

Tunnel under Marselis Boulevard

Indkaldelse af idéer og forslag til
miljøkonsekvensvurdering

Informationspjece - maj 2022



Marselis Boulevard

Miljøkonsekvensvurdering af tunnel under Marselis Boulevard

I denne pjece kan du læse om projektets baggrund, proces og tidsplan, samt hvad miljøkonsekvensvurderingen kommer til at omfatte.

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for etablering af en tunnel under Marselis Boulevard. Der er afsat en ramme på 30 mio. kr. til skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering. Der er desuden afsat en ramme på 2,7 mia. kr. til efterfølgende anlæg.

Strækningen er cirka to km lang, og forløber fra Åhavevej vest for krydset ved Skanderborgvej og ud til Aarhus Havn. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse forskellige forslag til byggemetoder, og have fokus på tunnelkonstruktion samt trafikafvikling og gener for vejens naboer under anlægsperioden. Projektet udarbejdes i et tæt samarbejde med Aarhus Kommune. Efter tunnelen er anlagt genetable-

res Marselis Boulevard i en ny indretning. Forslag til indretningen af arealet ovenpå tunnelen og vejen udarbejdes i samarbejde med Aarhus Kommune.

Hvorfor bygge en tunnel?

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) i 2019).

Den tunge trafik, som her hovedsagelig er trafik til havnen, har i perioden (2015-2019) i gennemsnit udgjort mellem 16 og 19 pct. Det svarer til, at der i gennemsnit kører ca. 2.500-3.000 lastbiler og sættevognstog i døgnet.





Planlægningsundersøgelse og beslutningsgrundlag

Undersøgelsen, som indeholder både skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering, skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag. Undersøgelsen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet og naboer ikke påvirkes unødvendigt. På den måde skaber undersøgelsen beslutningsgrundlaget for at vælge, hvad der efterfølgende skal detailprojekteres og anlægges.

Hvornår sker hvad - processen

Idéfase

Miljøkonsekvensvurderingen indledes med en offentlig idéfase. Her får borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer m.fl. mulighed for at komme med idéer, forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde.

Vi vil gerne høre din mening. Du kender lokalområdet, og kan måske bidrage med vigtig viden eller gode idéer til miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag eller synspunkter kan handle om:

- Særlige forhold, som vi skal være opmærksomme på.
- Hvordan man kan begrænse eventuelle gener under og efter etablering af tunnelen.
- Andet som du mener, er relevant at inddrage i undersøgelsen.

Du kan komme med forslag ved at indsende et svar indenfor perioden via projektets hjemmeside www.vd.dk/marselis-boulevard

Idéfasen er fra d. 16. maj til d. 13. juni 2022.

Vejdirektoratet vurderer alle idéer og forslag, og beslutter hvilke, der skal arbejdes videre med. Efterfølgende udarbejdes et notat på baggrund af

alle de indkomne idéer og forslag. Notatet offentliggøres på projektets hjemmeside.

Undersøgelsen

At bygge en tunnel under Marselis Boulevard er et stort projekt, der i høj grad påvirker omgivelserne og trafikken i området. Vejdirektoratet skal belyse konsekvenserne af at bygge tunnelen og forsøge at finde en løsning, hvor trafikken kan afvikles bedst muligt under anlægsfasen samt sikre, at byggeriet får så få negative konsekvenser for omgivelserne (mennesker og miljø) som muligt.

Det vil være et stort fokusområde at minimere generne under anlægsfasen. Det vil gælde for både trafikafviklingen under anlægsfasen som støj, støv m.m. som følge af byggeriet. At få planlagt en god trafikafvikling hvor der er god adgang til og fra havnen og samtidig sikre gode, trygge og sikre forhold for naboerne og de bløde trafikanter, vil være en vigtig del af skitseprojektet.

For at finde den bedst mulige løsning og overholde alle gældende regler på området, gennemfører Vejdirektoratet en planlægningsundersøgelse, som indeholder både skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering. Det vil sige, at vi undersøger, hvor og hvordan tunnelen kan anlægges, og hvordan projektet vil påvirke beboerne i området, byen,

trafikken, kulturarv og meget andet. Vi undersøger også, hvor meget det vil koste at anlægge tunnelen og vejen, og hvilke samfundsøkonomiske konsekvenser det vil medføre.

Undersøgelsen skal også indeholde forslag, der kan reducere påvirkninger. Det gøres bl.a. ved at udpege tiltag, der ophæver eller mindsker anlæggets negative virkninger på miljøet.

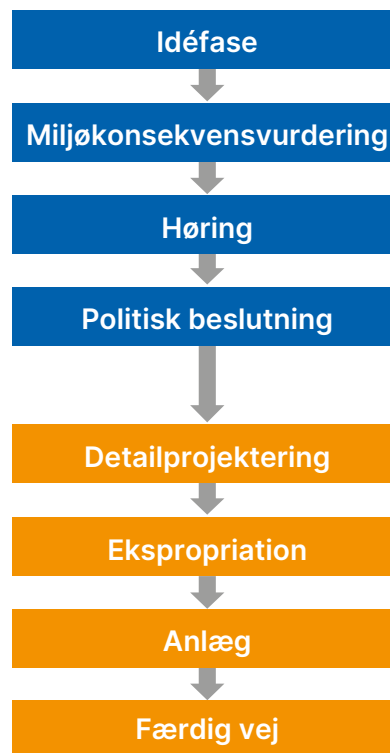
De analyser og vurderinger der skal foretages i undersøgelsen, skal frembringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere det samlede projekt og sammenligne forskellige byggemetoder.

Afslutning, høring og politisk beslutning

Resultaterne offentliggøres på projektets hjemmeside når undersøgelsen er færdig. Det sker i form af en sammenfattende udgave med alle projektets væsentligste resultater samt tekniske baggrundsrapporter med flere informationer om henholdsvis skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering mv.

Undersøgelsen offentliggøres så der sikres en offentlig debat om projektets konsekvenser. Den afsluttende offentlige høring varer mindst otte uger, så alle får mulighed for at komme med bemærkninger til resultatet af undersøgelsen. Som en del af den afsluttende offentlighedsfase afholdes der igen borgermøde, hvor resultaterne præsenteres. Når høringen er afsluttet, vil Vejdirektoratet behandle høringssvarene, som også resumeres og offentliggøres i et høringsnotat.

Herefter udarbejder Vejdirektoratet en indstilling om projektet til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Der er som en del af Infrastrukturplanen afsat midler til, at den politisk valgte løsning kan fortsætte i detailprojektering og anlæg umiddelbart efterfølgende. Den nærmere tidsplan for anlægget vil blive beskrevet i undersøgelsen.



Tidsplan for undersøgelsen

Forår/sommer 2022

Indledende idéfase:

- Borgermøde
- Indkaldelse af idéer og forslag

Forår 2022 - efterår 2023

Arbejdet med undersøgelser, beregninger og vurderinger gennemføres

Primo 2024

Offentliggørelse af undersøgelsens resultater

Afsluttende

høringsperiode:

- Borgermøde
- Mulighed for at indsende høringssvar

Medio 2024

Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling (anbefaling) fremsendes til transportministeren

Ultimo 2024

Politisk beslutning om projektet

Projektet overgår til detailprojektering og anlæg



Emner der undersøges

Det er et vigtigt element i undersøgelsen at gennemføre en såkaldt miljøkonsekvensvurdering og hermed kortlægge og vurdere tunnelprojektets virkninger på miljøet. Undersøgelsen skal detalje-

ret beskrive de miljømæssige, naturmæssige og visuelle konsekvenser i forbindelse med at etablere tunnelen samt beskrive, hvordan man kan begrænse eller undgå de negative effekter på omgivelserne.



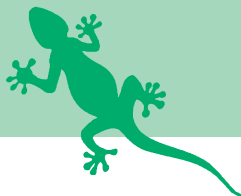
Mennesker og samfund

- Støj
- Befolkning og menneskers sundhed
- Landskab og visuelle forhold
- Arkæologi og kulturarv
- Rekreative forhold
- Klima



Natur og biodiversitet

- Beskyttet natur
- Beskyttede arter
- Faunapassager og erstatningsnatur



Vand og jord

- Grundvand
- Overfladevand
- Forurennet jord
- Råstoffer, jord og affald



Mennesker og samfund

Støj

Etablering af tunnelen vil give anledning til ændrede støjpåvirkninger. Som en del af miljøkonsekvensvurderingen bliver det beregnet, hvor meget støj der vil komme, både under byggefasen samt når tunnelen er etableret.

På baggrund af støjberegningerne vil der blive udarbejdet forslag til eventuelle støjdæmpende indsatser.

Byrum og arkitektoniske forhold

Projektet vil blive behandlet og vurderet visuelt i forhold til dets indpasning i området og påvirkning af omgivelserne. Her vil også den kommende vej i gadeniveau indgå. I miljøkonsekvensvurderingen

bliver der udarbejdet visualiseringer af projektet. Forslag til udnyttelse af arealet oven på tunnelen og indretning af vej i gadeniveau udarbejdes i samarbejde med Aarhus Kommune.

Arkæologi og kulturhistorie

Der bliver gennemført en kortlægning af de arkæologiske og kulturhistoriske interesser i området. Gamle kulturspor kan ligge i jordoverfladen og dukker først frem under et eventuelt anlægsarbejde.

Herudover vil også konsekvenser for friluftslivet, samt luft og klima blive vurderet.

Natur

Det skal vurderes, om tunnelprojektet berører eller påvirker beskyttet natur (Natura-2000 områder og områder omfattet af naturbeskyttelsesloven) samt beskyttelseszoner efter anden lovgivning. Der vil blive foretaget en vurdering af konsekvenserne for dyre- og planteliv og indarbejdet foranstaltninger for at afbøde påvirkningerne.

Vand og jord

Vi undersøger også eventuelle påvirkninger af grundvand og overfladevand, samt om der er forurenet jord. Det bliver vurderet, hvor mange råstoffer der skal anvendes til at anlægge tunnelen, samt hvor meget affald der kommer under anlægsarbejdet.

Trafikale forhold

Det primære formål med at etablere tunnelen er at forbedre adgangen til Aarhus Havn. Der vil blive foretaget trafikberegninger af en fremtidig situation, så vi sikrer, at der skabes kapacitet nok til at afvikle trafikken både i tunnelen og på den genindrettede Marselis Boulevard.

Byggeri af en tunnel er et stort anlægsarbejde, der vil betyde gener for trafikken under anlægsperioden. Det vil også være en del af undersøgelsen at få udarbejdet en god plan for trafikafvikling i anlægsperioden.


Arealbehov

De arealmæssige behov til vejprojektet vil blive belyst i undersøgelsen. I anlægsperioden bliver der også behov for midlertidigt at inddrage arealer til f.eks. arbejdspladser og midlertidige konstruktioner. Når undersøgelsen er færdig, vil arealbehovet blive vist på et kort på projektets hjemmeside.

Økonomi

For at vide hvad projektet vil koste, udarbejdes et anlægsoverslag på baggrund af det skitserede forslag til etablering af tunnelen og vejen.

Der bliver også lavet en beregning af de samfundsøkonomiske effekter ved at gennemføre projektet.



Yderligere oplysninger

Yderligere information om projektet
kan findes på vores hjemmeside
www.vd.dk/marselis-boulevard

eller ved henvendelse til
projektleder René Juhl Hollen i
Vejdirektoratet på

tlf. 7244 2047 eller
e-mail: rhp@vd.dk

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

