

Banedanmark

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

Dato: 02-12-2025
Sagsnr.: 2025-254179
Sagsbehandler: NAVE

Afgørelse om at projektændring vedr. arbejderne ved Broen L ifm. ombygning af Aarhus H ikke er VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 7. oktober 2025 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om ændringer til projektet for ombygning af Aarhus Hovedbanegård. Projektændringen omfatter etablering af 450 m spuns ved Broen L som erstatning for at udgrave en større mængde blødbundsjord og erstatte denne med nye friktionsmaterialer og stabilgrus. Ændringen er foranlediget af, at spunsløsningen skaber større geoteknisk stabilitet og er vurderet nødvendig af Banedanmarks rådgiver.

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af ombygning af Aarhus H, jf. § 5 i lov om ombygning af Aarhus H¹.

Jf. § 5 i lov om ombygning af Aarhus H anvendes reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 6 a i jernbaneloven² og regler udstedt i medfør heraf. Ændringen er omfattet af bilag 2, punkt 13a.

Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt ændringsprojektet er omfattet af VVM-pligt.

Trafikstyrelsens afgørelse

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

¹ LOV nr. 565 af 10/05/2022 om ombygning af Aarhus H

² LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven (Jernbaneloven)



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

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete ændringsprojekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om, at ændringsprojektet ikke er VVM-pligtigt lagt vægt på, at projektet vurderes at kunne rummes inden for de allerede foretagne vurderinger i miljøkonsekvensvurderingen for ombygning af Aarhus H.³

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at ændringsprojektet ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder, og at ændringsprojektet udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af ombygning af Aarhus H, jf. § 5 i LOV nr. 565 af 10/05/2022 om ombygning af Aarhus H. Jf. § 5 i lov om ombygning af Aarhus H anvendes reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 6 a i jernbaneloven og regler udstedt i medfør heraf.

Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 38 d i jernbaneloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter⁴.

Sagsfremstilling

Banedanmark har ansøgt om følgende ændringer til projektet omkring Aarhus Hovedbanegård:

- at erstatte jordarbejder med spuns-arbejde i forbindelse med arbejderne ved Broen L.

Erstatning af jordarbejder med spuns-arbejde i forbindelse med arbejderne ved Broen L

³ <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/b19926ec-a3df-4d29-abe2-9e56dbcd1d4a/Supple-rende%20Milj%C3%B8konsekvensrapport%20AarhusH.pdf>

⁴ 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.



I forbindelse med gennemførelse af Aarhus H-projektet ønsker Banedanmark at foretage spuns-arbejde i forbindelse med arbejderne ved Broen L. Ændringen er foranlediget af, at spuns-løsningen skaber større geoteknisk stabilitet og er vurderet nødvendig af Banedanmarks rådgiver. Figuren herunder viser placering af de to områder, hvor spunsen etableres.



Figur 1: Placeringer af spuns vist med rød ellipse og lilla ellipse på banestrækningen.

Rød ellipse viser placering af en ca. 225 m lang gensidig forankret spuns (på begge sider af sporet; i alt 450 m spuns) i km 111+290 – 111+515. Denne spuns etableres ca. i kote +8,5 til -5,5 m. Lilla ellipse viser placering ca. 85 m lang fri spuns i banens venstre side i km 110+965 – 111+050. Denne spuns etableres i kote ca. +5 til -16 m.

Formålet med den dobbelte spuns (rød ellipse) er at erstatte en såkaldt 'kanaludskiftning', hvor jord, der ikke har de rette geotekniske egenskaber erstattes af andre materialer. Etablering af spunsen vil således erstatte et større jordarbejde, som tidligere er ansøgt og screenet til 'ikke-miljøvurderingspligtigt' i Trafikstyrelsens afgørelse af 25. oktober 2023. Der er således tale om bortfald af en del af de jordarbejder, som blev screenet på dette tidspunkt, ved indførelse af spunsarbejder, som ikke tidligere er indgået i projektet.

Den fri spuns (Lilla ellipse) indføres i projektet, da der har vist sig mere blødbund i dette område end først antaget, så en løsning med udskiftning af blød bund vurderes ikke teknisk mulig, da der i så fald skal graves både under spor 30, og helt udenfor skel og Brabrandstien.

Beskrivelse af anlægsarbejdet med spuns:

Indfatningsvæggene (spuns af stål) sættes hovedsageligt ved 2 vibreringsrammemaskiner og 1 rambuk, der rammer spunsen det sidste stykke. Fra arbejdsplads fragtes stål ind på arbejdsområderne med en gummiged/gravemaskine. Selve spunsarbejdet tager ca. 10 arbejdsdage



med arbejdstid fra kl. 8-16. Derudover mindre støjende aktiviteter som svejsning/boltning af stræk plus ankre som foregår alle døgnets 24 timer. Disse aktiviteter vurderes at have et støjniveau, der svarer til øvrige døgnaktiviteter i området, og vil således ikke medføre ændringer i støjen i forhold til det projekt, der er omfattet af anlægsloven for ombygning af Aarhus H.

I forbindelse med nedrivningen af Broen L og dens fløjveje skal der muligvis foretages en midlertidig tørholdelse, da udgravningsarbejdet ikke kan udføres vådt alt efter hvor højt vandspejlet er på tidspunkt for udførelse. Det omhandler en delstrækning på 200 m (st. 111+000 – 11+200), hvor der ved pejlinger er konstateret vandspejl omkring kote +1,7 m DVR90, hvilket er omtrent den samme som anlægsarbejdets udgravningskote på den pågældende lokalitet.

Såfremt vandspejlet på udførselstidspunktet står højere end kote +1,7 m DVR90, vil der være behov for midlertidig grundvandssænkning. Hvis grundvandsspejlet i stedet står under kote +1,7 m DVR90 vil der ikke være behov for midlertidig grundvandssænkning. Pejlinger på delstrækningen Kote +1,7 m DVR90.

Grundvandssænkningen forventes at vare maksimalt 2 uger med opstart af grundvandssænkning 1 uge før nedrivningsarbejderne starter og derefter 1 uge under selve nedrivningsarbejdet. Grundvandssænkningen vil blive udført med sugespidsanlæg og/eller drærender. Der sættes ikke spuns i forbindelse med den midlertidige grundvandssænkning.

Vandmængder er estimeret ud fra en worst case betragtning, hvor vandspejlet skal sænkes 0,5 m, svarende til et højt grundvandsspejl i kote +2,2 m DVR90 i hele perioden på 2 uger. For en strækning på 200 m (st. 111+000 – 11+200) svarer dette til en samlet oppumpet mængde på ca. 15.000 m³.

Det oppumpede vand vil blive ledt til eksisterende udledningspunkt, som leder vandet til Aarhus Å. Vurderingen af påvirkningen på grundvand og Aarhus Å fremgår nedenfor under "Vandrammedirektiv".

Aktiviteter, der bortfalder ved indførelse af spuns i projektet:

Aktiviteterne, der udgår, er overordnet set:

- Etablering af en grundvandssænkning langs Aarhus Å for en ca. 15 m bred, 8 m dyb og 225 m lang udgravning i blødbund med underliggende vekslende lag af sand, silt og ler, herunder med udledning af grundvand til Aarhus Å
- Sektionsvis udgravning og tilfyldning af kanaludskiftningen
- Alt opgravet jord i forbindelse med kanaludskiftningen (primært blødbund) er ikke genindbygningseget og bortkøres i lastbiler og der indbygges tilkøbt friktionsmateriale, som leveres i lastbiler fra grusgrav
- Sløjfning af grundvandssækningsforanstaltninger
- Opbygning af stor skråning med tilkøbt friktionsmateriale, som leveres i lastbiler fra grusgrav

Når kanaludskiftningen bortfalder, mindskes jordarbejderne, og den dertil hørende kørsel med dumper og lastbil mellem anlægssted og arbejdsplads B4 og arbejdsarealet på Cirkuspladsen. Den totale estimerede mængde for kanaludskiftning var ca. 9.000 m³ jord.

Kanaludskiftningen ville kræve 1350 læs med en 10t. dumper at flytte jorden til B4 eller Cirkuspladsen.



Anlægsarbejdet forventes påbegyndt d. 8. december 2025 og forventes afsluttet d. 12. april 2026.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 233 "Brabrand Sø med omgivelser" er ca. 900 meter øst og syd øst for Aarhus H-projektet.

Natura 2000-område nr. 233 er specielt udpeget for at beskytte naturtyperne: næringsrig sø, bøg på muld, elle- og askeskov, rigkjær og ege-blandskov samt arterne: stor vandsalamander, damflagermus og odder.

Brabrand Sø er en naturligt næringsrig sø, som tidligere har huset en rig flora af undervandsplanter samt store bestande af vandinsekter og forskellige rovfisk. Belastning med næringsstoffer fra landbrug og tidligere tilledninger af spildevand har medført, at søen nu har ringe sigtddybde og et begrænset indhold af karakteristisk undervandsvegetation. Længs bredden af søerne ligger flere rigkær, hvoraf enkelte stadig indeholder sjældne planter, karakteristiske for naturtypen, som f.eks. fredede orkidéarter. Længs Brabrand Sø findes desuden enkelte småskovspartier med bøge-, ege- og elle- og askebevoksninger. I et vandhul med krebsklo syd for Brabrand Sø er der fundet vandhulsarten grøn mosaikguldsmed, der er opført på habitatdirektivets bilag IV som særligt beskyttelseskrævende.

Området ligger opstrøms i forhold til Aarhus Å, som afvander Brabrand Sø, hvorfor bygherre har vurderet, at Natura 2000-området ikke vil påvirkes ved projektændringen.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke vil ske en påvirkning på Natura 2000-områdets udbredelse eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget eller andre Natura 2000-områder i øvrigt. Styrelse har lagt vægt på, at der ved gennemførsel af projektet kan opretholdes gunstig bevaringsstatus for Natura 2000-området og at en væsentlig påvirkning kan udelukkes.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁵. Trafikstyrelsen har fundet, at der er fundet flere fund af forskellige arter af flagermus ca. 300 meter fra projektområdet.

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for arterne ikke påvirkes ved gennemførsel af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for arterne, at projektet er tilrettelagt således at det nærliggende vandløb ikke påvirkes samt at flagermusegnede træer ikke vil fældes. Herved vurderer styrelsen, 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.

⁵ www.arter.dk, www.naturdata.miljportal.dk



Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for Bilag IV-arter angivet på arts-fredningsbekendtgørelsens bilag 1⁶ og habitatdirektivets bilag IV⁷ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil så at arternes bevaringsstatus sikres og området økologiske funktionalitet for arterne opretholdes.

Vandrammedirektiv

Der vil i forbindelse med jordarbejderne ved Broen L eventuelt være behov for tørholdelse/midlertidig grundvandssænkning afhængigt af det aktuelle vandspejl på udgravningstidspunktet.

I eksisterende borer i området er vandspejlet i pejlet mellem kote +1,36 og kote +1,72 DVR 90, men vandspejlet forventes at kunne stå højere i våde perioder.

Den forventede udgravningskote er omkring kote +1,7 m DVR90 – dvs. omtrent samme niveau, som det højest pejlede vandspejl i eksisterende borer. Det er kun i tilfælde af, at vandspejlet står højere end dette niveau, at der vil være behov for en midlertidig, kortvarig oppumpning (forventeligt maksimalt 2 uger).

Ved en konservativ antagelse vil oppumpet vandmængde herved udgøre ca. 15.000 m³.

Delstrækningen er karakteriseret af et større sammenhængende vandfyldt sandlag, hvor der forventes at være tilstrømmende grundvand. Denne højderyg af smeltevandssand er truffet til stor dybde.

I et frit magasin med permeabelt materiale (sand) vil en oppumpet vandmængde i størrelsesordenen 15.000 m³ resultere i en lille, lokal sænkingsudbredelse – dvs. en lille påvirkning af grundvandsmængden i magasinet, som udelukkende er relevant hvis grundvandet står højt i den periode, hvor arbejdet gennemføres. På den baggrund vurderes at der ikke vil ske en påvirkning af grundvandsmagasinet i området.

Vandspejlet vil ved den beskrevne oppumpning ikke blive sænket under den naturlige variation og vil derfor ikke påvirke strømningsforhold i området. Der er ca. 35 meter til nærmeste forureningskortlagte grund (V1), hvor potentielle forureningsparametre er tunge kulbrinter – dvs. immobile komponenter.

Oppumpet grundvand fra sandmagasinet forventes at være kemisk rent, men vil blive rensat for partikler (opslæmmet jord, som følge af anlægsaktiviteterne) inden udledning til Aarhus Å.

Ved den 225 m gensidigt forankrede spuns bliver spunsen sat ned i et gytjelag. Gytje er meget lavpermeabelt og fører derfor ikke meget vand. Der er således ikke nogen større sandmagasiner, der bliver afskåret af den gensidigt forankrede spuns, og som ellers kunne forventes at føde åen med vand.

På 80 m strækningen bliver spunsen sat ned i et sandlag. Her bliver spunsen sat dybere end den gensidigt forankrede spuns, men dels er strækningen kortere, og del afskæres sandlaget ikke af spunsen, hvorfor vandet stadig vil kunne strømme under spunsen mod åen.

⁶ BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt

⁷ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



Der sker ikke nogen fysisk påvirkning af Aarhus Å fra spunsarbejderne, ligesom der ikke udledes til åen i forbindelse med spunsarbejderne. Det vurderes ligeledes at spunsen ikke vil påvirke vandføringen i Aarhus Å.

Jernbanen ligger på strækningen ved Broen L langs Aarhus Å, som har vandområde ID o3201, og er målsat med miljømålet "Godt økologisk potentiale" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Moderat økologisk tilstand" og "Ikke-god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Makrofyter: Godt økologisk potentiale,
- Fytobenthos: Godt økologisk potentiale,
- Benthiske invertebrater: Godt økologisk potentiale,
- Fisk: Godt økologisk potentiale,
- Nationalt specifikke stoffer: Ikke-godt økologisk potentiale.

Grunden til at den kemiske tilstand mangler opfyldelse er pga. stoffet kviksølv.

I henhold til ovenstående er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet 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, Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 9. oktober 2025 - 10. november 2025.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har ingen bemærkninger til høringen.

Aarhus Stift bemærker, at det område, som Banedanmark har søgt om ændring i forhold til, ligger i en afstand af ca. 200 meter syd for Gammel Åby Kirke. Stiftet vurderer ikke, at ændringen af projektet medfører en arkitektonisk eller æstetisk påvirkning af Gammel Åby Kirke. På grund af afstanden til kirken vurderer stiftet videre umiddelbart ikke, at den eventuelle midlertidige grundvandssænkning eller selve spuns-arbejdet vil medføre nogen påvirkning af Gammel Åby Kirke i øvrigt. Det ligger dog uden for stiftets kompetence at foretage en faglig kvalificeret vurdering heraf.

Stiftet skal derfor gøre opmærksom på den eventuelle problematik, der er i forhold hertil og skal opfordre til, at der i forbindelse med projektet tages størst muligt hensyn til Gammel Åby Kirke og eventuelle påvirkninger af kirken.



Alle hørings svar er videregivet til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter.

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 22, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁸.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a, stk. 3.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Trafikstyrelsen

Kopi af afgørelsen er sendt til ovenstående høringsparter

⁸ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter