

Aarhus Kommune

Att.: Planafdelingen

plan-id@mtm.aarhus.dk

Ansøgning om frivillig VVM

Samarbejdsparterne bag forslaget om at etablere en overdækning af banegraven på arealet mellem Aarhus H og Frederiks Bro anmoder hermed om gennemførelse af frivillig miljøkonsekvensvurdering (VVM) for projektet i henhold til Miljøvurderingslovens § 18 stk. 2.

Samarbejdsparterne har den 15. oktober 2019 anmodet om igangsætning af den fornødne kommune- og lokalplanlægning med tilhørende miljøvurderinger. I den anmodning blev det beskrevet, at konsortiet ville indsende VVM-ansøgning når der foreligger et konkret skitseprojekt. Det gør der nu.

Baggrund og relation til Banedanmarks fornyelse af Aarhus H

Aarhus Byråd tiltrådte den 25. september 2019 en indstilling om at indgå samarbejdsaftale om udviklingsfasen af overdækningen af banegraven mellem Aarhus Kommune, DSB Ejendomsudvikling A/S, MT Højgaard A/S og PensionDanmark Ejendomme Holding K/S. Byrådet tiltrådte endvidere igangsætning af og deltagelse i udviklingsfasen for projektet. På baggrund af byrådsbeslutningen indledtes et samarbejde vedr. belysning af muligheden for etablering af P-dæk og overdækning af Banegraven, som vurderedes at kunne bebygges med anslået ca. 110.000 m² over Banegraven mellem Bruuns Bro og Frederiksbro.

Muligheden for at etablere en overdækning over banegraven ved Aarhus H – mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro hænger snævert sammen med, at Banedanmark i de kommende år skal gennemføre en række forskellige baneanlægsprojekter i Banegraven.

Anlægsmæssigt er det en forudsætning, at Banedanmark og konsortiet gennemfører bygge- og anlægsprojekterne i banegraven samtidigt. Anlægsperioden forventes at vare fra medio 2023 til medio 2027 men med stor variation i aktiviteter over perioden.

Grundlag for plan og miljøkonsekvensvurdering

Konsortiets anlægsproces skal kunne startes op medio 2024, og dette forudsætter, at den fornødne planlægning kan vedtages inden september 2022.

Planlægningsarbejdet forventes at indebære:

- Et større kommuneplantillæg inklusiv tillæg til Højhuspolitikken og nye rammebestemmelser for planområdet
- En lokalplan for det samlede projekt – skal som minimum være byggetragsgivende for selve overdækningen

- Tillæg til spildevandsplanen
- Miljøvurdering af kommuneplantillæg og lokalplan

Derudover ønsker konsortiet frivilligt at udarbejde en Miljøkonsekvensrapport (VVM) for projektet jf Miljøvurderingslovens § 18 stk. 2. Anmodningen skyldes, at konsortiet anser det for givet at en VVM-screening efter miljøvurderingslovens § 21 vil føre til afgørelse om, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering.

Grundlaget for planlægningens indhold vil være den helhedsplan, som indsendes til Aarhus Kommune som bilag til denne ansøgning. Helhedsplanen skal også udgøre grundlaget for opstart af processen omkring miljøkonsekvensrapporten (VVM). Konsortiet anmoder om at de fornødne afklaringer på myndighedssiden opstartes hurtigst muligt.

Ansøgningens indhold

Denne ansøgning består af:

Dette ansøgningsbrev, indeholdende overordnede beskrivelser af projekt, baggrund og snitflader i relation til Banedanmarks projekter på Aarhus H

Bilag:

1. VVM-ansøgningsskema jf miljøvurderingsbekendtgørelsen
2. Vision og helhedsplan, udarbejdet af Gehl Architects og CF Møller Architects.
Inkluderer dagslys, skygge- og vindstudier
3. Mobilitetsløsninger, notat udarbejdet af Via Trafik
4. Tidsplan – ønsket proces

Vi håber at det indsendte materiale gør det muligt at få påbegyndt myndighedens afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold.

Samtidig anmoder vi om, at al kontakt vedr. miljøkonsekvensvurderingen for projektet rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen
NIRAS A/S



Lisbeth Errboe Svendsen

Overordnet projektbeskrivelse

Projektets indhold

Projektet for overdækningen af Banegraven mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro i Aarhus C er aktuelt under udvikling. Projektet udvikles på baggrund bl.a. af beslutning i Aarhus Byråd den 25. september 2019 om at indgå i et samarbejde om udviklingsfasen.

Banedanmark skal de kommende år gennemføre en række ombygningsarbejder i hele Aarhus H og arbejder sideløbende med at projektudvikle og koordinere disse arbejder, som er på forskellige stadier. Det er en forudsætning for at gennemføre samarbejdsparternes vision for Banekvarteret, at anlægsarbejderne i relation til etablering af selve overdækningen kan foregå i samme periode, som Banedanmark skal gennemføre egne ombygningsprojekter.

Overdæknings- og byudviklingsprojektet består af forskellige delelementer (overordnet listet op):

- Dæk over Banegraven med tilhørende bærende konstruktioner. De bærende konstruktioner placeres under behørig hensyntagen til Banedanmarks fremtidige spor- og perronlayout mv.
- Nye vej- og stiadgange til og fra området, med den primære vejbetjening bliver fra Værkmestergade
- Et parkeringsanlæg ophængt under dækket
- Evt. større cykelparkeringsanlæg til Aarhus H-området – indgår i skitseprojektet aktuelt
- Taxa-løsning i relation til området og Aarhus H - indgår i skitseprojektet aktuelt
- Evt. en busterminal eller elementer af en samlet løsning af busbetjeningen i Aarhus H – dette er uafklaret aktuelt
- Byggeri – forventet 110.000 m² – placeret oven på dækket. Det højeste byggeri i skitseprojektet indeholder 20 etager.

Fornøden planlægning

Projektets realiseringen fordrer udarbejdelse af:

- Et større kommuneplantillæg med nye kommuneplanrammer for området samt ændringer i/tillæg til bl.a. kommunens Højhuspolitik
- Miljøkonsekvensrapport - VVM. Overdæknings- og byudviklingsprojektet har relation til flere punkter på Miljøvurderingslovens bilag 2. Konsortiet har valgt at anmode om frivilligt at udarbejde en miljøkonsekvensrapport. Banedanmark gennemfører i et parallelt forløb fornødne miljøkonsekvensvurderinger af egne ombygningsprojekter i Aarhus H. Der er tidligere foretaget miljøvurdering og udarbejde VVM-redegørelser for nogle af disse projekter.
Det bliver en vigtig opgave i miljøkonsekvensrapporterne at få belyst kumulative forhold mellem samarbejdsparternes og Banedanmarks projekter.
- Lokalplan.

- Miljøvurdering af plandokumenterne – herunder vurderinger i relation til konsekvenszonen omkring Aarhus Havn som udlagt i Tillæg nr 42 til Kommuneplan 2017.
- Konsekvensvurderinger efter Aarhus Kommunes Højhuspolitik.
- Tillæg til spildevandsplanen. Projektområdet indgår i dag uden bebyggelse og er skal i et tillæg til spildevandsplanen fastlægges rammer for håndtering af spildevandet fra området.

Helheden af planlægning og miljøvurderinger udgør en særdeles omfattende og kompleks opgave, og der er hertil flere myndigheder involveret i sagen.

Der skal for samarbejdspartnernes projekt som minimum gennemføres to offentlige høringer, som er lovkrav i både planlov og miljøvurderingslov.

Bygherrer og ejerforhold

Projektområdet består som udgangspunkt af to matrikler:

Matrikel 7000 bl, Århus Bygrunde ejet af Aarhus Kommune

Matrikel 845k, Århus Bygrunde ejet af Banedanmark. Byggeretter over matrikel 845k, Århus Bygrunde ejet af DSB Ejendomsudvikling A/S.

Ud fra de to matriklers areal udgør Aarhus Kommunes ejerandel godt 20% og DSB Ejendomsudvikling A/S' ejerandel knap 80%.

Samarbejdspartnernes intention er at stifte et arealudviklingsselskab. Dette vil først ske efter planlægning og miljøvurderinger er gennemført – forventeligt omkring årsskiftet 2023/2024.

Det er forventningen, at fordelingen af ejerskabet herefter vil udgøre (ca.):

• Århus Kommune	10%
• DSB Ejendomsudvikling A/S	40%
• Pension Danmark og MT Højgaard i forening	50%

Ovenstående oplysninger kan læses ud af den samarbejdsaftale, der indgik som bilag til Aarhus Byråds behandling af sagen i september 2019.

Projektets relation til Banedanmarks fornyelse af Aarhus H

Muligheden for at etablere en overdækning over banegraven ved Aarhus H – mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro hænger snævert sammen med, at Banedanmark i de kommende år skal gennemføre en række forskellige baneanlægsprojekter i Banegraven. Dels en række allerede besluttede projekter: Fornyelsesarbejder, hastighedsopgradering samt forberedende arbejder til elektrificering, et nyt signalsystem, selve elektrificeringen (køreledningsanlæg). Derudover har Banedanmark i 2017 udarbejdet et beslutningsgrundlag om en række endnu ikke besluttede projekter: Kapacitetsudvidelse (nye sporskiftezoner), nyt perronspor 8 på Aarhus H samt forlængelse af perroner til brug for Fremtidens Tog.

Anlægs-mæssigt er det en forudsætning, at Banedanmark og konsortiet gennemfører bygge- og anlægsprojekterne i banegraven samtidigt. Anlægsperioden

forventes for nuværende at ville vare fra medio 2023 til medio 2027 men med stor variation i aktiviteter over perioden.

Primo 2020 tiltrådte forligskredsen, at Banedanmark arbejder videre med at konkretisere et scenarie, der reelt betyder en total ombygning af Aarhus H, og hvor Banedanmark dels arbejder videre med alle de foreslåede anlægsprojekter (beslutede såvel som ikke besluttede) og samtidig arbejder sammen med konsortiet for også at skabe mulighed for overdækningsprojektet.

Banedanmark skal ved årsskiftet 2020/2021 fremlægge et mere detaljeret besluttingsgrundlag (en såkaldt scopefaserapport) hvorefter forligskredsen skal tage stilling til, om anlægsprojekterne skal gennemføres koordineret/samlet og om de endnu ikke besluttede projekter skal gennemføres.

Idet Banedanmarks scopefaserapport endnu er under udarbejdelse, er nogle af de tekniske forudsætninger for overdækningsprojektet endnu ikke klarlagt og besluttet endeligt. Men det forventes, at disse forudsætninger om bl.a. frihøjde over sporarealerne under overdækningen vil være endeligt afklaret ved årsskiftet 2020/2021, hvor udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten og plandokumenterne forventes opstartet.

Projektet i relation til miljøvurderingsloven

Det er NIRAS' vurdering at konsortiets projekt er/kan være omfattet af flere forskellige punkter på bilag 2 til miljøvurderingsloven.

Der er tale om følgende punkter på bilag 2:

10. INFRASTRUKTURPROJEKTER

b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg.

Projektet anses som omfattet af dette bilagspunkt.

c) Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)

Konsortiets projekt indeholder nye nedgange til perronerne på Aarhus H og forventeligt et større cykelhotel, som skal betjene Aarhus H og nærområdet. Projektet kan dermed være omfattet af bilagspunkt 10c – eller af 13a, som omhandler ændringer i eksisterende projekter på bilag 1 og 2 herunder:

e) Bygning af **veje**, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

Der er ingen minimumsgrænser for hvilke vejanlæg der er omfattet af listepunktet. Projektet medfører etablering af en helt ny vejbetjening op fra Værkmestergade og påvirker dermed trafikafviklingen i nærområdet. Endvidere løses ærinde- trafik, taxakørsel, varelevering mv fra eksisterende veje Orla Lehmanns Allé og Kriegersvej, som derved ændres væsentligt i forhold til deres nuværende funktion. På samme måde ændrer Hall Sti karakter idet fodgængersammenhæng med Frederiksbjerg og området omkring Jægergårdsgade tilstræbes at ske via forlængelser af de eksisterende sidegader fra Jægergårdsgade således den bymæssige struktur i projektområdet flettes tæt sammen med de omgivende byområder.

g) Dæmnings og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

Regnvandsløsningerne inden for området er ikke for nuværende løst. Men der indgår overvejelser om at anvende regnvand til vanding af beplantning i området, hvilket vil fordrer etablering af vandopsamling og opstuvning i området.

m) Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1.

Det er ikke afklaret om der skal ske grundvandssænkning i banegraven i forbindelse med etableringen af fundamenter for de mange søjler som skal bære overdækningen. Evt. grundvandssænkning er omfattet af bilagspunkt 10m.

Bilag 2, punkt 13.

a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).

Da Aarhus H må anses som værende en eksisterende trafikterminal og konsortiets projekt indeholder elementer, der har karakter af at være ændringer i Aarhus H. kan projektet være omfattet af bilagspunkt 13a.

Frivillig VVM

Da samarbejdsparterne anser det for givet, at en screening af projektet vil medføre, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, har samarbejdsparterne valgt at anmode om frivillig VVM efter Miljøvurderingslovens § 18 stk. 2.

Reelt er det uden betydning, hvor mange punkter på Miljøvurderingslovens bilag 2 projektet har relation til – hvis projektet er omfattet af blot ét af punkterne, er projektet omfattet af loven.

Myndighed for VVM

Der gøres opmærksom på, at Miljøstyrelsen jf. Miljøvurderingsbekendtgørelsens § 3 stk. 1 nr 1 som udgangspunkt er myndighed i forhold til Miljøvurderingsloven på grund af overvejende statsligt ejerskab.

Tilladelser efter bane-loven

Efter ombygning af Aarhus H skal Banedanmark som infrastrukturforvalter søge ibrugtagning af sporene efter jernbaneloven. Ansøgningen om ibrugtagning sker til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST). Som grundlag for ansøgningen om ibrugtagning skal der gennemføres en såkaldt CSM-proces.

Banedanmarks projekt for ombygning af Aarhus H-området er væsentligt større end overdæknings- og byudviklingsprojektets område, hvorfor byudviklingsprojektet kun indgår i dele af Banedanmarks ombygningsområde.

Samarbejdsparterne bag byudviklingsprojektet kan ikke søge ibrugtagning, da de ikke har nogen bane at ibrugtage. Men byudviklingsprojektet skal sikkerhedsdokumenteres som grundlag for Banedanmarks ibrugtningsansøgninger.

Parterne bag byudviklingsprojektet er i tæt dialog med Banedanmark om processerne og dokumentationsbehovet vedrørende de fornødne tilladelser.

Processen ved CSM er meget forsimplet delt op i 3.

- 1) Sikkerhedsdokumentationen udarbejdes (inkl. systemdefinition)
- 2) En CSM assessor kontrollerer dokumentationen og skriver rapport
- 3) Banedanmark søger på baggrund af rapport og systemdefinition Ibrugtagningstilladelse

For alle etaper omhandlende overdækningen vil samarbejdspartnerne bag byudviklingsprojektet være ansvarlige for at punkt 1 og 2 udføres. Dvs. de er ansvarlige for at dokumentere sikkerheden og følge CSM og overlevere dokumentation til Banedanmark, så punkt 3 kan udføres.

Forventningen er, at Banedanmark og byudviklingsprojektet kommer til at køre parløb i et tæt samarbejde om den fornødne dokumentation, men hvor hver part er ansvarlig for at dokumentere eget projekt/egne projekter.

Grundlag for VVM-tilladelse – fornøden planlægning

Tilladelser til et VVM-pligtigt projekt kan jf. miljøvurderingslovens § 26 først meddeles, når den fornødne planlægning efter planloven er gennemført:

§ 26. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at myndigheden ikke må meddele tilladelse til at påbegynde et projekt, før der er tilvejebragt det nødvendige plangrundlag for projektet efter lov om planlægning.

Reglen er fastsat i Miljøvurderingsbekendtgørelsen:

§ 10. Hvis et projekt forudsætter planlægning efter planloven, må VVM-myndigheden ikke meddele tilladelse efter lovens § 25 eller en tilladelse, som erstatter tilladelsen efter lovens § 25, jf. denne bekendtgørelses § 9, til at påbegynde projektet, før det nødvendige plangrundlag for projektet er gældende efter planlovens regler herom.

Som det fremgår er lov- og bekendtgørelsesteksten ikke særligt specifik og definerer altså ikke, hvad der menes med "det nødvendige plangrundlag". Men for lokalplanpligtige projekter vil der være tale om, at den fornødne lokalplan skal være vedtaget.

Tidsplanen er først og fremmest styret af, at etableringen af overdækningen skal ske i samme tidsrum som Banedanmark gennemfører anlægsarbejder i Banegraven.

De konkrete fysiske anlægsarbejder forventes for konsortiets vedkommende at skulle påbegyndes i andet halvår 2024.

For at anlægsarbejderne kan påbegyndes, skal der kunne udstedes byggetilladelser til bærende konstruktioner, dæk mv, og der skal endvidere være meddelt de fornødne VVM-tilladelser.

NIRAS imødeser en videre dialog med Aarhus Kommune om sammenhængene mellem planlægning og miljøvurderingerne af projektet og ønsker, at denne dialog finder sted sideløbende med afgrænsningsprocessen således, at både Miljøkonsekvensvurdering og planlægningen kan udarbejdes i løbet af første halvår 2021.

Tidsplan

Ifølge de tidsplaner, der ligger til grund for samarbejdsaftalen, ønskedes den fornødne planlægning endeligt vedtaget primo februar 2022. Parallelt hermed skal de fornødne miljøvurderinger og vurderinger efter højhuspolitikken udarbejdes og de lovpligtige høringsprocesser mv. skal gennemføres.

Tidsplanen er justeret efter beslutninger i første kvartal 2020 vedr. forskellige mulige koncepter for Banedanmarks samlede ombygningsprojekter. Som konsekvens af forligskredsens valg af at køre videre med scenarie 3B er tidsplanerne revurderet således det aktuelt forventes, at den fornødne planlægning i stedet skal være vedtaget endeligt i eftersommeren 2022.

Der vedlægges udkast til tidsplan, som allerede er kendt af Aarhus Kommune, og som samarbejdsparterne ønsker bliver styrende for processen med gennemførelse af planlægning og miljøvurderinger.

Målet hermed er at sikre mulighed for, at projektering kan gennemføres og fornødne tilladelser kan opnås inden anlægsstart.

Ansøgningsskema

Nedenstående [skema](#)¹ angiver de oplysninger, som skal indgives til myndighederne ved ansøgning af projekter, der er omfattet af [lovens](#)² bilag 2, jf. lovens § 21. Bygherren skal, hvor det er relevant for ansøgningen om det konkrete projekt, tage hensyn til kriterierne i lovens bilag 6, når skemaet udfyldes. Såfremt der allerede foreligger oplysninger om de indvirkninger, projektet kan forventes at få på miljøet, medsendes disse oplysninger. Skemaet finder ikke anvendelse for sager, der behandles af Naturstyrelsen og Energistyrelsen. Skemaets oplysningskrav er vejledende og fastsat under hensyntagen til kriterierne i lovens bilag 5.

Vejledning

Skemaet udfyldes af bygherren eller dennes rådgiver baseret på bygherrens viden om eget projekt sammenholdt med de oplysninger og vejledninger, der henvises til i skemaet. Det forudsættes således, at bygherren eller dennes rådgiver er fortrolig med den miljølovgivning som projektet omfattes af. Bygherren skal ikke gennem præcise beregninger angive projektets forventede påvirkninger, men alene tage stilling til overholdelsen af vejledende grænseværdier, og angivne miljøforhold baseret på de oplysninger, der kan hentes på de angivne offentlige hjemmesider.

Farverne "rød/gul/grøn" angiver, hvorvidt det pågældende tema kan antages at kunne medføre, at projektet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed være VVM-pligtigt. "Rød" angiver en stor sandsynlighed for VVM-pligt og "grøn" en minimal sandsynlighed for VVM-pligt. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besvares med ja eller nej. VVM-pligten afgøres dog af VVM-myndigheden. I de fleste tilfælde vil kommunen være VVM-myndighed.

Bygherres eller dennes rådgivers udfyldelse af skemaet er omfattet af straffelovens § 161 om strafansvar ved afgivelse af urigtige oplysninger til en offentlig myndighed.

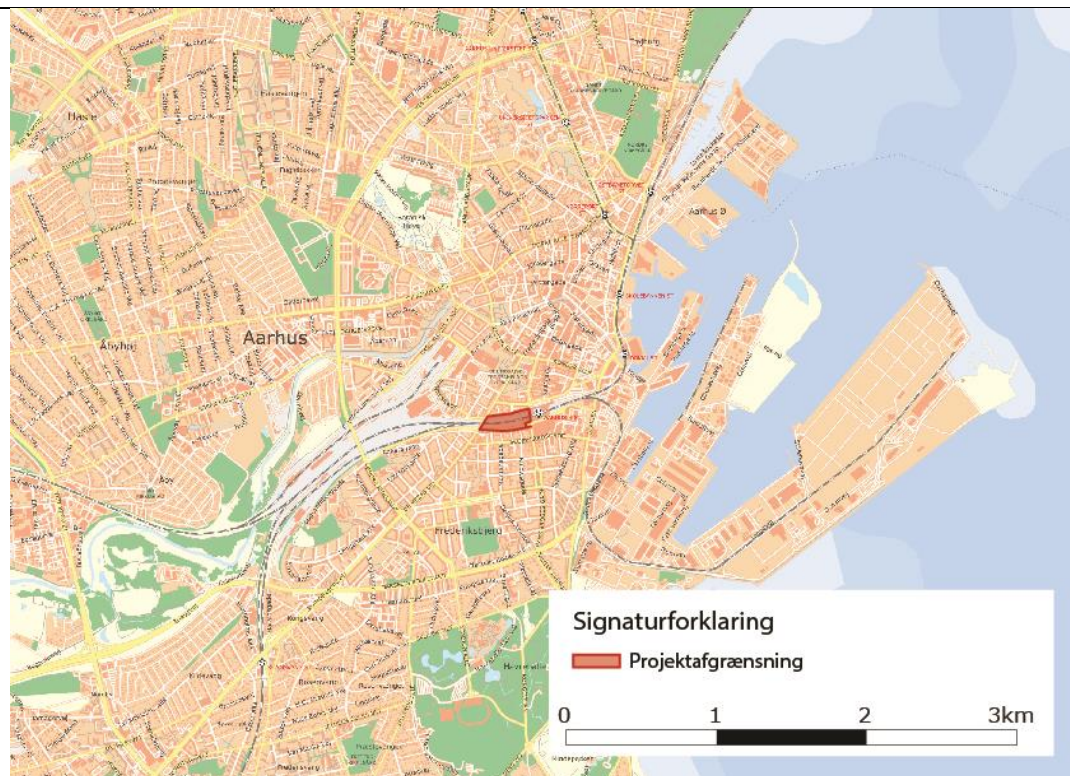
Basisoplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	Projektbeskrivelse er vedlagt (se bilag "Banekvarteret – Helhedsplan for Banekvarteret i Aarhus"). Projektet består af en overdækning over Banegraven i Aarhus H mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro. I overdækningen placeres parkering til projektet, som vejbetjenes fra Værkmestergade. Dækket bearbejdes terrænmæssigt så det møder den omgivende by så terrænnært som muligt under hensyn til, at der er terrænforskel rundt om arealet. Oven på dækket placeres en bymæssig bebyggelse med i alt 110.000 m² etageareal. Projektets miljøkonsekvenser skal belyses parallelt med at den fornødne kommune- og lokalplanlægning udarbejdes og med behørig respekt for de politiske processer og offentlige høringer, som både planlægning og miljøvurderinger er omfattet af. Da ansøger anser det for givet, at en screening af projektet vil medføre, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, har samarbejdspartenerne bag projektet valgt at anmode om frivillig VVM efter Miljøvurderingslovens § 18 stk. 2.

¹ Bilag 1 til Miljøvurderingsbekendtgørelsen (BEK nr 913 af 30/08/2019) (<https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/913#idc3fcabb9-bb18-49e9-ac73-d470175400b0>)

² Miljøvurderingsloven (LBK nr 1225 af 25/10/2018) (<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=203447>)

Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre	MT Højgaard Lystrupvej 50 8240 Risskov På vegne af samarbejdspartnerne bag planerne om etablering af en overdækning af banegraven mellem Brunsbro og Frederiksbro i Aarhus (Aarhus Kommune, DSB Ejendomsudvikling A/S, MT Højgaard A/S og PensionDanmark Ejendomme Holding K/S) Projektudviklingsdirektør Finn Mortensen fmo@meth.dk +45 2270 0397
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson	NIRAS A/S Ceres Allé 3 8000 Aarhus C Afdelingsleder Lisbeth Errboe Svendsen lie@niras.dk +45 6039 4483
Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav. For havbrug angives anlæggets geografiske placering angivet ved koordinater for havbrugets 4 hjørneafmærkninger i bredde/længde (WGS-84 datum).	Adresse? Matrikelnumre: 845k, Århus Bygrunde. 7000bl, Århus Bygrunde.
Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)	Aarhus Kommune

Oversigtskort i målestok 1:50.000 - For havbrug angives anlæggets placering på et søkort.



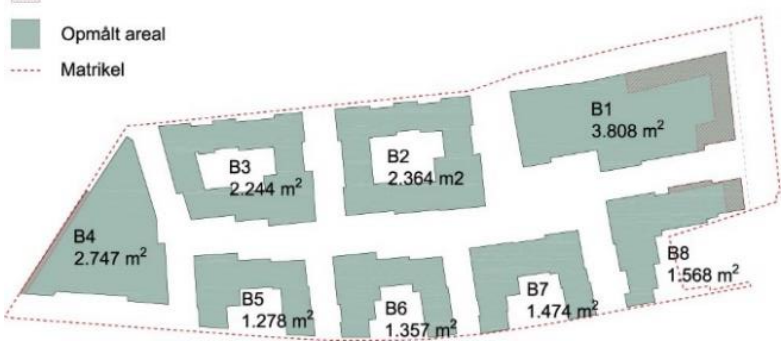
Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg)

Kortbilag i målestok 1:5.000



Forholdet til VVM reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).		X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1:
Er projektet opført på bilag 2 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).	X		Hvis ja, angiv punktet på bilag 2: 10. INFRASTRUKTURPROJEKTER b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg. evt. c) Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1) e) Bygning af veje , havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1). g) Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1). evt. m) Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1. evt. 13.

			a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).
Projektets karakteristika	Tekst		
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr. og ejerlav	DSB Ejendomsudvikling A/S ejer rettighederne til luftrummet over matrikel 845k, Århus Bygrunde. Dokumentation for adkomst er indsendt 18. marts 2020. Aarhus Kommune ejer matrikel 7000bl, Århus Bygrunde.		
2. Arealanvendelse efter projektets realisering	Cityformål og boliger.		
Det fremtidige samlede bebyggede areal i m ²	110.000 m ² (Note: tallet angivet her er samlet etageareal over overdækningen, ikke bebygget areal)		
Det fremtidige samlede befæstede areal i m ²	Projektområdet er allerede 100% befæstet		
Nye arealer, som befæstes i m ²	Ingen, da området allerede er befæstet.		
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning	Der er ikke behov for permanent grundvandssænkning. Udgravninger forventes overvejende at kunne tørholdes ved simpel lænsning, dog er der enkelte områder hvor der er behov for midlertidig grundvandssænkning. De midlertidige grundvandssænkninger forventes at skulle sænke vandstanden fra ca. 1 til 1,5 meter.		
Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m ²	Områdets areal udgør 32.830 m ² (Note: tallet angivet er de to matriklers samlede areal ekskl. Bruuns Bro)		
			

Projektets bebyggede areal i m ²	Bebyggelsens fodaftryk udgør 16.180 m² + overdækket/arkade 1.060 m². Bebygget areal på bygulvet: 16.840 m² Heraf overdækket/arkade: 1.060 m² Arkade Opmålt areal Matrikel 
Projektets nye befæstede areal i m ²	Området er allerede fuldt befæstet.
Projektets samlede bygningsmasse i m ³	Ikke relevant for denne type projekt.
Projektets maksimale bygningshøjde i m	20 etager. Se vedlagte projektmateriale.
Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet	Ingen.
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde:	Projektet består af 2 etaper: Etape 1: etablering af overdækning af banegraven således der kan bygges over banegraven Etape 2: etablering af byggeri på overdækningen Etape 1 er velbelyst på nuværende tidspunkt, mens etape 2 endnu ikke er belyst detaljeret. Etape 2 indeholder et samlet antal m² på 110.000 m² og der foreligger skitser for bebyggelsen jf vedlagte projektmateriale. Der vil formodentlig komme bygninger opført i henholdsvis beton, stål og træ, hvorfor råstofforbruget på nuværende stadi er baseret på erfaringsmæssige skøn. Byggerierne planlægges som DGNB certificeret, der vil derfor være fokus på at anvende bæredygtige materialer og minimere råstofforbruget. Behovet for råstoffer i anlægsfasen omfatter primært sand, grus samt stål og dermed anvendes der ingen knappe ressourcer. Etape 1 består af: 27.500 m² overdækning samt 25.000 m² parkering under overdækningen Hertil forventes et råstofforbrug på: - Beton ca. 50.000 ton - Sand og grus udgør ca. 36.500 ton af ovennævnte betonmængde - Stål inkl. armering ca. 12.000 ton

	Etape 2 består af ca. 110.000 m2 byggeri, hvortil det p.t. er vanskeligt at opgøre råstofforbruget. Ved et miks af beton, stål og træbyggeri vil råstofforbruget kunne ligge indenfor et interval på: • Betonforbrug på 150.000 til 200.000 ton • Sand og grus på 100.000 til 150.000 ton • Stål på 30.000 til 40.000 ton
Vandmængde i anlægsperioden	Etape 1: Hovedforbruget af vand vil være knyttet til produktion af beton på betonværker og er beregnet til ca. 7500 m3 ekskl. skurby Etape 2: Afhænger af bygningstyper
Affaldstype og mængder i anlægsperioden	Etape 1 og 2: Almindeligt byggeaffald: forskallingsbrædder. Installationsrør, husholdningsaffald fra skurby etc. Etape 1: Der skal ved anlægsarbejdet håndteres jord, herunder forurenede jord, i forbindelse med bl.a. etablering af fundamenter til overdækning samt i forbindelse med pælefundering/borede pæle. Jorden afleveres til godkendt jordmodtager i henhold til Aarhus Kommunes regulativer og anvisninger.
Spildevand til renseanlæg anlægsperioden	Etape 1 og 2: Spildevand forventes at kunne føres til afløb
Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden	Etape 1 og 2: Intet
Håndtering af regnvand i anlægsperioden	Etape 1 og 2: Føres til afløb og dræn
Anlægsperioden angivet som mm/åå – mm/åå	Etape 1: Overdækningsprojekt: 10 md. 2024 – 04 md. 2027 Etape 2: bebyggelse: 07 md. 2026 – 07 md. 2033 (skøn)
Projektets karakteristika	Tekst
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen:	
Råstoffer – type og mængde i driftsfasen	Punkt 5 vurderes ikke at være relevant at udfylde for dette projekt, da projektet ikke omfatter produktion.
Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen	-
Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen	-
Vand – mængde i driftsfasen	-
6. Affaldstype og mængder, som følge af projektet i driftsfasen:	
Farligt affald:	Intet
Andet affald:	Almindeligt husholdningsaffald og erhvervsaffald fra 81.000 m2 boliger, 4.000 m2 detailhandel og 25.000 m2 kontorer, kotel og lignende bymæssige anvendelser.

Spildevand til renseanlæg:	Almindeligt spildevand fra 81.000 m2 boliger, 4.000 m2 detailhandel og 25.000 m2 kontorer, kotel og lignende bymæssige anvendelser.		
Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:	Intet		
Håndtering af regnvand:	Ikke afklaret endnu. Regnvand forventes opsamlet og anvendt i området til at vande beplantninger mv. Der vil blive arbejdet videre med konkrete løsninger i den videre projektudvikling.		
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning		X	
8. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af standardvilkår eller en branchebekendtgørelse? http://mst.dk/erhverv/industri/miljoegodkendelse-af-listevirksomheder/miljoegodkendelser/listepunkter-og-standardvilkar/		X	Hvis "ja" angiv hvilke. Hvis "nej" gå til punkt 10
9. Vil anlægget kunne overholde alle de angivne standardvilkår eller krav i branchebekendtgørelsen?			Hvis "nej" angives og begrundes hvilke vilkår, der ikke vil kunne overholdes.
10. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BREF-dokumenter? http://mst.dk/erhverv/industri/bat-bref/liste-over-alle-brefer/		X	Hvis "ja" angiv hvilke. Hvis "nej" gå til pkt. 12.
11. Vil projektet kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?			Hvis "nej" angives og begrundes hvilke BREF-dokumenter, der ikke vil kunne overholdes.
12. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BAT-konklusioner? http://mst.dk/erhverv/industri/bat-bref/bat-i-miljoegodkendelsen/		X	Hvis "ja" angiv hvilke. Hvis "nej" gå til punkt 14.
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
13. Vil projektet kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			Hvis "nej" angives og begrundes hvilke BAT-konklusioner, der ikke vil kunne overholdes.
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj eller eventuelt lokalt fastsatte støjgrænser? oej/stoej/regler-love-og-direktiver-om-stoej/oversigt-over-vejledninger/	X		Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 2007. Ekstern støj fra virksomheder, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5 1984. Erhverv i området vil være almindelige bymæssige anvendelser, herunder detailhandel i begrænset omfang. Aarhus Kommune har fastlagt grænser for støj og vibrationer ved byggeri og anlæg,
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	X		Konsortiet forventer at gennemføre alle anlægs- og byggearbejder på hverdage i tidsrummet 7-18 og lørdage 7-14 og at kunne overholde Aarhus Kommunes almindelige krav til bygge- og anlægsarbejder.

16. Vil det samlede projekt, når projektet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?		X	Langs Frederiks Bro og langs Bruuns Bro vil facader sandsynligvis være belastet med trafikstøj over de vejledende grænseværdier. Dette skal belyses nærmere i forbindelse med lokalplanlægningen for området, hvor der også vil blive taget stilling til krav til facaders udførelse og krav til opholdsarealer mv. Det vil – som mange andre steder i Aarhus Midtby – ikke være muligt at undgå støjbelastningen fra vejene. I relation til jernbanetrafikken forventes denne dels at foregå med el-tog og dels under en overdækning, som kan afbøde de støj- og vibrationsforhold, der vil være fra banen. Dette skal løses i projekteringen af overdækningen – men det forventes at kunne løses.
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?		X	Projektet forventes ikke at indeholde funktioner, som vil medføre luftforurening. I forbindelse med planlægningen skal det belyses om der skal stilles særlige krav til facader og luftindtag på dele af bebyggelsen, da projektet indeholder høj bebyggelse, og projektområdet ligger inden for konsekvenszonen omkring Aarhus Havn udlagt til havneproduktionserhverv.. Bekendtgørelse om henlæggelse til Miljøstyrelsen af opgaver og tilsyn vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1628/EU af 14. september 2016 om krav vedrørende emissionsgrænser for forurenende luftarter og partikler for og typegodkendelse af forbrændingsmotorer til mobile ikke-vejgående maskiner, om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 og (EU) nr. 167/2013 og om ændring og ophævelse af direktiv 97/68/EF BEK nr 1019 af 01/10/2019.
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X		Alt maskinel, kraner værktøj mv der skal anvendes på byggepladsen forudsættes at være godkendt og mærket efter reglerne i bekendtgørelsen nævnt oven for.
19. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X		Ja
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener			
I anlægsperioden?	X		Ved anlæg kan der være tale om støvgener i tørt vejr. I det tilfælde kan de værste støvgener undgås ved sprinkling af arealer.
I driftsfasen?		X	
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener			Hvis "ja" angives omfang og forventet udbredelse.
I anlægsperioden?		X	
I driftsfasen?		X	

22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne			
I anlægsperioden?		X	Der forventes primært arbejde udført inden for alm arbejdstid, men der kan være behov for byggepladsbelysning om vinteren og af sikkerhedsårsager. Evt. byggepladsbelysning indrettes så den lyser på anlægsområderne og ikke på omgivelserne.
I driftsfasen?	X		I driftsfasen vil der være lys i form af gadelygter og lys omkring bygninger for at øge sikkerheden i området.
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016?		X	
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?		X	Området er ikke omfattet af lokalplan, og kommuneplanen angiver ikke mulighed for at bygge i området i dag. Projektet kræver altså både ny lokalplan og et kommuneplantillæg.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?		X	Hvis "ja" angiv hvilke:
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?		X	
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?		X	
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X		Projektet er placeret indenfor kystnærhedszonen, men i byzone. Der er altså tale om kystnær byzone.
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
29. Forudsætter projektet rydning af skov: (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)		X	Langs Værkmestergade og Hall Sti i den sydlige del af projektområdet er skrænten bevokset med løvtræer og buske. Arealet udgør ca. 0,55 ha og er ca. 18 m bredt på det bredeste sted. Der er ikke tale om sluttet skov af højstammede træer, men skal fældes større. træer.
30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?		X	
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.			Nærmeste beskyttede naturtyper er Århus Å ved Carl Blochs Gade ca. 660 m nordvest for projektområdet. Næst nærmeste er en fersk eng, moser og et vandhul langs Århus Å ved Åbrinkevej og Eskelundvej ca.1,2 km vest og sydvest for projektområdet.
32. Er der forekomst af beskyttede arter og i givet fald hvilke?	X		Ifølge Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV (Søgaard & Asferg, 2007) er der registreret følgende bilag IV-arter i de 10 x 10 km UTM kvadrater, som projektområdet er beliggende inden for: brandts flagermus, vandflagermus, brunflagermus, sydflagermus,

			skimmelflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, dværgflagermus, odder, markfirben, stor vandsalamander, løvfrø og spidssnudet frø. Der er ikke konkrete observationer af nogen af disse arter inden for projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der kan være egnede levesteder for f.eks. markfirben eller arter af flagermus. Markfirben er almindeligt forekommende i det meste af landet og lever i lysåbne områder med løs og sandet jord, gerne i sydvendte skrånninger. Flagermus yngler og raster i huller og hulheder i gamle træer, eller i bygninger, under broer o.lign. De øvrige arter, odder og padderne, lever i tilknytning til søer og vandløb, og det er ikke sandsynligt at de forekommer i projektområdet. På Naturbasen.dk (licens nr. E03/2014) er der inden for projektområdet registreret følgende arter: En husmår er observeret ved Dybbølgade i 2016. Arten er vurderet "Næsten truet" på Rødliste 2019 https://bios.au.dk/raadgivning/natur/redlistframe/soeg-en-art/. Den er fredet uden for jagttiden, men kan reguleres som skadevoldende vildt, da den ofte er ubuden gæst i bygninger o. lign. Hare, som er fredet uden for jagttiden, er flere gange registreret i projektområdet, senest i 2017. De rødlistede fugle mursejler og stær er registreret flyvende/fouragerende over baneområdet i hhv. 2018 og 2019. Den nationale ynglebestand af stær er vurderet at være "sårbar" og for mursejler "næsten truet". Projektområdet er ikke yngleområde for arterne. En håret mariehøne, som er relativt sjælden i DK, er fanget i en fangbakke i 2014. Lokaliteten er angivet i det nordøstlige hjørne af projektområdet med en præcision på 25 m, men hedder Århus Å. Der ud over er der ikke kendskab til forekomst af beskyttelseskrævende arter inden for projektområdet. Der er søgt i DOF-basen, biodiversitetskortet og på Danmarks Miljøportal.
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.			Det nærmeste fredede område er Botanisk have i Aarhus som ligger ca. 1 km nordvest for projektområdet.
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde(Natura 2000-områder, habitatområder fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).			Det nærmeste Natura 2000-område er nr. 233 Brabrand Sø med omgivelser, som ligger ca. 2,9 km sydvest for projektområdet. Natura 2000-området omfatter Habitatområde nr. 233 af samme navn.
35. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder eller grundvandsforekomster?		X	Hvis "ja" angives hvilken påvirkning, der er tale om.
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandinteresser?		X	

37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?		X	Hele projektområdet er omfattet af V2.
38. Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse.		X	
39. Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse?		X	http://miljoegis.mim.dk/spatialmap?&profile=oversvoem2 https://www.klimatilpasning.dk/vaerktoejer/oversvoemmelseskort/
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
40. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?	X		Banedanmark skal i samme periode som konsortiets overdækning etableres gennemføre en række anlægsprojekter i Banegraven – der er samlet set tale om en fuld ombygning af Aarhus H. De to bygherrer skal udføre anlæg samtidig i området.
41. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?		X	
42. En beskrivelse af de tilpasninger, ansøger har foretaget af projektet inden ansøgningen blev indsendt og de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger for miljøet?			Under projektudviklingen er der i relation til baneanlæggene fokus på, at søjler placeres så de ikke er til gene for togtrafikken. Det er Banedanmarks spor- og perronlayout der dikterer søjleplaceringerne. I relation til den bymæssige bebyggelse oven på overdækningen har der været gennemført en række skitseringer og tilpasninger af projektet for at sikre den bedst mulige sammenhæng med den omkringliggende by og for at sikre, at væsentlige visuelle sammenhænge i nærområdet ikke påvirkes negativt.

43. Undertegnede erklærer herved på tro og love rigtigheden af ovenstående oplysninger.

Dato: 3. juli 2020

Bygherre/anmelder:

 , NIRAS A/S

MT Højgaard A/S

02. juli 2020
SSN/MS/PSA

Banekvarteret i Aarhus

Trafikanalyse



Indhold

1	Indledning.....	3
2	Biltrafik - Trafikmodelberegning.....	3
2.1	Forudsætninger.....	3
2.2	Resultater.....	4
3	Fremtidsperspektiv, parkeringsbehov og dobbeltudnyttelse.....	9
3.1.1	Automatisering, delebiler og MaaS	9
4	Cykeltrafik	13
4.1	Kriegersvej omdannes til en cykelgade.....	13
4.2	Cykeltrafik på Halssti flyttes til Jægergårdsgade.....	17

1 Indledning

Dette notat indeholder en trafikanalyse af projektet Banekvarteret i Aarhus. Trafikanalysen indeholder resultater af trafikmodelberegninger, en analyse af fremtidens parkeringsbehov og den teknologiske udvikling, samt en analyse af cykeltrafikken i og omkring den nye bydel.

2 Biltrafik - Trafikmodelberegning

2.1 Forudsætninger

Et nyt byggeri skaber mere biltrafik. For at vurdere byggeriets overordnede påvirkning af det omkringliggende vejnet, er der med baggrund i data for byggeriets størrelse og anvendelse, gennemført en trafikmodelberegning.

Forudsætningerne for modelberegningen er følgende:

Befolkningstilvækst: $1.163 \text{ boliger} \times 1,9 \text{ pr. bolig} = 2.210$

Antal arbejdspladser = 1.092, fordelt således

Kontor – $25.000 \text{ m}^2 / 25 = 1.000$

Serviceerhverv – $2.800 \text{ m}^2 / 40 = 70$

Detailerhverv – $1.200 \text{ m}^2 / 55 = 22$

Byggeriet tilsluttes Værkmestergade i et vigepligtsreguleret kryds.

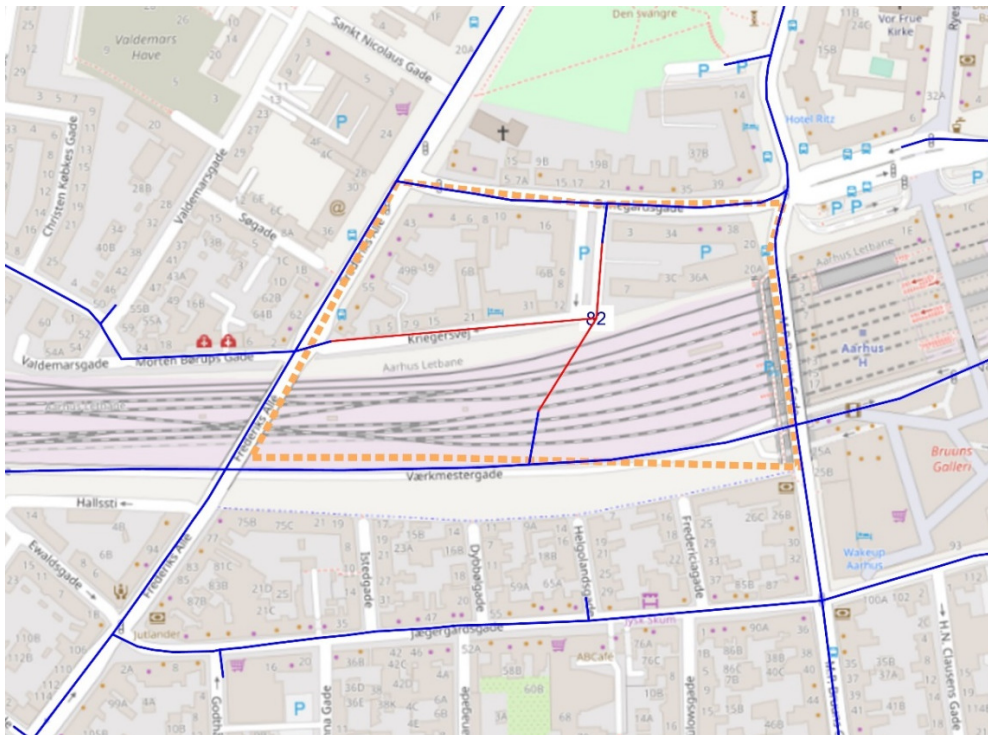
Der etableres et signal i krydset Frederiks Allé /Morten Børups Gade / Kriegersvej.

Der er regnet på 3 scenarier:

- 0-scenarie – der tages udgangspunkt i Aarhus trafikmodel basis 2035, hvor vi fjerner al udvikling i zonen for Banegraven
- Scenarie 1 – opdaterede planforudsætninger samt at biltrafik fra området kører via Værkmestergade – uden Værkmestergades forlængelse
- Scenarie 2 - opdaterede planforudsætninger samt at biltrafik fra området køre via Værkmestergade – med Værkmestergades forlængelse

Via Trafik har fået oplyst at Aarhus Kommune ikke ønsker at der skabes adgang for biltrafik fra Orla Lehmanns Allé eller Kriegersvej til byggeriets parkeringsdæk eller gadeniveau. Undtaget er dog adgang for fodgængere, cyklister, varelevering, servicekørsel, brandredningskøretøjer osv. til den nye bebyggelse, samt adgang til en eventuel busterminal i konstruktionen fra Orla Lehmanns Allé. Årsagen til Aarhus Kommunes udmelding er, at det er en afgørende del af Aarhus Kommunes mobilitetsplan, at biltrafikken ikke øges i midtbyen. I stedet ønsker Aarhus Kommune at der etableres en ny vejadgang for personbiler til parkeringsdækket fra Værkmestergade.

Zone 82	Antal befolkning	Antal arbejdspladser	Beregnet antal bilture (hverdagsdøgn)
o-scenarie	333	254	1569
Scenarie 1 & 2	2543	1346	6467



Figur 1: Zoneinddeling og zonens tilkobling til øvrige zoner.

Trafikmodellen arbejder med en inddeling af Aarhus Kommune i forskellige zoner. På figuren ovenfor ses zone 82, der omfatter både det nye byggeri Banekvarteret og området afgrænset af Jernbanegade mod nord, M. P. Bruuns Gade mod øst og Frederiks Allé mod vest.

Af diagrammet fremgår det desuden at trafikken til og fra Banekvarteret sker via Værkmestergade (blå streg) og ikke via Orla Lehmanns Allé og Kriegersvej (rød streg).

Ved beregning af biltrafikken der bliver genereret i forbindelse med det nye byggeri, skal det pointeres, at modellen forudsætter at der altid er tilstrækkeligt med parkeringspladser tilknyttet byggeriet. Hvis der eksempelvis bliver etableret langt færre parkeringspladser end nødvendigt, vil biltrafikken falde, da bilisterne vil blive tvunget over i andre transportformer.

2.2 Resultater

De overordnede konklusioner af modelberegningerne er, at byggeriet forventeligt vil generere ca. 5000 bilture pr. døgn. Dette tal forholder sig ikke til antallet af parkeringspladser der er til rådighed i byggeriet, og må forventes at variere i forhold til det endelige antal parkeringspladser der etableres.

Trafikken vil ifølge modellens scenarie 1 (se afsnit 2.1) fordele sig nogenlunde ligeligt mod øst og vest på Værkmestergade, dog med en lille overvægt for trafikken til og fra vest. Denne ulighed øges i scenarie 2, hvor Værkmestergade er forlænget helt ud til Åhavevej, og derfor gør denne rute endnu mere attraktiv – også for trafik der ikke har ærinde til i det nye byggeri.

I scenarie 1, hvor Værkmestergade ikke forlænges, bliver der et ekstra pres på de omkringliggende veje i forhold til i dag. Dette er forventeligt, men det vurderes ikke at medføre større problemer for den generelle

trafikafvikling. Eksempelvis genereres der i scenarie 1, 1.200 flere bilture på Søndre Ringgade ud af en generel trafik på 41.400 bilture, hvilket betyder at stigningen kun udgør under 3 %. Tilsvarende øges trafikken på Spanien i scenarie 1 med 900 ud af 31.100 på Spanien, hvilket også er under 3%.

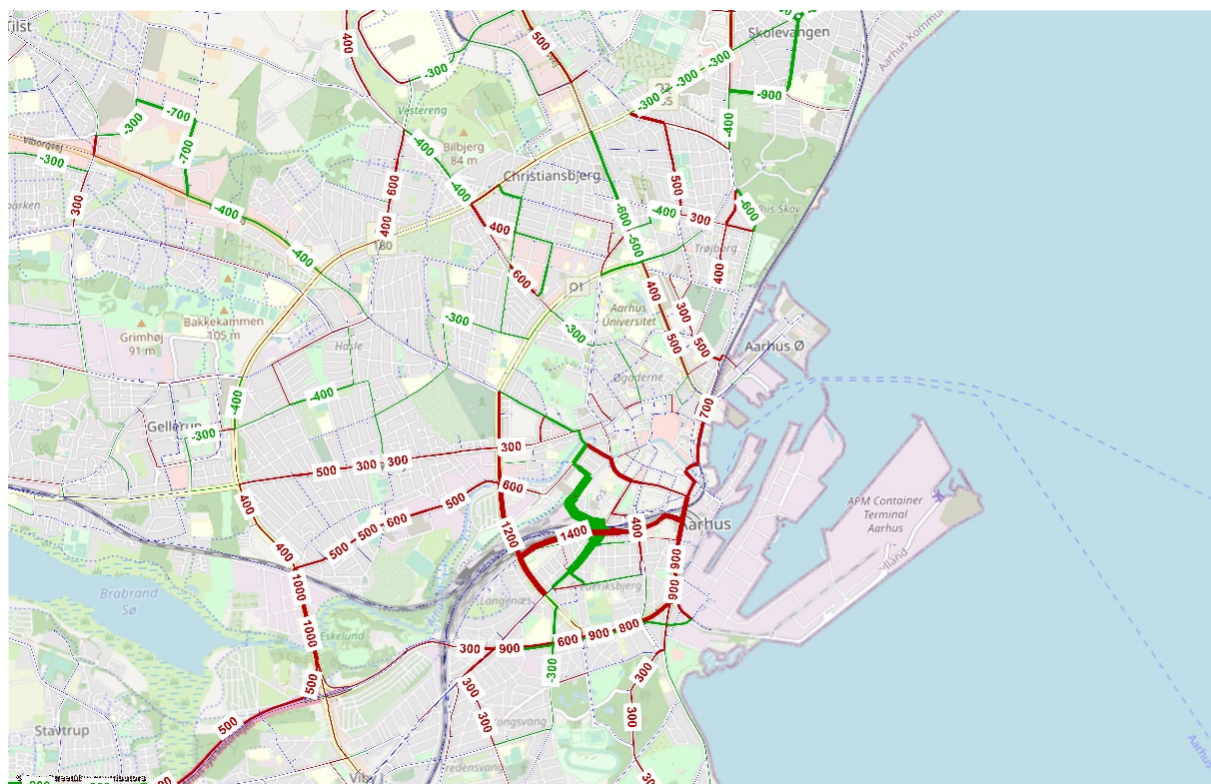
Det skal bemærkes, at forlængelsen af Værkmestergade med overvejende sandsynlighed ikke er nødvendig, for at trafikken til og fra det nye byggeri kan afvikles hensigtsmæssigt. Nøjagtige vurderinger af kapacitet og fremkommelighed kræver nøjere kapacitetsberegninger og/eller mikrosimuleringer af vejnettet lige omkring byggeriet.

Grundlæggende sker der en stigning af trafikken på Værkmestergade, hvilket er uundgåeligt på grund af den nye anvendelse af vejen som eneste adgangsvej til byggeriet. Trafikken fordeler sig videre ud på vejnettet, og bliver gradvist til en relativt begrænset del af den samlede trafikmængde, så snart trafikken møder Søndre Ringgade og Strandvejen.

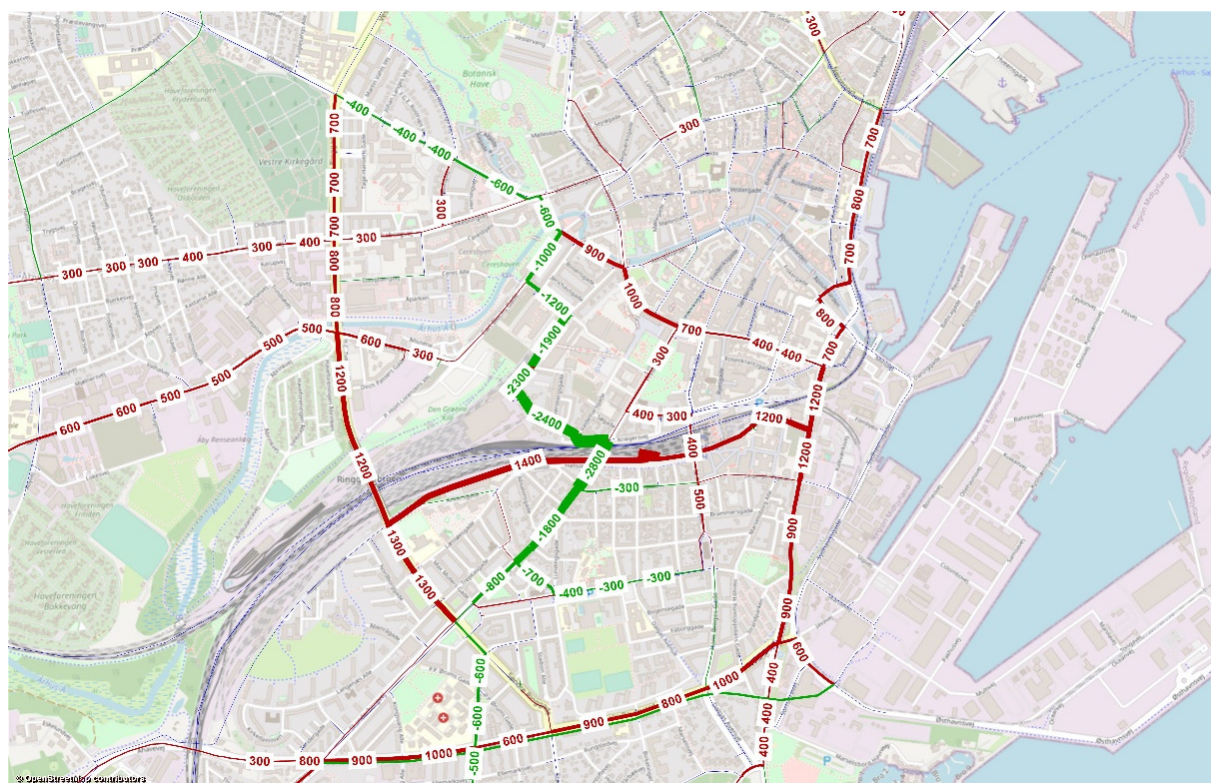
Det er bemærkelsesværdigt at der registreres et relativt stort fald i trafikken på Frederiks Allé, Sonnesgade og Horsensgade. Faldet skyldes etableringen af signalanlægget på Frederiks Allé ved Kriegersvej, der medfører forsinkelser for den nord- og sydgående trafik. Dette får trafikanterne til at vælge alternative ruter, og der ses derfor stigninger på nogle af de øvrige veje i området. Det er dog usikkert om modellens resultater er 100 % valide på dette punkt. Det tyder på at der i forvejen er ruter gennem byen der er næsten lige hurtige, og at signalet dermed blot er tungen på vægtskålen der ændrer rutevalget. Derudover er signalstyringen i modellen simplificeret, og det vil være muligt at ændre på grøntidsfordelingen i krydset, så de ønskede rutevalg favoriseres.

Stigning og fald i trafikmængder som konsekvens af det nye byggeri er angivet på de følgende figurer. Det skal bemærkes at ændringer på under 200 bilture i døgnet ikke er registreret på forskelskortene med bilture, da usikkerhederne ved så små trafikmængder er for store, og generelt ikke forventes at skabe trafikale udfordringer. Det samme er gældende på forskelskortene med procentangivelser, hvor stigninger og fald under fem procent ikke er registreret på kortene. Trafikmængderne indgår dog stadig i modellen.

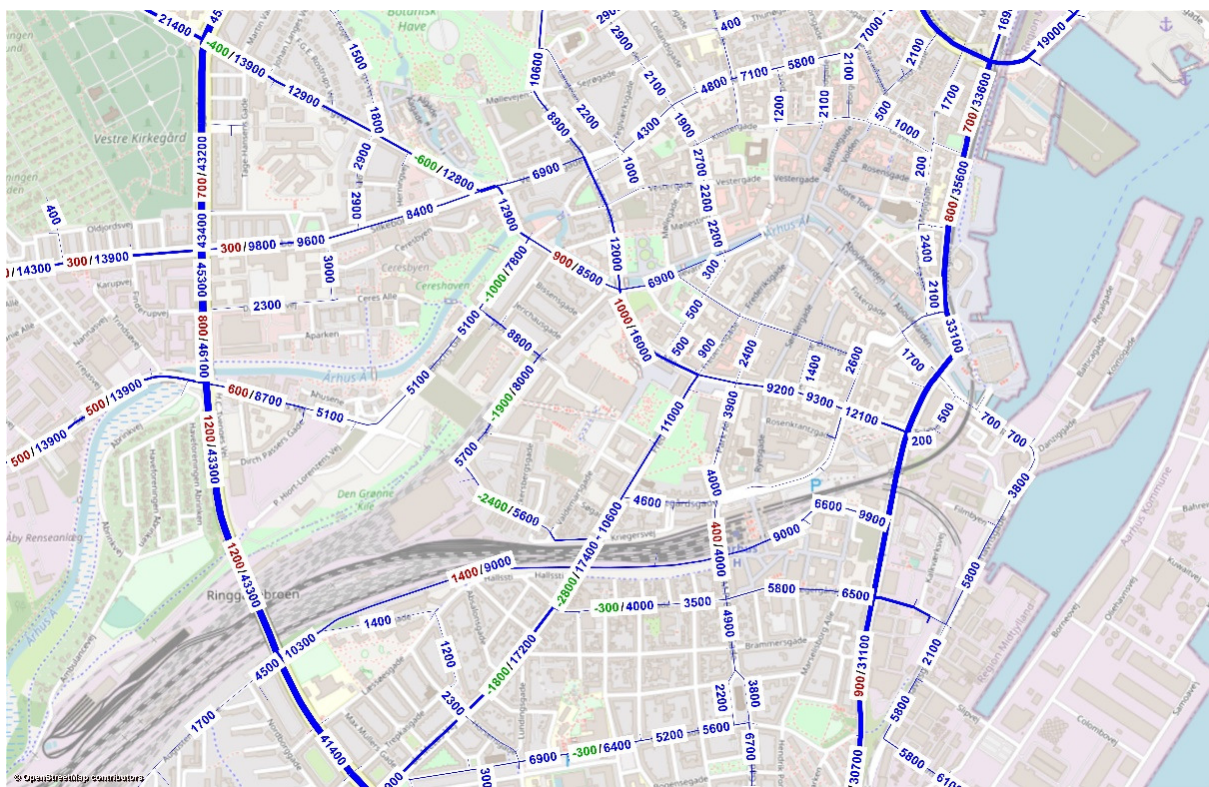
Det skal endvidere bemærkes, at ændringerne i trafiktallene på figurerne ikke nødvendigvis kun sker på baggrund af det nye byggeri. Ændringen kan nemlig også skyldes etableringen af det nye signal på Frederiks Allé. Såfremt figurerne alene skulle vise de direkte konsekvenser af byggeriet, skal simuleringen tilpasses, så signalet i krydset Frederiks Allé/Kriegersvej ikke indgår i trafikmodellen.



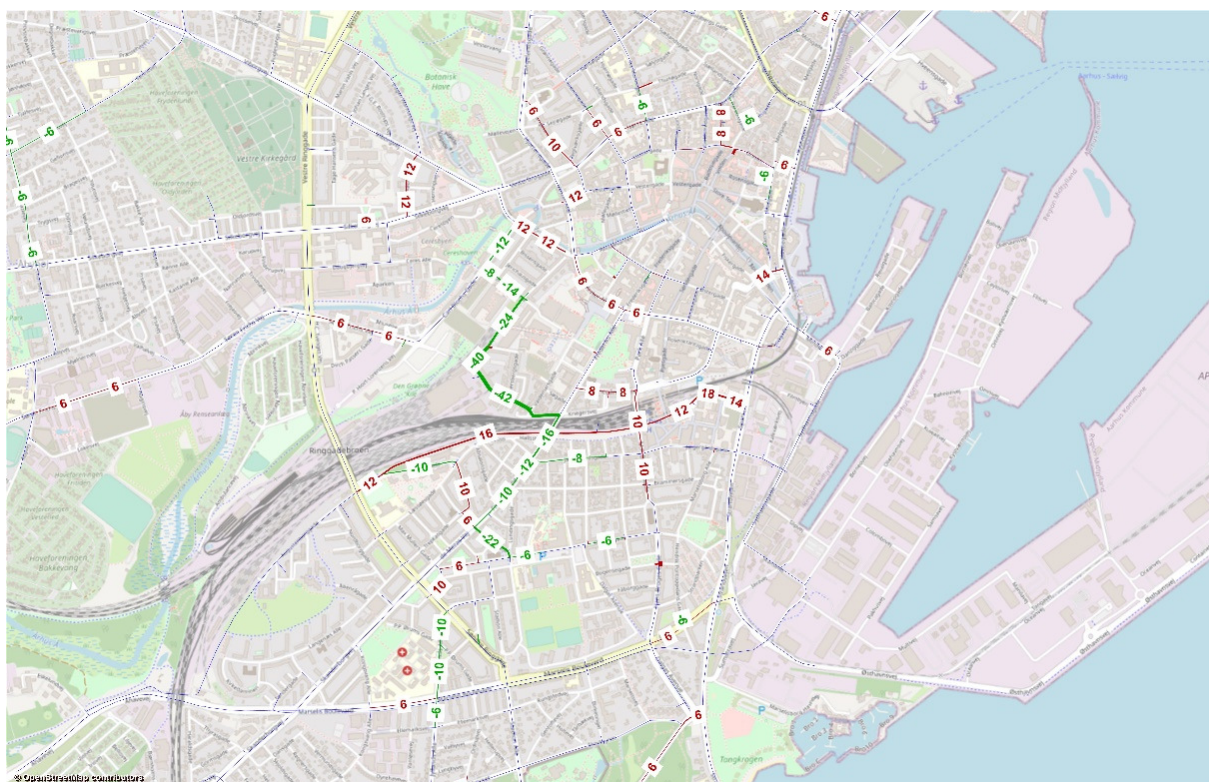
Figur 2: Sammenligning af scenarie 0 og 1, angivet i antal bilture. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



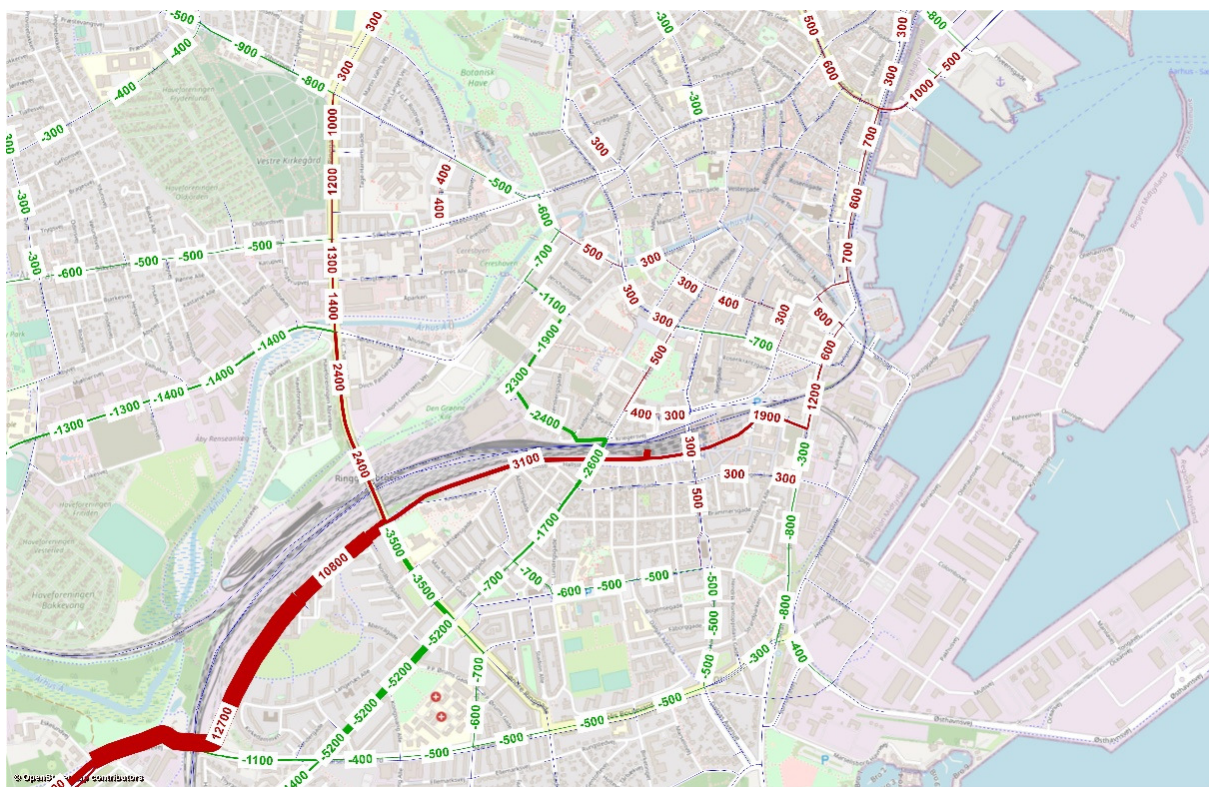
Figur 3: Sammenligning af scenarie 0 og 1, angivet i antal bilture (zoomet ind). Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



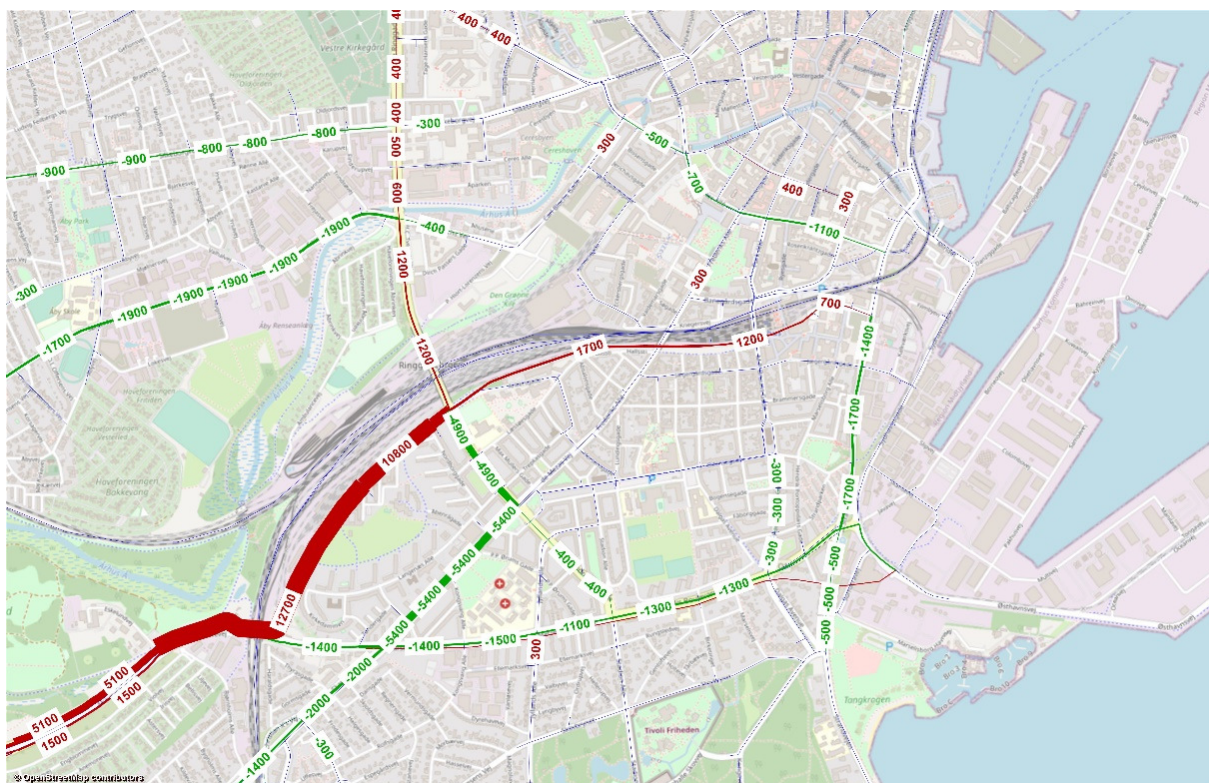
Figur 4: Sammenligning af scenarie 0 og scenarie 1 med angivelse af stigning og fald i antal bilture. Blå tal angiver trafikallet. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



Figur 5: Sammenligning af scenarie 0 og scenarie 1 - omregnet til procent. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



Figur 6: Sammenligning af scenarie 0 og 2, hvor Værkmestergade er forlænget til Åhavevej. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



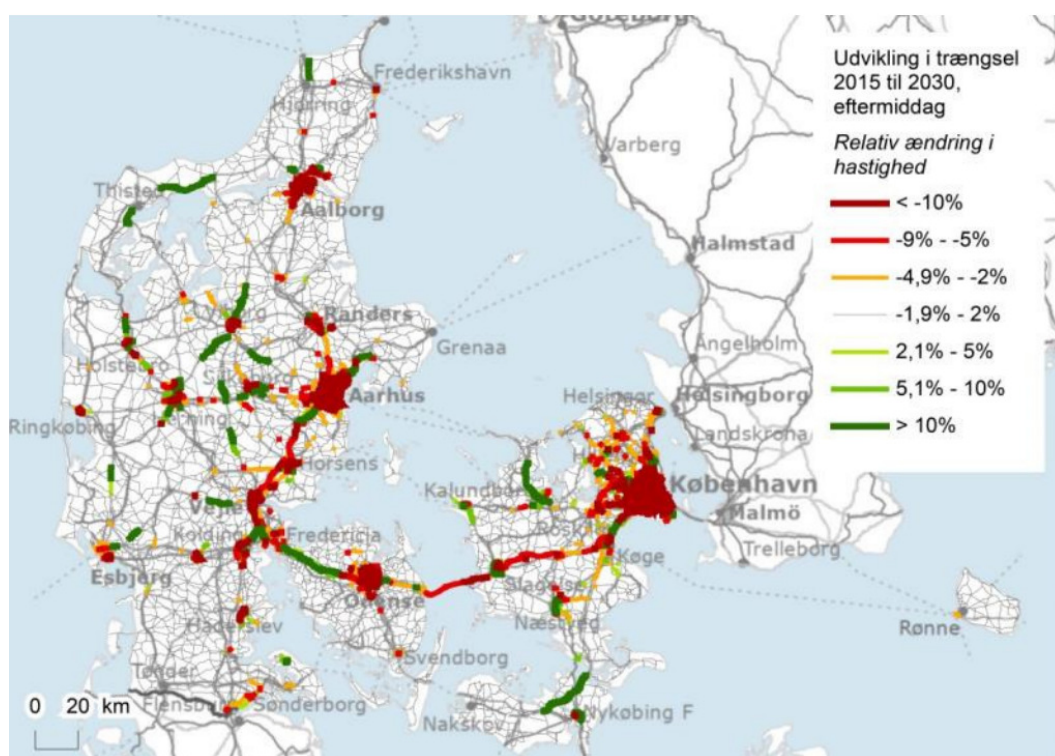
Figur 7: Sammenligning af scenarie 1 og 2. Af figuren fremgår det, at Værkmestergades forlængelse til Åhavevej medfører en yderligere stigning af trafikken på Værkmestergade, samtidig med at trafikken aflastes på øvrige strækninger.

3 Fremtidsperspektiv, parkeringsbehov og dobbeltudnyttelse

Der skal tilknyttes et antal parkeringspladser til det nye byggeri. Parkeringspladserne etableres på et parkeringsdæk under opholdsarealerne for at fredeleggøre disse. Dette virker som en god og hensigtsmæssig måde at skabe et byrum mellem bygningerne, der tilgodeser fodgænger- og cykeltrafikken.

Antallet af parkeringspladser afhænger både af parkeringsbehovet på kort og lang sigt, og derfor er det vigtigt at se på de faktorer der kan være afgørende for fremtidens parkeringsbehov.

Den forhenværende trafikministers ekspertgruppe offentliggjorde i 2018 en rapport hvis hovedkonklusion var at vi i fremtiden kan forvente 'stigende trafik og markant større trængsel som ikke løses af automatiseringen'. Ifølge rapporten vil øget velstand og befolkningstilvækst medføre 16 % mere persontrafik i 2030, og væksten og trængslen vil blive størst i og omkring de største byer.



Figur 8: Beregning af udviklingen i trængsel fra 2015 til 2030. Kilde: DTU

Beregningerne er lavet med nogle forudsætninger for vores teknologiske udvikling og samfundsudvikling som eksperter på området i stor grad er enige om. Nogle af den vil vi gennemgå her.

3.1.1 Automatisering, delebiler og MaaS

Når bilen selv kan køre (helt eller delvist assisteret) eller hvis bilen kan hente brugeren og fjerneparkere selv, vil det skabe helt nye, uforudsigelige måder at bruge biler på. Behovet for tilpasning af transportsystemet kan potentielt være stort, og det er således noget som hele transportsektoren følger nøje.

I dag har mange nye biler funktioner der assisterer føreren af køretøjet. Det er eksempelvis vognbaneassistent, adaptiv fartpilot, automatisk nedbremsning, automatisk parkering osv. På det nuværende niveau skal føreren

tage styringen, hvis der opstår en uventet situation. Jo mere automatisering der indbygges i bilerne, jo mere tid kan føreren bruge på andet end at køre bil.



Figur 9: Oversigt over de fem niveauer af automatisering. Vi befinder os i dag omkring den røde viser.

Ved overgangen fra niveau 2 til 3 bliver bilen endnu mere attraktiv, da føreren kan udnytte rejsen til fritidsaktiviteter eller arbejde.



Figur 10: Eksempel førerens mulighed for at udnytte rejsen på en anden måde end i dag.

Ved overgangen til niveau 4 og 5 kan bilerne køre helt uden fører, og personer uden kørekort kan transporteres, hvilket forventes at medvirke til at endnu flere vælger bilen som transportmiddel. Samtidig bliver der dog mulighed for dele- og 'On demand'-ordninger, der potentielt kan medføre færre biler pr. indbygger. Samtidig kan bilen tilkaldes og selv køre væk, hvilket kan øge trafikken på vejene, men mindske behovet for parkeringspladser tæt på rejsemålet, hvorimod der kan blive behov for satellit-parkingspladser i byernes periferier.

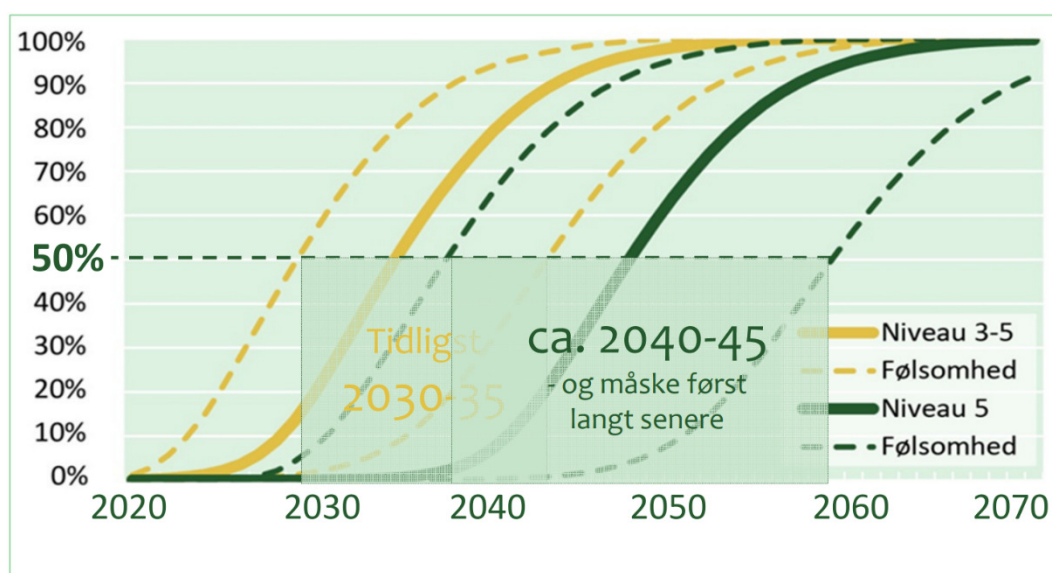
Førerløse biler vil være mindre afhængige af parkering, hvorfor arealer kan frigøres til andre formål i tættere byområder. Dette medfører behov for afsætnings- og opsamlingszoner (hubs).

Førerløse taxakoncerter og førerløse busser forventes at blive implementeret tidligere end førerløse privatbiler. Dette skyldes de store besparelser til lønninger, bedre forudsætninger for investering i dyrt materiel, færre teknologiske udfordringer i geografisk afgrænsede områder, samt mulighederne for at tilpasse infrastrukturen i forbindelse med fast rutekørsel.

Delebiler udgør i dag kun en lille andel af den samlede bilpark, men området er i kraftig vækst i de større byer. Digitale platforme og nye forretningsmodeller giver nemmere adgang til delebiler, og mangel på parkeringspladser gør også delebilerne attraktive. En automatisering af bilerne øger potentialet, hvis delebilerne kan omplacere sig førerløst mellem brugerne. Førerløse taxa- og delekoncerter kan blive et reelt alternativ til privatbilisme i de største byer med høj befolkningskoncentration.

Parkeringsudbuddet kan ligeledes blive påvirket af MaaS (Mobility as a Service). MaaS er rejsetilbud på tværs af alle transportformer, det vil sige at grænser mellem delebiler, samkørsel, førerløse taxaer og kollektiv transport mv. bliver flydende med synergieffekter for brugere og operatører. MaaS er stadig på udviklingsstadiet, men vurderes at have et stort potentiale, især i de større byer.

Indfasningen af køretøjer på niveau 3 og højere forventes at ske med en vis forsinkelse af flere årsager, hvoraf de vigtigste er de forventede mérudgifter der vil være i forbindelse med indkøb af helt eller delvist automatiserede køretøjer. Derudover forventes køretøjerne stadig at have en lang levetid, og vognparken vil således ikke blive skiftet ud fra den ene dag til den anden. Vejdirektoratet har med inspiration i udenlandske undersøgelser lavet deres bud på indfasningen af automatiserede køretøjer.



Figur 11: Udsnit af præsentation af rapporten 'Mobilitet for fremtiden'

Der er mange andre faktorer end den teknologiske udvikling der styrer fremtidens biltrafik og parkeringsbehov. Politiske visioner, roadpricing og ydre samfundsmæssige påvirkninger kan i lige så høj grad få indflydelse på udviklingen. Senest har vi set corona-pandemien der har påvirket de fleste menneskers hverdag i voldsommere grad end de fleste havde forudset. Biltrafikken på vejene er faldet, og der er øget belægning på parkeringspladserne i byerne, da mange holder sig inden døre for at undgå smitte, eller måske har mistet sit job. Den kollektive transport er særligt ramt, da kollektiv transport i høj grad forudsætter flere mennesker på et mindre areal, og folk derfor undgår denne transportform for at undgå smitte. Ingen kan forudse de samfundsmæssige påvirkninger dette vil have på længere sigt, hvilket understreger usikkerheden i de forskellige bud på fremtidens trafik.

En vurdering af fremtidens parkeringsbehov 10, 20, 30 og 40 år frem i tiden er således behæftet med store usikkerheder. Ingen kan vide hvad fremtiden bringer, men det vurderes mest sandsynligt at en stor forandring i

vores anvendelse af bilen ikke sker inden for de nærmeste 20 år. Tvært imod ses en tendens til at de næste 20 år vil medføre en øget efterspørgsel på biler, og at disse først gradvist skal udfases inden vi ser et billede der er markant anderledes end i dag.

På baggrund af de oplyste antal kvadratmeter der skal bygges i området og deres anvendelsesmæssige fordeling, er der beregnet følgende parkeringskapacitetsbehov. I beregningerne er der taget udgangspunkt i retningslinjerne for anlæg af parkeringsarealer i Aarhus Kommune, og at en lejlighed i gennemsnit er på 75 kvadratmeter i det nye boligbyggeri.

81.000 m ² til boliger (900-950 boligenheder):	450-475 parkeringspladser
25.000 m ² erhverv (1 pr. 150 m ²):	167 parkeringspladser
2.800 m ² serviceerhverv (1 pr. 100 m ²):	28 parkeringspladser
1.200 m ² detailerhverv (1 pr. 50 m ²):	24 parkeringspladser

I alt: 669-694 parkeringspladser

Ved 100 % udnyttelse af parkeringsdækket til parkering, er der plads til ca. 700 parkeringspladser i projektet. Et cykelhotel, taxaparkering og eventuel busterminal i konstruktion vil inddrage et varierende antal parkeringspladser. I det nuværende projektmateriale er der indarbejdet cykelhotel og taxaparkering, hvilket reducerer antallet af parkeringspladser til ca. 500-550 stk.

Det anbefales at der arbejdes med en vis grad af dobbeltudnyttelse af parkeringsarealerne. Der er forskellige erfaringer i Danmark med hvor stor en grad man kan dobbeltudnytte parkeringspladserne, men det vurderes realistisk at der kan ske en dobbeltudnyttelse på mellem 50 og 100 %, da antallet af parkeringspladser til erhverv udgør en relativt lille del af det samlede parkeringsbehov. Det afhænger dog meget af den præcise sammensætning af erhvervene og særligt deres kapacitetsbehov i weekenden.

Placeringen af det nye byggeri er meget stationsnært, hvilket taler for at parkeringsnormen vil kunne sættes lavere end den maksimale normering angivet i kommunens retningslinjer. Dette kan gøres med baggrund i det forventede behov for parkeringsmuligheder, men kan også gøres med baggrund i et ønske om at få beboere, arbejdstagere og erhvervsdrivende til at fravælge bilen som primært transportmiddel og i stedet benytte delebilsordninger, cykel og offentlig transport.

4 Cykeltrafik

4.1 Kriegersvej omdannes til en cykelgade

Som en naturlig forlængelse af den forventede udvikling af Aarhus Midtby i området vest for Frederiks Allé, foreslås en primær cykelforbindelse på Kriegersvej. Det er nærliggende at etablere forbindelsen som en dobbeltrettet cykelsti, men disse stier er ofte vanskelig at få indpasset i et fortættet bymiljø, ligesom løsningen ofte medfører uhensigtsmæssige løsninger ved tilslutning til det omkringliggende vej- og stinet.

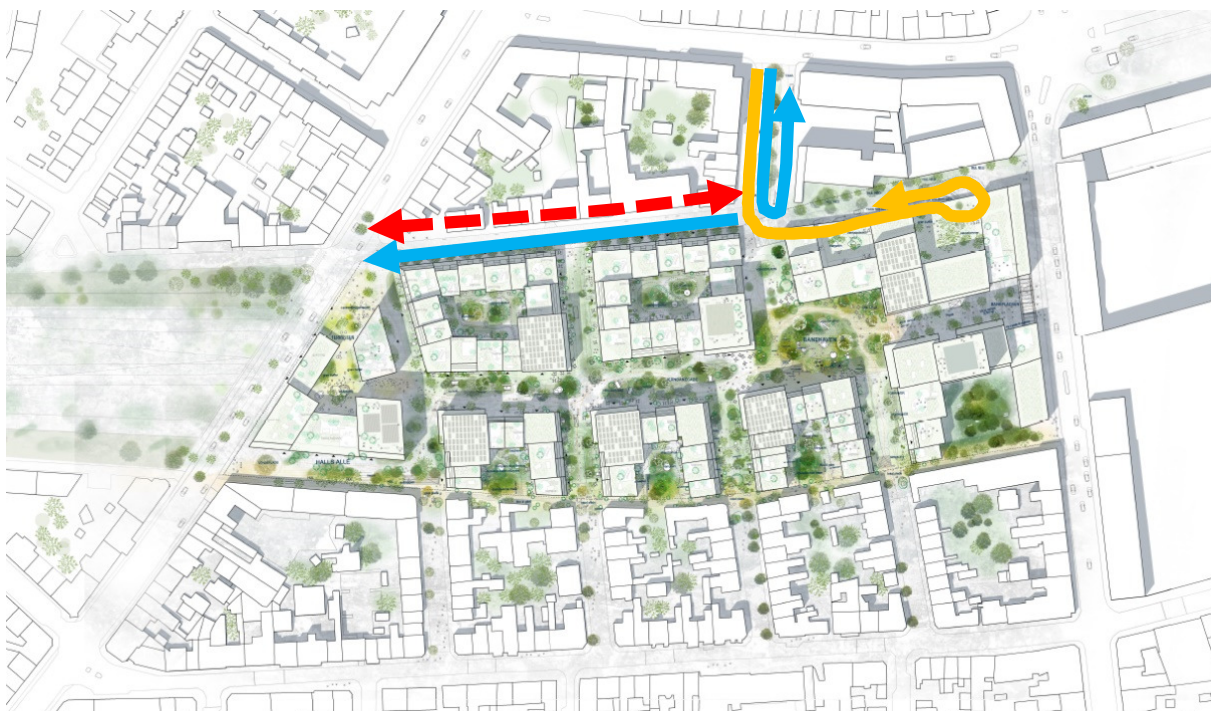
I stedet foreslås det derfor at etablere en cykelgade på Kriegersvej, hvilket også er tilfældet på Jægergårdsgade, umiddelbart syd for projektområdet.

En cykelgade er en løsning der afvikler cykeltrafikken på cyklisternes præmisser, samtidig med at nødvendig motoriseret beboertrafik mv. kan afvikles på stien med meget lav hastighed og øget opmærksomhed på cyklisterne. Det er en tryk og sikker løsning, der samtidig er relativt pladsbesparende, da vej- og stiareal smelter sammen. En cykelgade kan udformes på mange forskellige måder, og løsningen for Kriegersvej skal planlægges i detaljen, så den fremstår så klar i sit formål som muligt, hvor den sikrer høj fremkommelighed for cyklister, og samtidig adgang for nødvendig biltrafik mv.



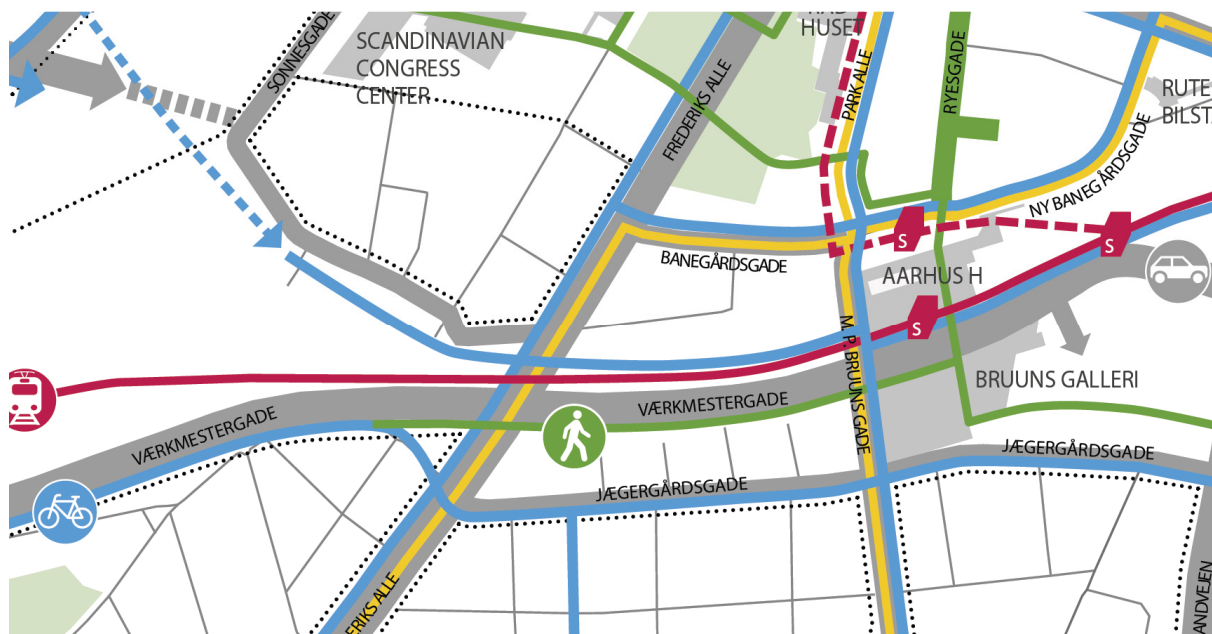
Figur 12: Eksempel på hvordan Kriegersvej kunne udformes

Derudover bør strækningen ensrettes for motoriserede køretøjer ligesom i dag, for at undgå risikoen for gennemkørende trafik. Ensretningen skal ske således at motoriseret trafik ensrettes i retningen væk fra Orla Lehmanns Allé. Dette sikrer adgang fra Orla Lehmanns Allé til beboelsesejendommene på Kriegersvej, og muligheden for taxaholdeplads vest for Orla Lehmanns Allé.



Figur 13: Illustration af ensretning af biltrafik (blå pile), dobbeltrettet cykeltrafik på cykelgaden (rød stiplede pil) og taxatrafik (orange pil)

Cykelgadens placering understøtter den kommende byudvikling vest for Frederiks Allé og vil ligge i umiddelbar forlængelse af kommunens planlagte cykelrutenet langs Sonnesgade og videre nord- og vestpå. Byggeriet tilfører således Aarhus Midtby en tryk og sikker adgangsvej til attraktive knudepunkter for kollektiv trafik og byliv.

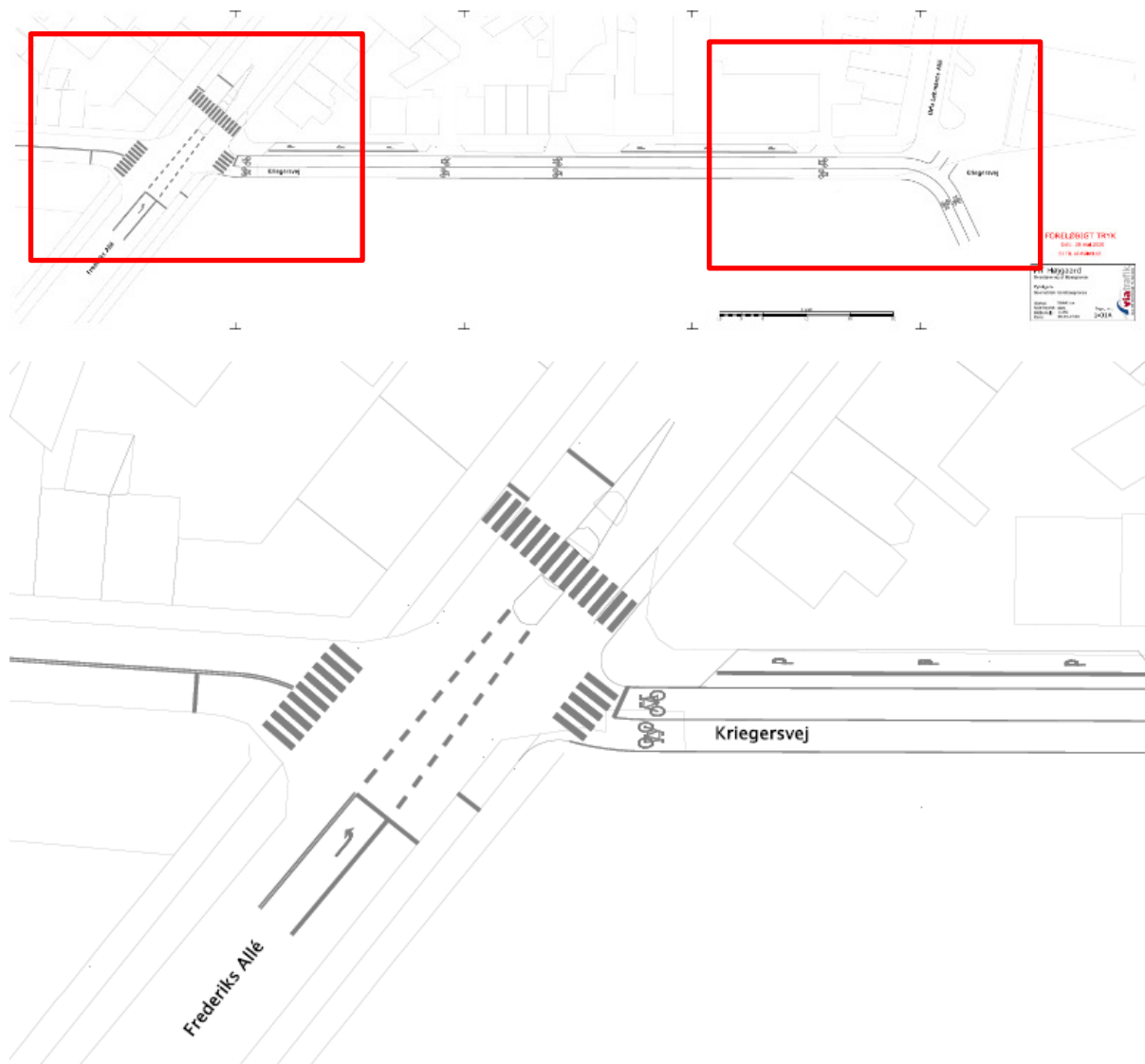


Figur 14: Udsnit af Aarhus Kommunes hovedstrukturkort der viser hvor der prioriteres gang, cykel og kollektiv transport.

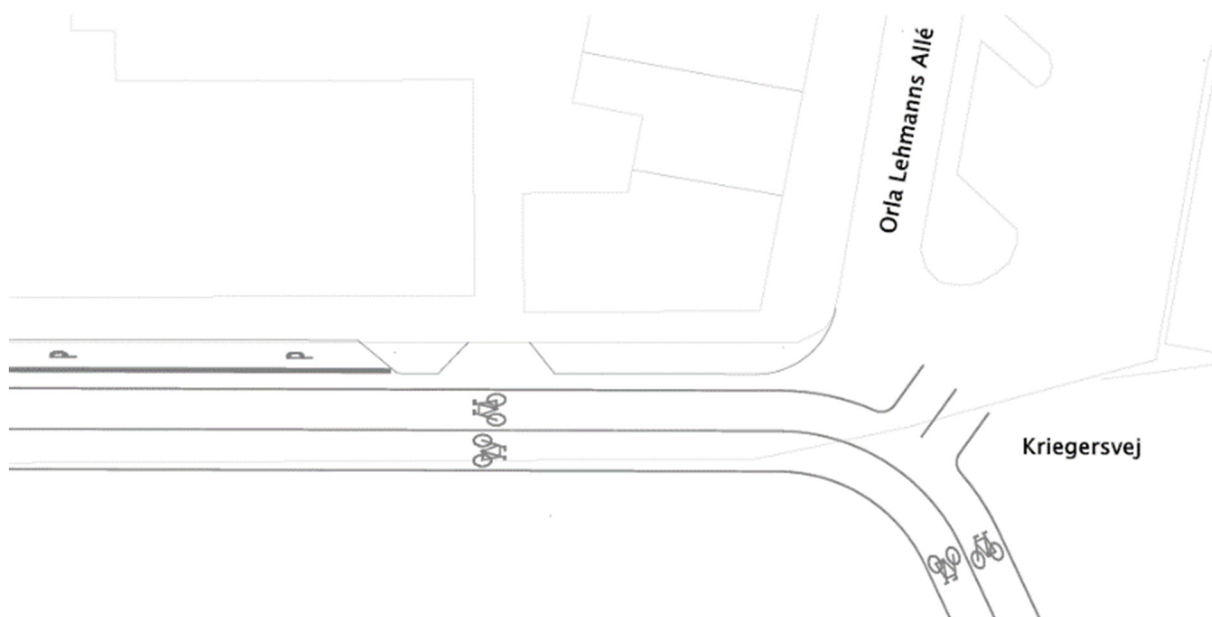
Løsningen kan med fordel suppleres med en signalregulering af krydset Kriegersvej/Frederiks Allé/Morten Børups Gade, for at sikre optimal trafiksikkerhed i krydset, da behovet herfor allerede eksisterer i dag, og da cykelgaden forventes at blive mere benyttet efter byggeriet er opført. Et signal kan dog have indflydelse på

trafikfordelingen i området omkring Banekvarteret, da ligeudkørende trafik på Frederiks Allé bliver påført forsinkelser i forhold til den aktuelle situation. Trafikken vil således finde andre veje, som vist i afsnit 2.2.

Via Trafik har udarbejdet idéskitser for hvordan en cykelgade på Kriegersvej i praksis kan tilsluttes Frederiks Allé og hvordan den kan tilsluttes Orla Lehmanns Allé og en central cykelparkering. Skitserne er principielle og er derfor ikke et udtryk for færdige løsninger.

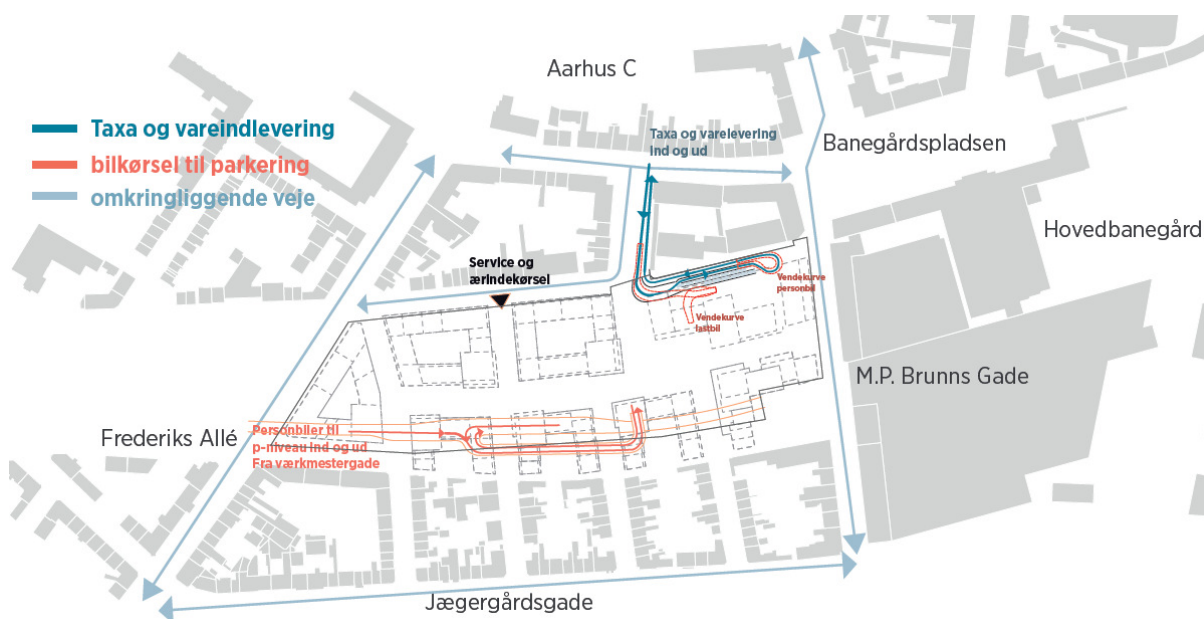


Figur 15: Skitse af cykelgadens tilslutning til Frederiks Allé, hvor der bør etableres signalregulering. Fodgængerfeltet på tværs af Frederiks Allé, kan overvejes at laves skråt, så det går mere direkte over vejen. Ulempen er dog at fodgængerfeltet forlænges.



Figur 16: Cykelgades principielle tilslutning til Orla Lehmanns Allé.

Etableringen af en cykelgade på Kriegersvej vurderes at være foreneligt med den nødvendige adgang til området for varelevering, servicekørsel, taxikørsel, brandredningskøretøjer og stærkt begrænset personbilstrafik i forbindelse med beboerparkering. Parkering langs med cykelgaden bør i videst mulig grad undgås, for at undgå bakkemanøvrer på cyklistarealer, da dette forringer trafikssikkerheden.



Figur 17: Motoriseret trafikflow i og omkring bydelen

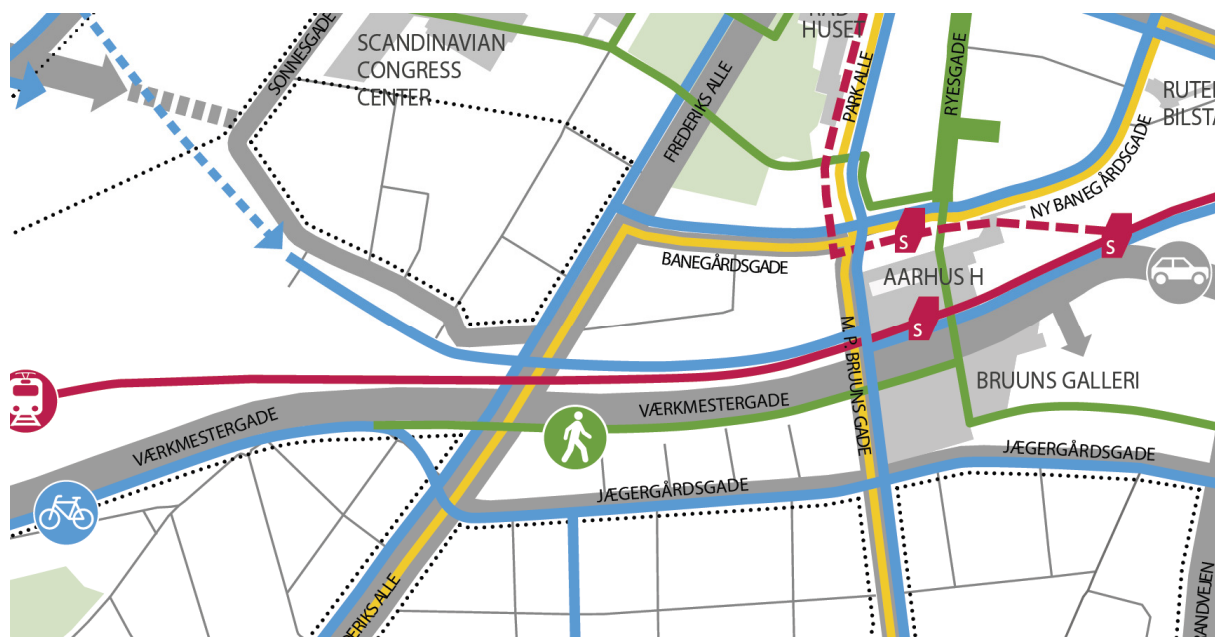
Taxaholdepladserne etableres øst for Orla Lehmanns Allé, og de er således ikke i direkte konflikt med cykeltrafikken til projektområdet. Taxaer kan holde foran ventearealet og foretage en u-vending og fortsætte tilbage ad Orla Lehmanns Allé. Antallet af taxaholdepladser kan øges, hvis der reserveres et areal hertil på Orla Lehmanns Allé.

Ind- og udkørsel til en eventuel busterminal i konstruktionen vil være mulig med denne løsning, da de primære cykelstrømme ikke krydser bustrafikken.

Etablering af den primære cykelstiforbindelse på Kriegersvej understøtter den nuværende placering af cykelparkeringen i mellemniveauet. Der er etableret direkte adgang fra cykelgaden til cykelparkeringen, hvilket vil gøre disse pladser særligt attraktive (se evt. Figur 20).

4.2 Cykeltrafik på Halssti flyttes til Jægergårdsgade

I Aarhus Kommunes mobilitetsplan er det angivet at Halssti primært er for fodgængere på strækningen fra Ewaldsgade til M. P. Bruuns Gade. Cyklister ledes i stedet via Ewaldsgade og Jægergårdsgade syd om karrébyggeriet syd for Halssti. Jægergårdsgade er netop blevet omdannet til en cykelgade, hvilket understøtter mobilitetsplanen.

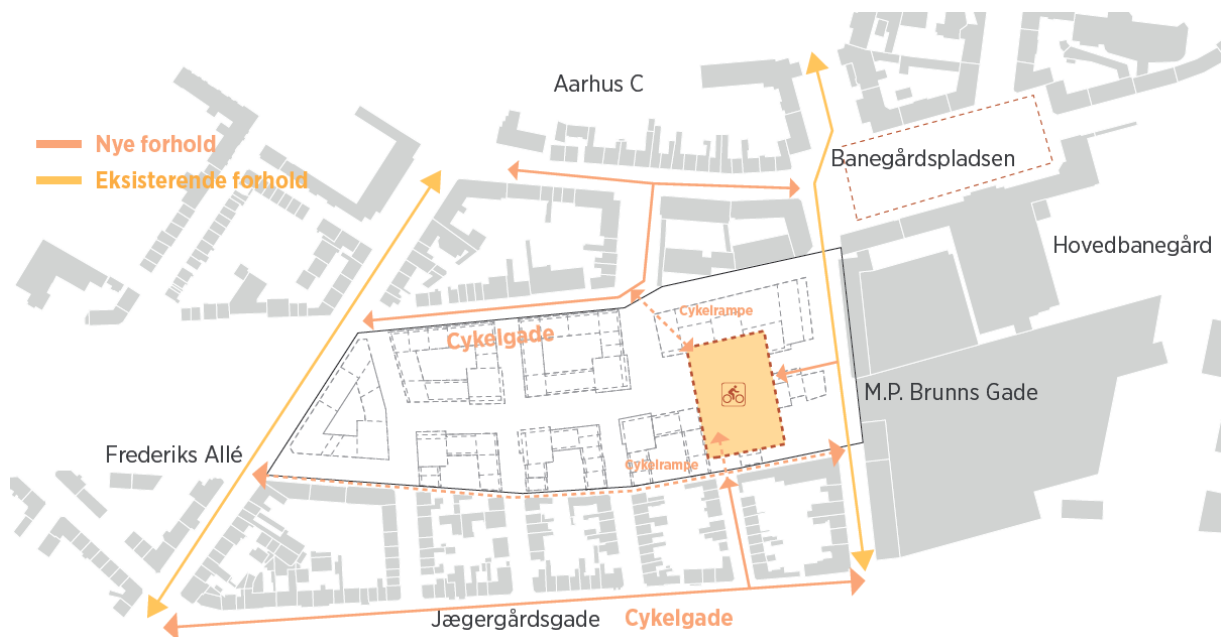


Figur 18: Udsnit af kort fra mobilitetsplanen



Figur 19: Oversigtstegning fra Aarhus Kommunes hjemmeside angående cykelgaden udstrækning.

For at sikre den bedst mulige adgang til cykelhotellet, etableres en direkte adgang fra Jægergårdsgade via Fredericiagade. Da Jægergårdsgade er omdannet til cykelgade, vurderes det, at dette er en trafikikkerhedsmæssigt god løsning. Det vil kræve en mindre ombygning af Fredericiagade, hvis komforten for cyklister skal være god på denne strækning.



Figur 20: Nye og eksisterende cykelforbindelser omkring Banekvarteret. Bemærk de direkte forbindelser til cykelhotellet fra de tilstødende veje og stier.



Figur 21: Fredericiagade i dag. Der er ujævn belægning, hvilket giver ringere kørekomfort for cyklister. Kilde: Google Maps.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk

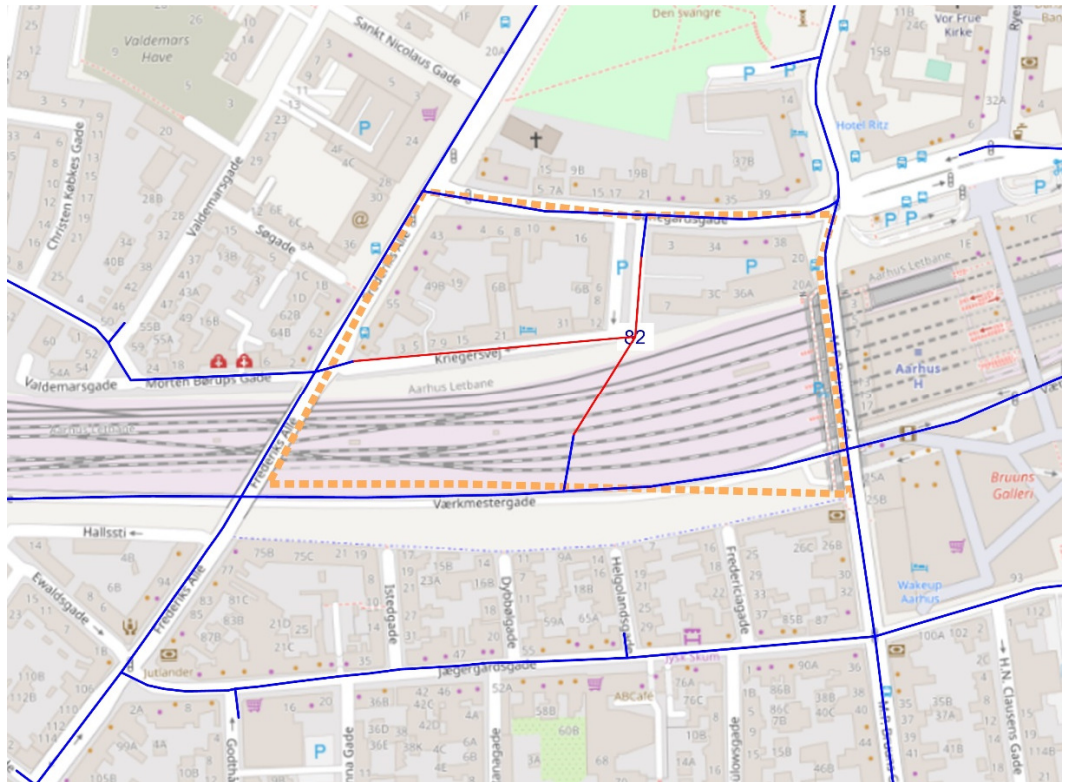
MT Højgaard A/S

Bilagsrapport
14. juni 2020
SSN/MS

Banekvarteret i Aarhus

Bilagsrapport

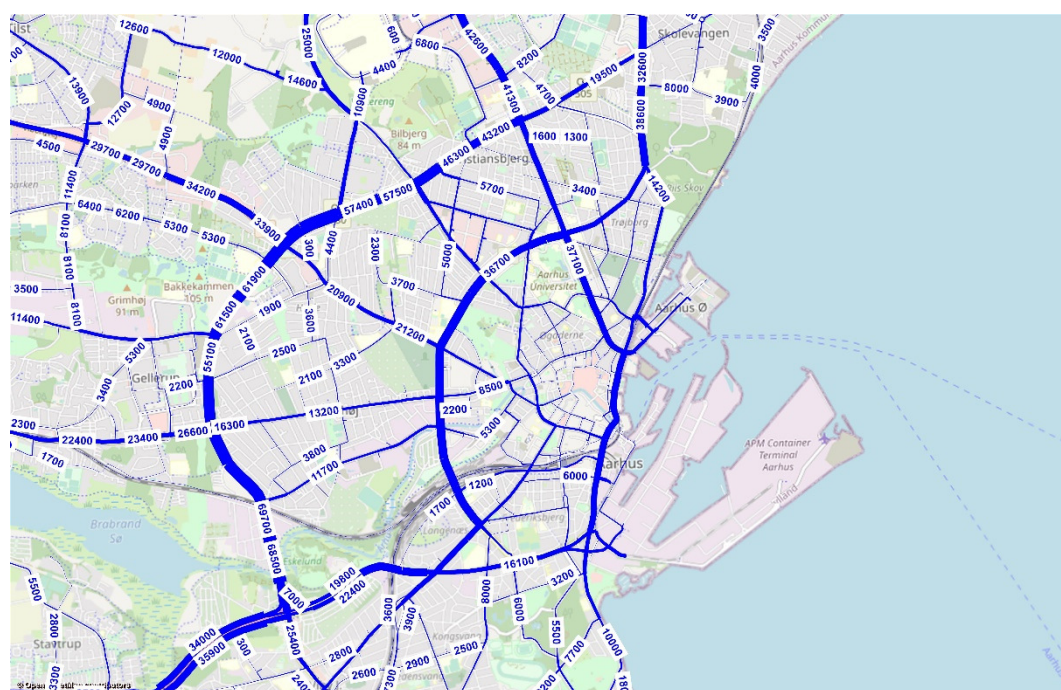




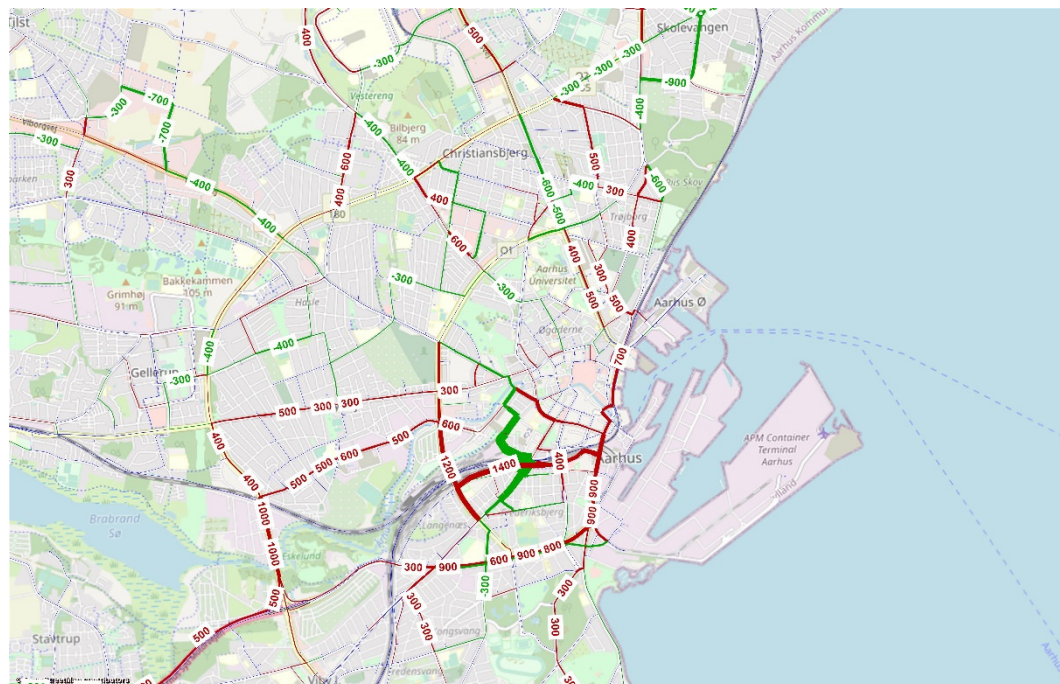
Figur 1: Zoneinddeling og zonens tilkobling til øvrige zoner.



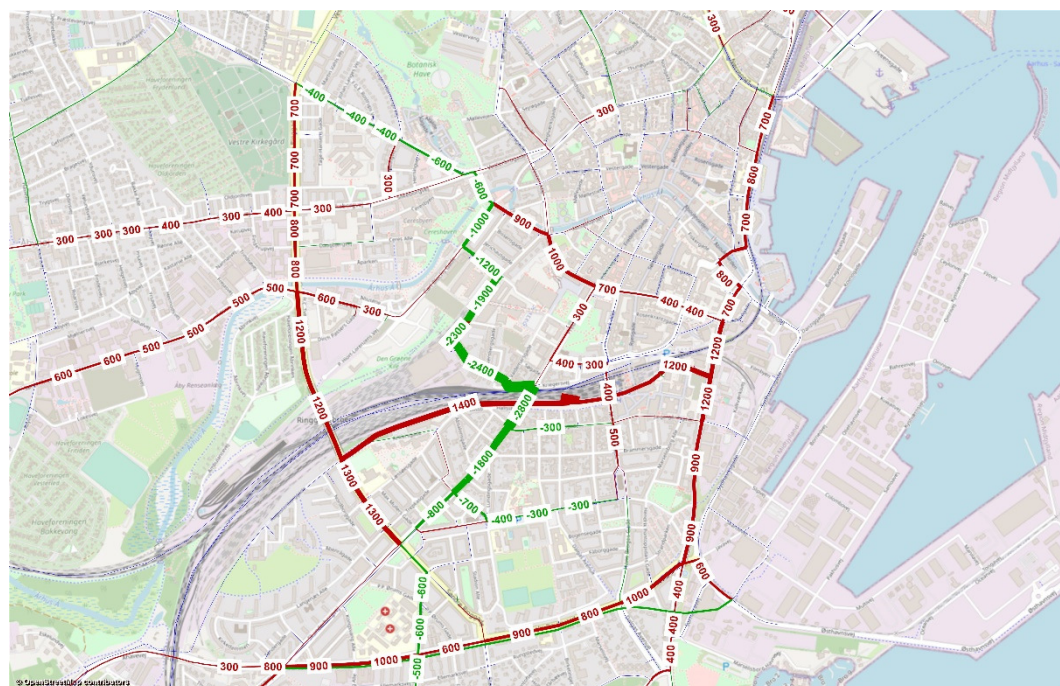
Figur 2: o-scenario



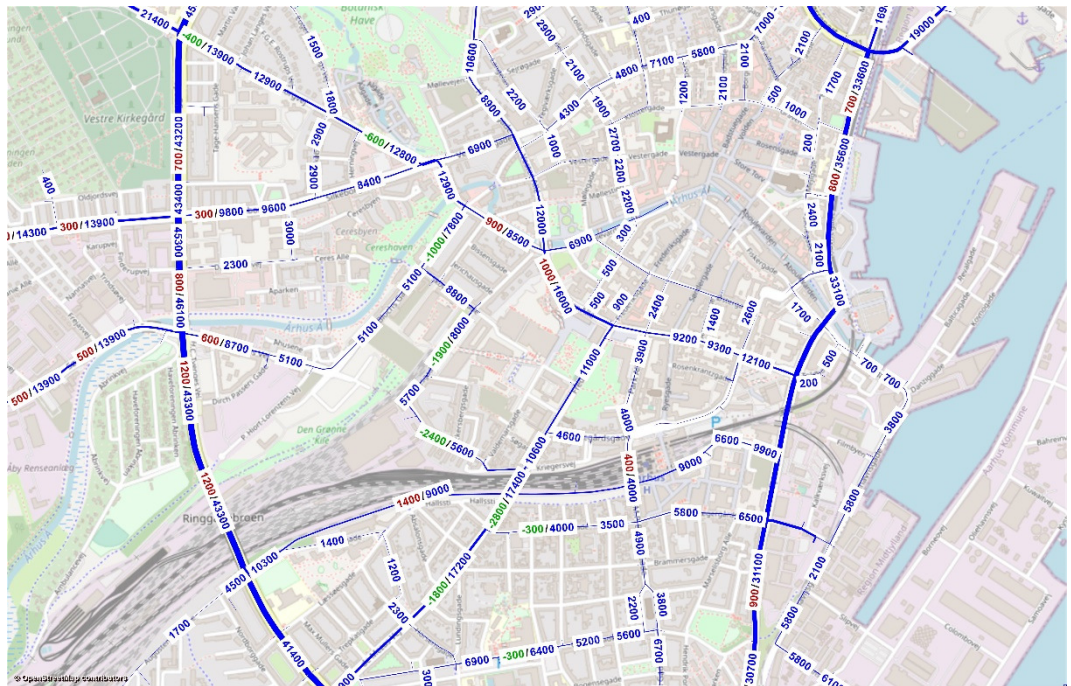
Figur 3: Scenario 1



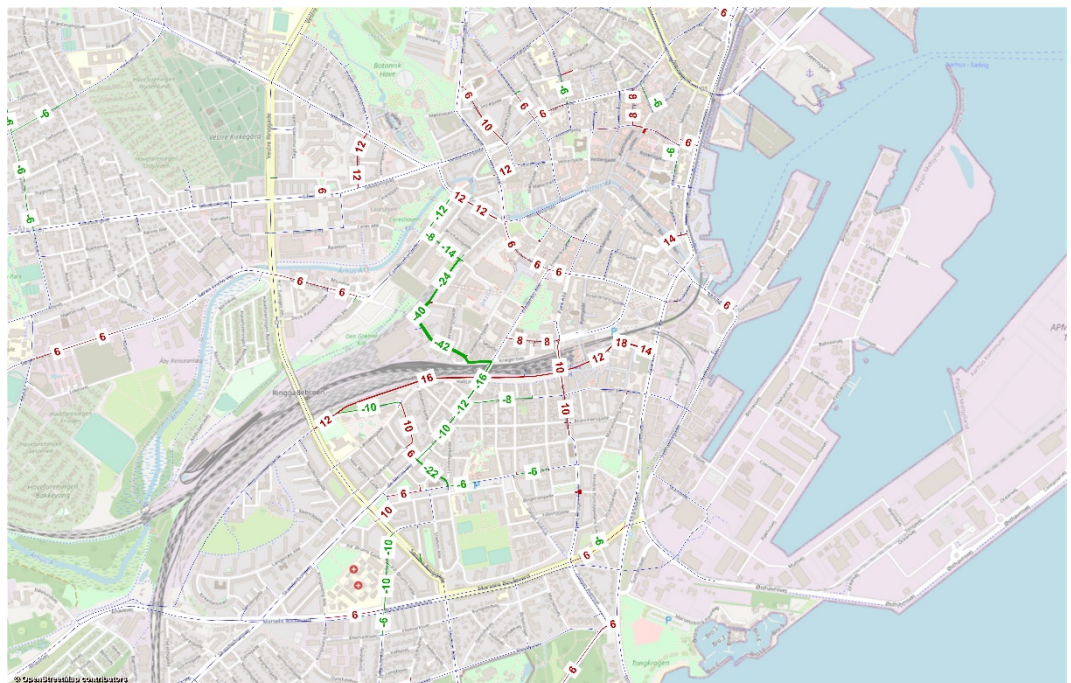
Figur 4: Sammenligning af scenarie 0 og 1, angivet i antal bilture. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



Figur 5: Sammenligning af scenarie 0 og 1, angivet i antal bilture (zoomet ind). Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



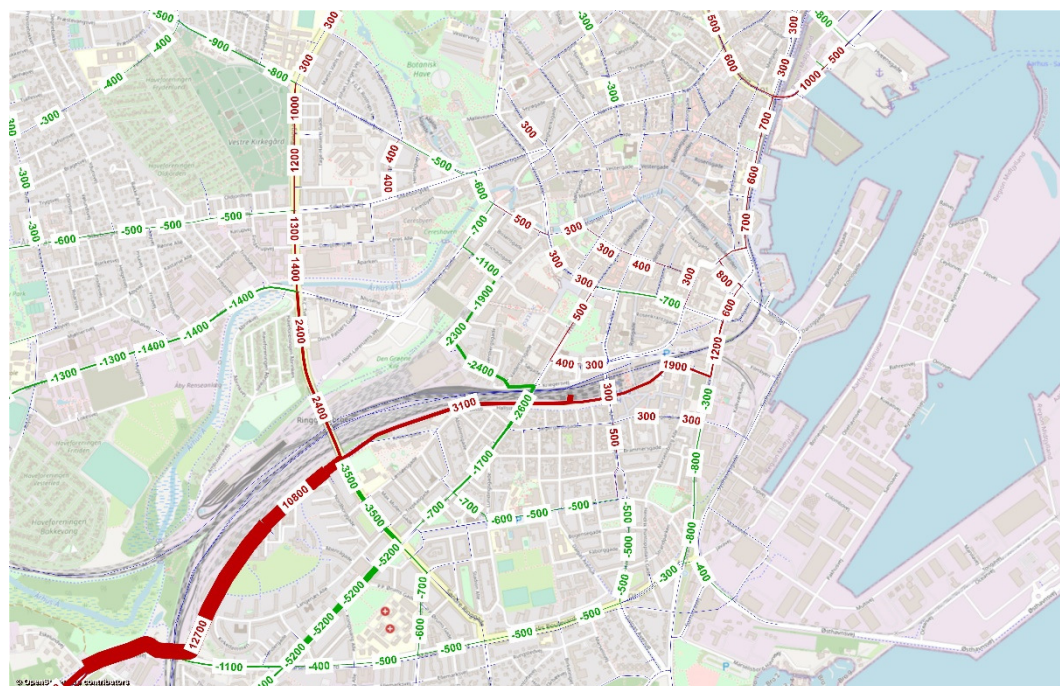
Figur 6: Sammenligning af scenarie 0 og scenarie 1 med angivelse af stigning og fald i antal bilture. Blå tal angiver trafiktallet. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



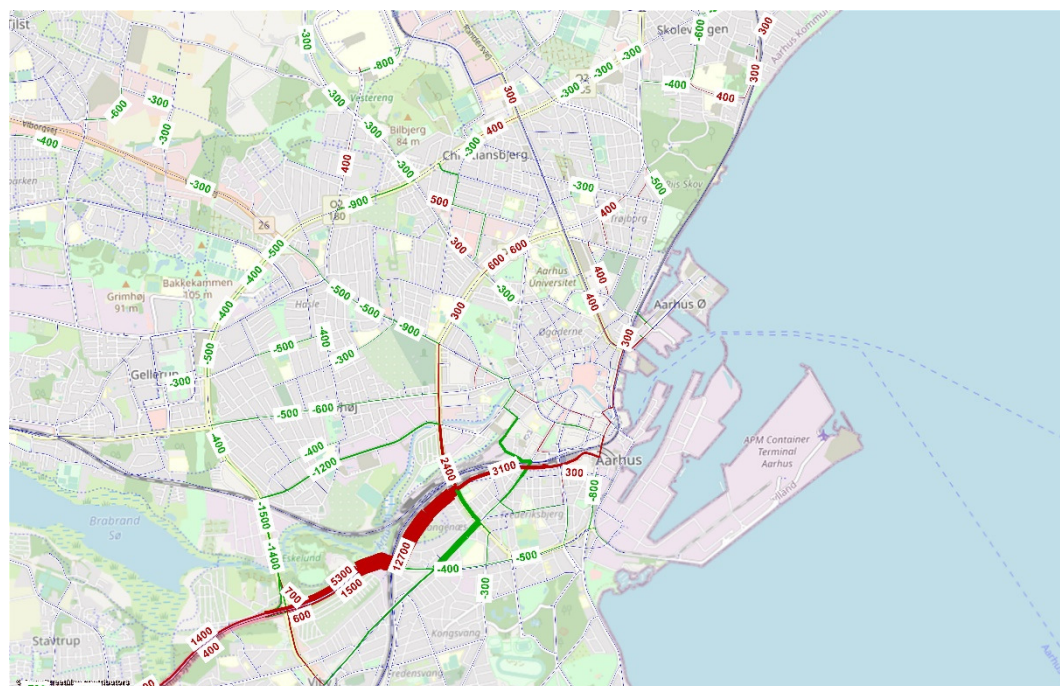
Figur 7: Sammenligning af scenarie 0 og scenarie 1 - omregnet til procent. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



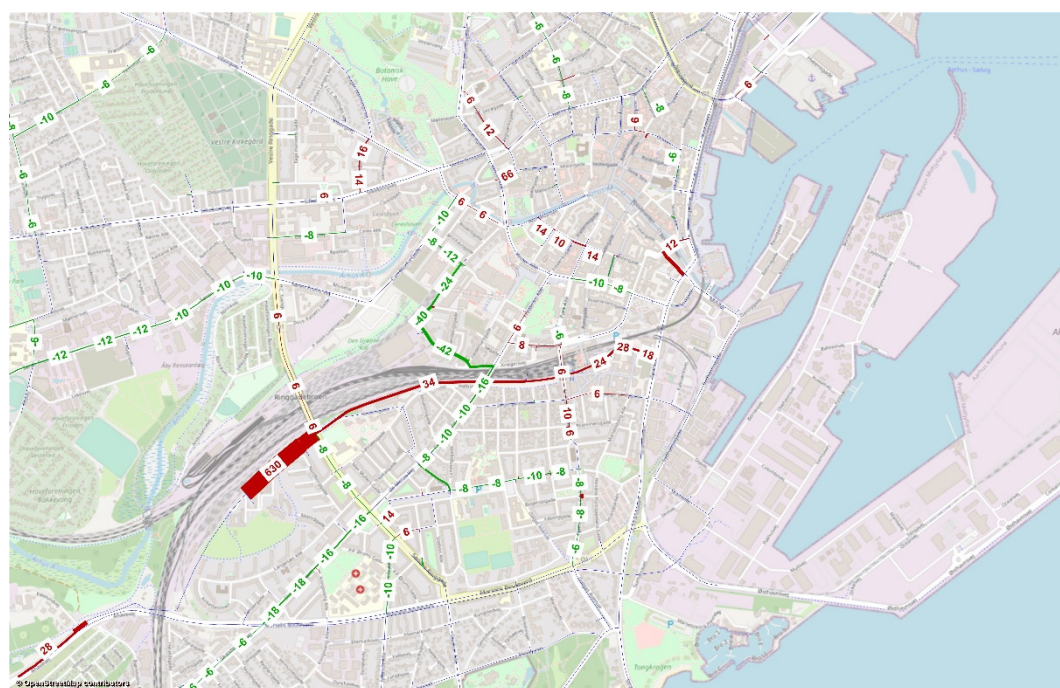
Figur 8: Scenarie 2, hvor Værkmestergade er forlænget til Åhavevej.



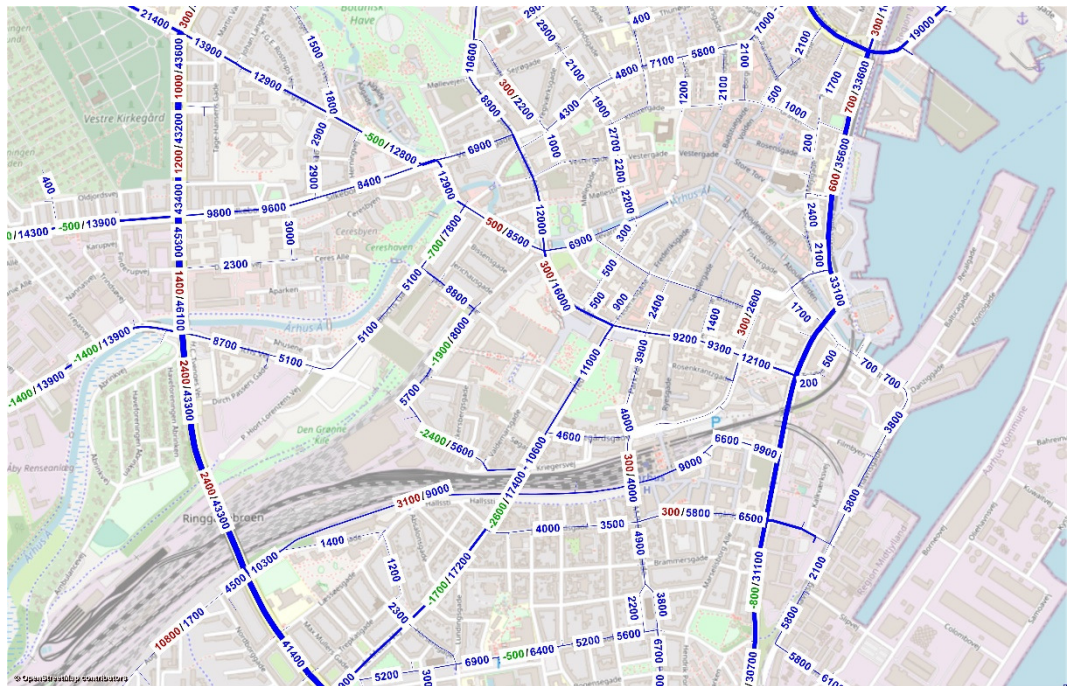
Figur 9: Sammenligning af scenarie 0 og 2, hvor værkmebergade er forlænget til Åhavevej. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



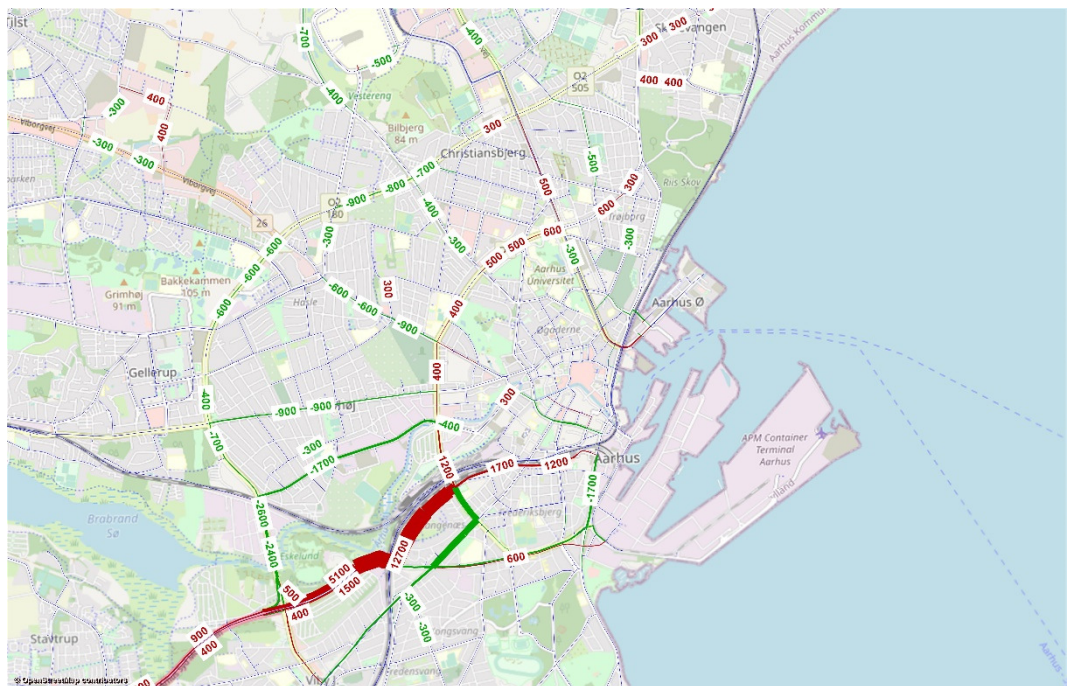
Figur 10: Sammenligning af scenarie 0 og 2



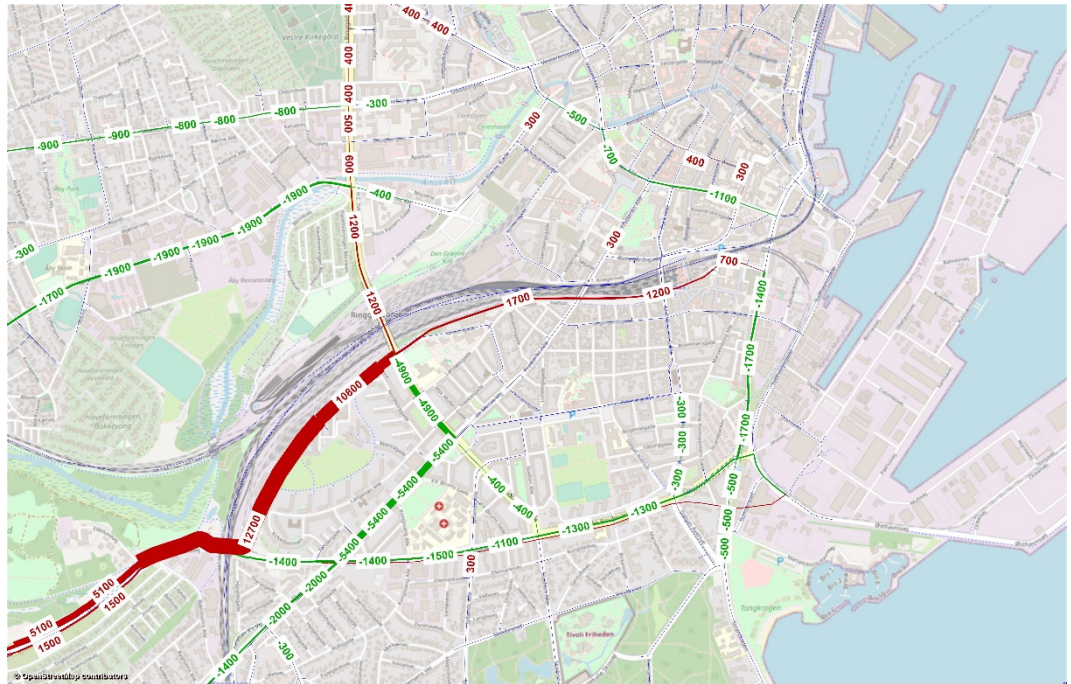
Figur 11: Sammenligning af scenarie 0 og 2 i procent. Røde tal angiver stigninger. Grønne tal angiver fald.



Figur 12: Sammenligning af scenarie 0 og 2.



Figur 13: Sammenligning af scenarie 1 og 2. Af figuren fremgår det, at Værkmestergades forlængelse til Åhavevej medfører en stigning af trafikken på Værkmestergade, samtidig med at trafikken aflastes på øvrige strækninger.



Figur 14: Sammenligning af scenarie 1 og 2. Af figuren fremgår det, at Værkmestergades forlængelse til Åhavevej medfører en stigning af trafikken på Værkmestergade, samtidig med at trafikken aflastes på øvrige strækninger.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk



Aarhus Kommune
Att.: Eva Møller Sørensen

Landskab og Skov
J.nr. 2020 - 24080
Ref. GITMB
Den 3. august 2020

(Sendes til: evmoso@aarhus.dk)

Delegation af myndighedskompetence for overdækning af banegraven i Aarhus

Aarhus Kommune har den 6. juli 2020 anmodet Miljøstyrelsen om at få overdraget myndighedskompetencen for miljøvurdering af et projekt om overdækning af banegraven i Aarhus med henblik på senere byudvikling og bebyggelse af området. Det konkrete projekt omfatter etableringen af selv overdækningen af banegraven på arealet mellem Aarhus H og Frederiks Allé. Bag projektet står et konsortium med deltagelse af blandt andre Banedanmark, DSB, Aarhus Kommune, Pension Danmark og MT Højgaard.

Projektet er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, pkt. 10 b), og skal derfor som udgangspunkt screenes med henblik på at vurdere, om projektet kan medføre en væsentlig indvirkning på miljøet og dermed vil være omfattet af krav om miljøvurdering. Ansøgerne har bedt om at projektet bliver miljøvurderet efter miljøvurderingslovens § 18, stk. 2¹.

I henhold til miljøvurderingsbekendtgørelsens² § 3, stk. 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, er Miljøstyrelsen kompetent myndighed for miljøvurderingen af det konkrete projekt. Såfremt kommunen anmoder om det, kan kompetencen i forhold til miljøvurderingsloven overdrages til kommunen efter miljøvurderingsbekendtgørelsens § 3, stk. 2, hvis statens interesse i det konkrete projekt anses for at være af underordnet betydning.

Begrundelse for ønsket om overdragelse af kompetencen

Aarhus Kommune har i det tilsendte materiale oplyst, at Banedanmark forventer at gennemføre andre anlægsprojekter for jernbanen ved og omkring Aarhus H, og at overdækningen af banegraven har en fysisk sammenhæng med disse anlægsprojekter, men at det vurderes, at selve etableringen af overdækningen adskiller sig fra jernbaneprojekterne ved at have et kommercielt sigte, og ved at Banedanmark kun indgår som en del af konsortiet bag projektet.

¹ Jf. lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

² Jf. bekendtgørelse nr. 913 af 30. august 2019 om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Aarhus Kommune vurderer derfor, at miljøvurdering af overdækningen bør foregå separat fra Banedanmarks øvrige anlægsprojekter, men med tæt koordinering med Banedanmark om disse, bl.a. da det er en forudsætning for projektet om overdækningen at dette etableres inden en kommende elektrificering af jernbanen.

Aarhus Kommune vil skulle udarbejde plangrundlaget for projektet/helhedsplanen, og dette forventes at omfatte et kommuneplantillæg, lokalplan og tillæg til spildevandsplan. Kommunen vil skulle foretage en miljøvurdering af planerne for overdækningen og man ønsker, at høringer og behandling af planlægningen og det konkrete projekt kan koordineres og forenkles bedst muligt.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at der ikke er væsentlige statslige interesser, der taler imod en delegation af kompetencen, og at Aarhus Kommune kan gennemføre miljøvurderingsprocessen som kompetent myndighed for det konkrete, ansøgte projekt.

Sagens oplysninger

Miljøstyrelsen har modtaget en anmodning om overdragelse af miljøvurderingskompetencen for projektet fra Aarhus Kommune, sammen med materiale om ansøgningen.

Projektområdet ligger i byzone på et jernbaneareal i det centrale Aarhus. Der er ca. 3 km til det nærmeste Natura2000-område nr. 233 Brabrand Sø med omgivelser, og ca. 5 km til nr. 234 Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker.

Som angivet ovenfor, vurderer Miljøstyrelsen at der ikke er væsentlige statslige interesser, der taler imod en delegation af kompetencen for det konkrete projekt. Kompetencen til at gennemføre miljøvurderingsprocessen for det ansøgte projekt om etablering af overdækning af banegraven i Aarhus overdrages hermed til Aarhus Kommune, jf. miljøvurderingsbekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Med venlig hilsen



Gitte M. Bertelsen
Funktionsleder
gitmb@mst.dk

Milepælsplan	2020												2021												2022								
	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	Feb	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP
Banegårdskvarteret helhedsplanlægning																																	
DEL 1: Mobilitetsplan																																	
Intern drøftelse af buslæsning	28. jan																																
Intern drøftelse af biler, varelevering mm		18. feb																															
Løbende dialog med interessenter																																	
Løbende dialog med Borgmesterens afd.																																	
1. udkast til mobilitetsplan klar																																	
Drøftelse af mobilitetsplan med Rådmand (internt møde)																																	
Drøftelse af mobilitetsplan på Direktionsmøde																																	
2. udkast til mobilitetsplan klar																																	
Mobilitetsplan på Rådmandsmøde																																	
Fremsendelse af Mobilitetsplan til Byrådsbehandling																																	
Orientering af Teknisk Udvalg om Mobilitetsplan																																	
Mobilitetsplan i Magistraten																																	
1. Byrådsbehandling																																	
Teknisk Udvalgsbehandling																																	
2. Byrådsbehandling og vedtagelse																																	
DEL 2: Helhedsplan																																	
diverse interne møder i processen (Direktion, Rådmand)	endnu ikke fastsat																																
diverse eksterne møder (borgermøde, inddragelse af interessenter)	endnu ikke fastsat																																
Fremsendelse af helhedsplan til Byrådsbehandling																																	
Helhedsplan i Magistraten																																	
1. Byrådsbehandling																																	
Teknisk Udvalgsbehandling																																	
2. Byrådsbehandling og vedtagelse																																	
Overdækningsprojektet																																	
Startnotat til BS																																	
Beslutning i forligskredsen - valg af scenarie 3B																																	
Projektudvikling, dialog med Aarhus Kommune inkl stadsarkitekt, snirfladeafklaringer med BaneDK om projektet																																	
Bygherres ansøgning om planlægning og miljøvurdering modtaget i Plan																																	
Afklaring af myndighedsansvaret - VVM																																	
Borgerinddragelsesproces - skal detaljeres																																	
Høring om indkaldelse af ideer og forslag inkl. miljøvurderings emner																																	
Opsamling til byrådet																																	
Afgrænsningsudtalelse vedr. miljøkonsekvensrapport																																	
konsortiets projekt i byrådet til princip beslutning - 2 byrådsager: En omkring samarbejdsaftalen og en omkring myndighedssagen (plan og VVM)																																	
udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for projektet																																	
udarbejdelse af lokalplanforslag og kommuneplantillæg																																	
miljøvurdering af planforslag																																	
Stjernehøring hos statslige myndigheder samt forberedelse af politisk behandling, udarbejdelse af udkast til VVM-tilladelse																																	
byrådsbehandling af planforslag og miljøvurderinger																																	
offentlig høring																																	
Behandling og vurdering af høringssvar, forberedelse af politisk behandling om endelig vedtagelse, udarbejdelse af sammenfattende redegørelse																																	
Endelig vedtagesle																																	

Der er kommunalvalg i andet halvår 2021 - typisk undgås politisk behandling og offentlig høring