

# Miljøkonsekvensvurdering af etablering af tunnel under Marselis Boulevard – kommissorium

Med aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af etablering af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. Der er desuden afsat en ramme på 2,7 mia. kr. til efterfølgende anlæg.

## Baggrund

Marselis Boulevard udgør sammen med Åhavevej og Aarhus Syd Motorvejen forbindelsen fra Aarhus Havn til motorvej E45. Aarhus Havn er Danmarks største containerhavn, hvorfor der er meget tung trafik til og fra havnen. På hverdage kører der cirka 18.000 køretøjer på Marselis Boulevard (Hverdagsdøgn (HDT) 2019). Den tunge trafik, som her hovedsagelig er trafik til havnen, har i perioden (2015-2019) i gennemsnit udgjort mellem 16 og 19%. Det svarer til, at der i gennemsnit kører ca. 3.000 lastbiler og sættevognstog i døgnet.

Ved at etablere en tunnel under Marselis Boulevard vil der komme en mere direkte og højklasset forbindelse mellem havnen og motorvejen/E45. Tunnelen vil blive ca. 2 km lang.

Aarhus Kommune har i 2007 gennemført en miljøkonsekvensvurdering for en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn ad Åhavevej og Marselis Boulevard. Udbygningen på Åhavevej blev gennemført og åbnet i 2013.

Der er behov for at udarbejde en ny miljøkonsekvensvurdering for etablering af en tunnel under Marselis Boulevard. Med Infrastrukturplanen er der afsat midler til selve miljøkonsekvensvurderingen samt til den efterfølgende etablering af tunnelen.

Den 1. november 2021 blev der indgået en principaftale mellem Staten og Aarhus Kommune om anlæg af Marselis-tunnel. En aftale som fastsætter de nærmere retningslinjer for det videre arbejde med projektet. Herunder omtaler aftalen bl.a. miljøkonsekvensvurdering, anlægget, ledningsomlægninger og fremtidigt ejerskab af veje. Endvidere er det aftalt, at der nedsættes en følgegruppe på embedsmandsniveau samt en teknikergruppe.

Af principaftalen følger det, at Aarhus Kommune bistår Vejdirektoratet i forbindelse med gennemførelsen af miljøkonsekvensvurderingen. Endvidere er der enighed om, at de miljøkonsekvensvurderinger Vejdirektoratet skal foretage, alene vedrører anlægget af tunnelen med den afgræsning, der er i projektet. I det omfang at kommunen måtte beslutte, at anlægget af tunnelen medfører andre ændringer af eksisterende vejnet, som

ikke er en del af selve projektet, vil de ikke være en del af de miljøvurderinger, som Vejdirektoratet skal foretage.

### Indhold i miljøkonsekvensvurderingen

Der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering samt udarbejdes en miljøkonsekvensrapport og beslutningsgrundlag for etablering af en tunnel under Marselis Boulevard.

Undersøgelsen af den ca. 2 km lange tunnel vil belyse forskellige forslag til byggemetoder. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der også være fokus på tunnelkonstruktionen, trafikafvikling i anlægsperioden og gener for vejens naboer under anlægsperioden. På kortet nedenfor fremgår placeringen af tunnelen.



Figur 1: Skitse af strækning for miljøkonsekvensvurderingen

Miljøkonsekvensvurderingen vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt og anlægslov.

#### *Grænseflade til øvrige vejprojekter*

Der skal ske en tæt koordinering med kommunale projekter i området. Dette såvel i form af koordinering af tidsplaner for øvrige anlægsarbejder som sikring af trafikafvikling i anlægsperioden for tunnelkonstruktionen.

#### *Vejteknik og tunnelkonstruktion*

Der skal udarbejdes et vejteknisk skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde beskrivelse af vejstandard i tunnel og på gadeniveau, tunneludformning herunder krav til tunnelsikkerhed, krydsudformning af tilstødende kryds mv.

Til brug for miljøkonsekvensvurderingen skal der udarbejdes et projekt for tunnelkonstruktionen, herunder byggemetode for tunnelen, da dette vil have stor betydning for generne under anlægsfasen.

Der gennemføres trafiksikkerheds- samt tilgængelighedsrevision (trin 2) af projektforslaget.

#### *Mulighed for byudvikling*

Som det fremgår af principaftalen mellem transportministeren og Aarhus Kommune konstrueres tunnelen i udgangspunktet på en sådan måde, at arealet over tunnelen generelt ikke kan anvendes til bebyggelse. Aarhus Kommune kan dog senest ved afslutningen af idéfasehøringen anmode om, at Vejdirektoratet projekterer mindre delstrækninger med mulighed for eventuel byudvikling oven på tunnelkonstruktionerne.

#### *Geotekniske forhold*

De geotekniske forhold er af stor betydning for udformning og byggemetode for en ny tunnel. De geotekniske forhold skal kortlægges ud fra eksisterende viden fra Aarhus Kommunes projekt for tunnelen. På baggrund af dette vil der kunne blive behov for at gennemføre supplerende geotekniske undersøgelser i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

#### *Trafik*

Marselis Boulevard betjener Aarhus Havn med tilhørende trafik til og fra blandt andet containerterminalen og Molslinjen. Det er derfor et stort ønske at opretholde så god trafikbetjening i området som muligt. Der er mange boliger langs Marselis Boulevard. For at få en tilfredsstillende trafikafvikling i anlægsperioden er der lagt op til et tæt samarbejde mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune. I forbindelse med indgåelse af samarbejdsaftale mellem Aarhus Kommune og staten har Aarhus Kommune forpligtet sig til, at det kommunale vejnet i området kan indgå i sikringen af den nødvendige trafikafvikling. Samarbejdsaftalen er vedlagt som bilag.

For de forslag, der fremkommer i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede effekter på rejsetid, trafikarbejde, støj og trafiksikkerheden sammenholdt med en situation, hvor tunnelen ikke er etableret. Der vil også være fokus på konsekvensen for øvrige veje i området. Beregningerne forventes udført i samarbejde med Aarhus Kommune med henblik på at anvende trafikmodellen for Aarhus.

#### *Støj*

Da etableringen af en tunnel er et stort og til tider støjende anlægsprojekt, vil der også være fokus på at belyse konsekvenserne for vejens naboer under anlægsperioden samt at få planlagt arbejdet, så det generer naboerne mindst muligt under hensyntagen til projektets samlede tidsplan og økonomi. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil fordele og ulemper ved forskellige byggemetoder og udførelsestakter blive undersøgt.

Ligeledes vil miljøvurderingen også omfatte støjforholdene, når tunnelen er etableret.

#### *Miljø- og klimaforhold*

Konsekvenser for plan-, natur- og miljøforhold vurderes, dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., dels ud fra konkrete feltregistreringer "i marken", således at miljøvurderingen kan leve

op til gældende regler på området. Analysen vil fokusere på registrering af områdets natur, plante- og dyreliv, herunder i særlig grad beskyttede arter og Natura 2000-områder. Registreringen vil danne grundlag for udarbejdelse af forslag til afværgeforanstaltninger m.m.

Øvrige miljøforhold, som eksempelvis grundvand, kulturarv, forurenede jord, råstoffer, jordbunds- og rekreative forhold indgår også og belyses i miljøvurderingen.

Analyserne vil ligeledes beskrive projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg som drift af tunnelen. Desuden vil der være fokus på at tunnel- og vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

Den samlede miljøkonsekvensvurdering vil omfatte vurdering af afværge- og erstatningsforanstaltninger for relevante miljøforhold i undersøgelseskorridoren.

*Miljøkonsekvensvurderingen vil desuden omfatte:*

- Vurdering af indkomne forslag fra ide- og forslagsfasen
- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer af tunnelprojektet
- Beregning og vurdering af de trafikale konsekvenser, herunder trafiksikkerhed
- Opgørelse af areal- og ejendomsforhold, herunder relationer til gældende planlægning

*Anlægsøkonomi*

Der beregnes et anlægsoverslag, jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Ligeledes gennemføres en risikoanalyse.

*Samfundsøkonomi*

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter beregnes de samfundsøkonomiske gevinster, jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

*Ekstern kvalitetssikring*

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

### **Offentlige høringer og afrapportering**

Der afholdes indledende en 4 ugers offentlig idé- og forslagsfase i sommeren 2022, hvor alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til miljøkonsekvensvurderingen. Der vil blive afholdt borgermøde i den forbindelse. Når miljøkonsekvensrapporten er færdig, vil den blive fremlagt i offentlig høring i en periode på mindst 8 uger. Der vil også blive afholdt borgermøde i denne høringsperiode.

Efter den offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat samt en indstilling til transportministeren.

### **Tidsplan**

Vejdirektoratet forventer, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. 2 år. Den overordnede tidsplan for miljøkonsekvensvurderingen er:

Ultimo 2021/Primo 2022	Fastlæggelse af kommissorium for projektet, udbud og igangsættelse af miljøkonsekvensvurderingen
Sommer 2022	Miljøkonsekvensvurderingen indledes med en offentlig idé- og forslagsfase
Sommer/efterår 2022	Feltundersøgelser udføres
Forår 2023	Færdiggørelse af feltundersøgelser
Sommer/efterår 2023	Færdiggørelse af miljøkonsekvensrapporten, herunder ekstern kvalitetssikring
Vinter 2023/24	Offentliggørelse af miljøkonsekvensrapporten, herunder borgermøde
Medio 2024	Fremsendelse af Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling

### **Organisering**

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Vejdirektoratets regi.

Herudover nedsættes en teknikergruppe mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune med Vejdirektoratet som formand. Teknikergruppen bistår med planlægningen af anlægsarbejdet, herunder afviklingen af trafikken i anlægsperioden, samt koordinerer i forhold til Aarhus Kommunes planer for byudviklingen og infrastruktur i tilknytning til tunnelprojektet. I forbindelse med teknikergruppen inviteres desuden Miljøstyrelsen og Region Midtjylland til at deltage i et teknikerudvalg i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

### **Økonomi**

Miljøkonsekvensvurderingen og efterfølgende aktiviteter omkring udarbejdelse af indstilling og anlægslov gennemføres inden for en økonomiske ramme på 30 mio. kr.