektændring, hvor støjvolden i Stavtrup anlægges med en fladere hældning på bagsiden, ændrer det volumen af jord, der indgår i volden, og at Vejdirektoratet skal redegøre for jordbalancen i projektet. Endelig nævnes listepunktet i godkendelsesbekendtgørelsen efter hvilket Aarhus Kommune mener, at støjvolden skal godkendes.

Grønne områder

Slutteligt bemærker Kommunen, at der for alle projektændringer skal laves en opgørelse over antal træer i byzone der fældes, kronedækkeareal der tabes samt aldersklasser. Ift. den anmeldte projektændring, hvor krydset Marselis Boulevard/Skanderborgvej flyttes mod sydøst, bemærker Aarhus Kommune, at der i anlægsfasen skal være opmærksomhed på at opsætte



foranstaltninger, der beskytter rodnettet på de blivende træer. Trækronernes omfang skal indtegnes retvisende i planer. Træerne, der står til at skulle fældes som konsekvens af projektændringen, er omkring 65 år gamle. De er store og udgør et markant element i byrummet.

Vejdirektoratet:

Vandløb og Natur

Sløjfning af regnvandsbassin er ikke afledt af de ansøgte ændringer og indgår således som en del af den af Folketinget vedtagne anlægslov. Det er i forbindelse med den MKR, der er udarbejdet som grundlag for anlægsloven. vurderet, at det tekniske udligningsbassin, der henvises til, ikke er omfattet af § 3 beskyttelsen i Naturbeskyttelsesloven. Der skal derfor jf. anlægsloven ikke anlægges erstatningsnatur.

Jord

Vejdirektoratet bekræfter, at det volumen af jord, der er plads til i støjvolden i Stavtrup, ændres med ændring af hældning på bagsiden af volden. Som anført i ansøgningen er det forventningen, at jordvolden kan rumme jord med dårligere indbygningsegenskaber end forudsat i Miljøkonsekvensvurderingen. Det vil sige, at noget af den intakte jord, der er forudsat bortskaffet fra projektet, i stedet vil kunne indarbejdes i støjvolden. Desuden kan mængden af nødvendig kalkstabilisering reduceres, ved etablering af volden med lavere anlæg på bagsiden.

Vejdirektoratet er pt. i gang med at gennemføre geotekniske undersøgelser, der bla. har til formål at kvalificere volumen af jord til støjvolden i Stavtrup. Ud fra de nuværende beregninger meddeler at den nye anlægsudformning gør at støjvolden vil kunne indeholde 400.000 m³ jord til forskel fra de 350.000 der står beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten. Hvis det tilrådhedværende volumen skulle blive mindre, end der er behov for i støjvolden, har Vejdirektoratet overvejet følgende alternative løsninger:

Volden kan afkortes i den østlige ende ift. det, der er angivet i Miljøkonsekvensrapporten, og i stedet kan støjskærmen i den østlige ende af området forlænges mod vest, så der stadig er støjafskærmning på hele strækningen.

Dokumenteret ren jord fra eksterne leverandører kan indgå i etablering af volden. Dette vil aftales med Aarhus Kommune som en del af godkendelsesgrundlaget inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Grønne områder

Der er ikke i MKV'en lavet en opgørelse over antal træer i byzone, der fældes, kronedækkeareal der tabes, aldersklasser, mm. Det fremgår af ændringsansøgningen, at den omfatter inddragelsen at et område med 9 større og 4 mindre træer med et på ortofoto opmålt kronedække på ca. 570 m². Vejdirektoratet anerkender, at rydning af træer på området sydøst for det eksisterende kryds mellem Marselis Boulevard og Skanderborgvej er en ærgerlig konsekvens af projektændringen. Etablering af en tunnel samtidig med at trafikken i området fortsat skal afvikles i anlægsfasen er en logistisk udfordring, og forskydning af krydset mod sydøst afkorter dels anlægsperioden med 8-9 måneder, dels bliver trafikafviklingen i anlægsfasen mere robust, idet der kan etableres flere vejbaner/mere magasinplads i krydset. Der vil i anlægsfasen være opmærksomhed på at opsætte foranstaltninger, der beskytter rodnettet på de



blivende træer, i det omfang det er muligt af hensyn til gennemførelse af tunnelprojektet jf. anlægsloven.

Trafikstyrelsen:

Styrelsens vurderer ikke, at høringssvaret giver anledning til at ændre afgørelsen om at projektændringerne ikke er VVM-pligtige.

Aarhus Stift:

Aarhus Stift har indsendt et høringssvar, hvor der refereres til en udtalelse fra den kgl. bygningsinspektør. *Den kgl. bygningsinspektør vurderer, at ændringerne i anlægsfasen vil medføre en marginal positiv påvirkning af de nærliggende kirker, hhv. at ændringerne i driftsfasen ikke vil medføre en væsentligt ændret påvirkning af de nærliggende kirker.*

Vejdirektoratet:

Ingen bemærkninger til høringssvaret.

Trafikstyrelsen:

Ingen yderligere bemærkninger til høringssvaret.

Etablissement og terrænkommandoen:

Ingen bemærkninger til ændringerne.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 17 d i vejloven.

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til vejlovens kapitel 2a, herunder § 17 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør lovens § 132, stk. 6, og § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁵.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter lov om offentlige veje, kap. 2 a, ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 132, stk. 8.

Med venlig hilsen

⁵ Bekendtgørelse nr. 169 af 27/01/2026 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.



Anton Norup Grunnet Hansen
Trafikstyrelsen | Havne & VVM

Kopi af afgørelsen er sendt til ovenstående høringsparter