



## Til byrådsgruppen for SF

21. april 2021  
Side 1 af 5

### Besvarelse af 10-dages forespørgsel fra SF om Marselistunnelen

Teknik og Miljø har modtaget en 10-dages forespørgsel fra SF's byrådsgruppe vedr. Marselistunnelen.

Teknik og Miljø bemærker indledningsvis, at der på nuværende tidspunkt ikke er truffet politisk beslutning om at genoptage projektet og anlægge Marselistunnelen, siden byrådet satte projektet i bero for mere end 10 år siden.

Lige nu indgår Marselistunnelen i regeringens nylige udspil til forhandlinger om en ny national infrastrukturplan. Regeringen er aktuelt i forhandlinger med de øvrige partier på Christiansborg med det mål, at der indgås forlig inden sommerferien. Der er for nuværende ikke truffet nogen ny beslutning i Aarhus Byråd om projektet. Når udfaldet af det politiske forhandlinger på Christiansborg kendes, vil byrådet blive forelagt en sag om den videre proces.

Flere af de fremsendte spørgsmål vedrører forhold, der tidligere er behandlet i forbindelse med den lovpligtige miljøvurdering af projektet. Således er forhold omkring støj, luftkvalitet, natur, kulturhistorie, ejendomsforhold behandlet i tidligere miljøvurderinger for daværende projekt. Hovedrapporten fra 2007, som gennemgår miljøvurderingen af det daværende projekt for Marselis Tunnellen, findes her:

[https://www.aarhus.dk/media/9635/vvm1\\_vejaarhushavn\\_hovedrapport.pdf](https://www.aarhus.dk/media/9635/vvm1_vejaarhushavn_hovedrapport.pdf)

Teknik og Miljø forventer, at der skal gennemføres supplerende miljøundersøgelser, hvis det besluttet at genoptage projektet. Der er sket meget med byen, projektidéerne og ikke mindst lovgivningen, siden projektet blev sat i bero. Derfor må det forventes, at det meste i den oprindelige undersøgelsesrapport skal revurderes og genbehandles.

Nedenfor følger SFs spørgsmål og Teknik og Miljø's svar.

#### Spørgsmål

Hvor lang forventes byggetiden at være, fra første spadestik, til tunnelen står færdig?

#### Svar

Teknik og Miljø forventer, at byggeriet af selve tunnelen og reetablering af en ny Marselis Boulevard oven over vil vare omkring 5 år. Arbejdet vil formentlig foregå i etaper, som skal fastlægges i samarbejde med den valgte entreprenør. Valg af samarbejdspartnere vil først ske et godt stykke ude i fremtiden og derfor kan Teknik og Miljø for nuværende ikke svare mere præcist på spørgsmål om arbejdets tilrettelæggelse.

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:  
post@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 21/036534-2



21. april 2021  
Side 2 af 5

### **Spørgsmål**

Hvor mange spor vil der være til rådighed for havnetrafikken i byggeperioden?

### **Svar**

Der planlægges ud fra det hovedprincip, at de nuværende to spor i hver retning opretholdes i hele anlægsperioden. Dette kan i sagens natur kun ske ved, at enkelte eller flere trafikstrømme periodevis ledes væk fra selve Marselis Boulevard-traceet efter udarbejdede trafikafviklingsmodeller, som tilpasses etapevist, i takt med arbejdets fremdrift.

### **Spørgsmål**

Hvilke problemer for trafikafviklingen til havnen vil det give i periode hvor der kun er 2 spor eller mindre til rådighed?

### **Svar**

Aarhus Kommune har i drøftelser med Aarhus Havn haft stort fokus på netop at begrænse gener for trafikafviklingen af den tunge trafik til og fra havnen. Uanset hvad, vil omgivelserne såvel som trafikken dog opleve gener i anlægsperioden. Teknik og Miljø har af samme grund, jf. spørgsmål 2, foreslået det som forudsætning for et nyt projekt, at der – modsat det første projekt, hvor der kun var ét spor åbent i hver retning – skal holdes to spor åbne i hver retning til og fra havnen i under hele anlægsfasen.

### **Spørgsmål**

I hvor lange perioder vil hver af de tværgående veje, Skanderborgvej, Jyllands Alle, Stadion Alle, Dalgas Avenue og Strandvejen være helt lukkede eller have indskrænket kapacitet?

### **Svar**

Tunnelarbejdets krydsning af Skanderborgvej, Jyllands Alle, Stadion Alle og Dalgas Avenue/Hans Broges Gade vil skulle have særligt fokus. Ikke kun pga. den tværgående trafik, men også fordi omlægning fra én etape til den næste forventes at ske med krydsene som omdrejningspunkter. Derfor skal forventede udfordringer løses i tæt samarbejde med den entreprenør, som sættes på opgaven.

Teknik og Miljø vil i den forbindelse udstikke retningslinjer, der bl.a. vil gå på, at fuldstændig lukning af tværgående veje så vidt muligt skal undgås, og på, at arbejdsindsatsen skal intensiveres på disse lokaliteter med henblik på begrænsning af genernes tidsmæssige udstrækning.

Med hensyn til Strandvejen gælder det, at ombygningen til 4-benet kryds "i niveau" (med lukning af eksisterende viadukt) vil ske uafhængigt af



tunneltracéet, som vil følge Adolph Meyers Vej mod havnen. Der forventes derfor ikke større gener på Strandvejen end sædvanligvis ved om- og udbygning af vejkryds i Aarhus midtby.

21. april 2021  
Side 3 af 5

### **Spørgsmål**

Hvor meget tid bruges på at holde i kø på byens indfaldsveje, Randersvej, Viborgvej, Silkeborgvej, Skanderborgvej, Åhavevej /Marselis Boulevard og Oddervej?

### **Svar**

Der henvises til de nyeste data, der ligger tilgængeligt på kommunens hjemmeside: <https://www.aarhus.dk/om-kommunen/aarhus-i-tal/trafik-og-infrastruktur/>

### **Spørgsmål**

Hvor meget skal trafikken til og fra havnen stige før der kommer kapacitetsproblemer på Marselis Boulevard?

### **Svar**

I dag kører der 18.400 biler/lastbiler på Marselis Boulevard (seneste tælling i 2019 øst for Stadion Allé).

Den tunge trafik, som her hovedsagelig er trafik til og fra havnen, udgør mellem 16% og 19%, hvilket er en meget høj andel i forhold til andre veje. Hen over året vurderes der i gennemsnit at køre ca. 3.000 lastbiler og sættevognstog på Marselis Boulevard. Tunnellen kan begrænse de miljømæssige konsekvenser af de mange sættevognstog og lastbiler.

Der er i dag forholdsvis stor restkapacitet på Marselis Boulevard, men dette skal holdes op imod, at Aarhus Kommunes nyeste beregninger viser, at der i 2035 uden Marselistunnellen kan forventes godt 27.000 biler på Marselis Boulevard øst for Stadion Allé.

Med tunnelen forventes ca. 16.000 køretøjer i denne på hverdage og ca. 14.000 på Marselis Boulevard ovenpå (øst for Stadion Allé).

### **Spørgsmål**

Hvor mange støjplagede boliger over hhv. 65 og 70 dB ved facaden er der nu på Marselis Boulevard, og hvor mange er der ved byens øvrige indfaldsveje?

### **Svar**

Der henvises til kommunens seneste støjhandlingsplan: <https://www.aarhus.dk/demokrati/politikker-og-planer/trafik-og-infrastruktur/stoejhandlingsplaner/>



21. april 2021  
Side 4 af 5

### **Spørgsmål**

Hvor mange af disse vil bringes ned under disse grænser efter at tunnelen er bygget?

### **Svar**

Der henvises til Hovedrapporten fra 2007, jf. indledningen, idet spørgsmålet skal afdækkes nærmere i supplerende VVM.

### **Spørgsmål**

I København er der mange klager over lavfrekvent støj fra metroen i København. Er der i planerne for tunnelen taget højde for fremadrettede gener fra lavfrekvent støj?

### **Svar**

Spørgsmålet skal afdækkes nærmere i kommende, supplerende VVM.

### **Spørgsmål**

Tunnelprojekter i specielt byområder er komplekse, hvorfor der ofte sker budgetoverskridelser. Hvem skal betale hvis det viser sig at tunnelen kommer til at koste f.eks. 4 mia. i stedet for de budgetterede 2,7 mia.?

### **Svar**

Projektet er endnu ikke besluttet og det samme gælder finansieringen af det. Regeringen har med deres udspil lagt op til, at der med infrastrukturforliget skal gives et væsentligt statsligt tilskud til projektet. De konkrete forhold vedrørende finansiering kendes dog endnu ikke. Det samme gælder, hvornår projektet skal gennemføres. På nuværende tidspunkt er det derfor ikke muligt at sige noget om, hvordan projektet prioriteres i forhold til andre projekter og hvordan eventuelle budgetoverskridelser skal håndteres.

### **Spørgsmål**

Er der beregnet samfundsmæssigt over-/underskud på projektet, og hvis ja, hvad viser det?

### **Svar**

Der er ikke foretaget en opdateret samfundsberegning på projektet.

### **Spørgsmål**

Hvor stor vil CO2 udledningen for hele byggeriet af tunnelen være?

### **Svar**

Der er ikke foretaget beregninger heraf.



**Spørgsmål**

Hvilken betydning får det for Århus Kommunes plan om at være CO2 neutral i 2030?

21. april 2021

Side 5 af 5

**Svar**

Der er ikke foretaget beregninger heraf.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek  
Rådmand

/

Henrik Seiding  
Direktør