

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)  
**Fra:** Ulrich Ingø (ulin@btx.dk)  
**Titel:** Ang.: Forslag til anlægslov for Marselis Tunnellen i Aarhus  
**Sendt:** 17-02-2025 15:45  
**Bilag:** IMG\_0678.jpg; IMG\_0674.jpg; IMG\_0675.jpg; IMG\_0676.jpg; IMG\_0677.jpg;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej TRM

Jeg henvender mig til jer, efter at have gennemlæst jeres forslag til anlægslov i forbindelse med etablering af Marselis Tunnellen i Aarhus.

Jeg kan ikke se vores bygninger ( Marselis Boulevard nr. 19 - 49 ) benævnt som bevaringsværdige bygninger, da der kun er nævnt i punkt 10.7.2, 11 bevaringsværdige bygninger, og vores rækkehuse bare alene er 15 bygninger, eller matrikler.

Jeg ser gerne at i kommer tilbage til mig, da os der bor i nr 39, samt alle andre i rækkehusene, har en kæmpe stor bekymring omkring, hvordan vi står stillet i tilfælde af skader på husene i forbindelse etablering af sekantpæle, spuns samt andre ting der kommer til i et så stort bygge projekt

Se meget frem til en hurtig tilbage melding på vores store bekymring omkring byggeprojektet i forbindelse med Marselis Tunnellen

Lige et par punkter der bekymrer os

- Sætningsskader
- Genhusning ( hvis vi kommer dertil )
- Bygningsskadelige vibrationer
- Det er vibrationsfølsomme bygninger bygget i 1936.

Der er mange andre der ting der bekymre os i dette projekt, dette var bare nogle punkter der er vigtige.

til information så skriver jeg på vegne af alle husejere ( Marselis Boulevard 19-49 )

Se venligst ved lagte billeder nedenfor.

Med venlig hilsen / Best regards  
Ulrich Ingø  
Sales manager Skandinavian.

Office phone: +45 9642 4242



Direct phone:

Mobile:

+45 2341 5082

Office fax:

+45 9718 1898

E-mail:

[ulin@btx.dk](mailto:ulin@btx.dk)

BTX - Nordlundvej 1 - 7330 Brande - Denmark - [www.btxgroup.dk](http://www.btxgroup.dk)

---

https://kulturarv.dk/fbb/offentligbygningsoeg.pub?public=true&advanced=false



Bygninger: 1-2 af 2  
Status

### Betegnelse

Marselis Boulevard 39, 8000 Aarhus C, Århus  
BBR-nummer: 751-5635783-1.  
Fredningsstatus: Bevaringsværdig.  
Opførelsesår: 1936.

Marselis Boulevard 39, 8000 Aarhus C, Århus  
BBR-nummer: 751-5635783-2.  
Fredningsstatus: Ingen fredningsstatus.  
Opførelsesår: 1000.

« Forrige side

Viser 1-2 af 2 resultater

Gå til resultatside:  af 1 Udfør



Search



med en frøblanding, så den fremstår som en "vild med vilje" støjvold med henblik på til de naturlige omgivelser.

## 10.3 Arkæologi og kulturarv

### 10.3.1 Eksisterende forhold

I området omkring Marselis Boulevard er der udpeget en række kulturmiljøer, herunder kulturmiljøer. Endvidere er der registreret et større antal bevaringsværdige bygninger i området. Der er ingen fredede bygninger i nærheden.

Der er registreret tre ikke-fredede fortidsminder i umiddelbar nærhed af Marselis Boulevard. Der er ingen fredede fortidsminder i Havreballe Skov.

### 10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke fredede fortidsminder eller beskyttelseslinjer.

Det vurderes, at der i forbindelse med udgravning til tunnelen, ramper mv. til den vestlige del af projektet vil være høj risiko for at støde på ikke-kendte fortidsminder. Hvis der findes spor af fortidsminder i forbindelse med anlægsarbejdet, vil Vejdirektoratet håndtere dette i samarbejde med de relevante myndigheder på baggrund af principperne i museumsloven.

Ingen af de bevaringsværdige bygninger i projektområdet skal nedrives eller ændres ved etablering af projektet.



Search





effekt ved de øverste etager.

Det foreslås, at der etableres permanente støjskærme ved den vestlige tunnelportal langs ramperne til Skanderborgvej for at mindske støjgenerne fra trafikken for de omkringliggende boliger.

## 10.7 Vibrationer

### 10.7.1 Eksisterende forhold

I forbindelse med vurdering af anlægsprojektets påvirkning i forhold til vibrationer, er der foretaget en kortlægning af bygninger inden for en influenszone på 50 meter fra linjeføringen. Kortlægningen viser, at 18 bygninger er bevaringsværdige. Der er kortlagt fire højhuse, tre bygninger med muligt vibrationsfølsomt udstyr, to tankstationer, samt et center for rehabilitering (MarselisborgCentret) inden for influenszonen.

### 10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Nedvibrering af spuns, herunder forboring, og etablering af sekantpæle, vurderes at medføre risiko for påvirkning af omgivelserne i form af vibrationer.

Der er vurderet på en minimumsafstand for bygningsskadelige vibrationer. Minimumsafstanden fastsættes konkret i forhold til den specifikke bygningstype, herunder om der er tale om normale bygningskonstruktioner eller bygninger, der er særligt følsomme over for vibrationer, sammenholdt med den specifikke anlægsaktivitet. De mest skadelige anlægsaktiviteter er nedvibrering af spuns samt udførelse af sekantpæle.



Search



I forbindelse med vurdering af anlægsprojektets påvirkning i forhold til vibrationer, er der foretaget en kortlægning af bygninger inden for en influenszone på 50 meter fra linjeføringen. Kortlægningen viser, at 18 bygninger er bevaringsværdige. Der er kortlagt fire højhuse, tre bygninger med muligt vibrationsfølsomt udstyr, to tankstationer, samt et center for rehabilitering (MarselisborgCentret) inden for influenszonen.

#### 10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Nedvibrering af spuns, herunder forboring, og etablering af sekantpæle, vurderes at medføre risiko for påvirkning af omgivelserne i form af vibrationer.

Der er vurderet på en minimumsafstand for bygningsskadelige vibrationer. Minimumsafstanden fastsættes konkret i forhold til den specifikke bygningstype, herunder om der er tale om normale bygningskonstruktioner eller bygninger, der er særligt følsomme over for vibrationer, sammenholdt med den specifikke anlægsaktivitet. De mest skadelige anlægsaktiviteter er nedvibrering af spuns samt udførelse af sekantpæle.

11 bevaringsværdige bygninger og yderligere 4 normale bygninger ligger indenfor minimumsafstanden for potentielt bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med etablering af





sekantpæle, mens 13 bevaringsværdige bygninger og yderligere 17 normale bygninger ligger indenfor minimumsafstanden for potentielt bygningsskadelige vibrationer i forbindelse med spunsnedbringning ved vibrering.

I tilfælde af, at der forbores inden nedvibrering af spuns, vurderes der at være tre bevaringsværdige bygninger og fire normale bygninger, der ligger inden for minimumsafstanden.

Der er ingen fredede bygninger inden for influenszonen.

Teknologisk Institut og MarselisborgCentret ligger henholdsvis 13 meter og 15 meter fra nærmeste kritiske anlægsarbejde, og begge bygninger er derfor udenfor minimumsafstanden for vibrationsfølsomme bygninger ved såvel etablering af tunnelvægge med sekantpæle og etablering af indfatningsvægge med nedvibreret spuns.



Q Search



F3

F4

F5

F6

F7

F8

F9

F10

F11

F12

## NOTAT

### Tunnel under Marselis Boulevard, forslag til anlægslov

## Opdatering af kortlægning af bevaringsværdige bygninger

Til Transportministeriet

Vi henvender os efter korrespondance med Vejdirektoratet og Aarhus Kommune om Transportministeriets aktuelle høring af *'Forslag til Lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard'*.

Anledningen er, at det foreliggende skitseprojekt og miljøkonsekvensredegørelse for *'Tunnel under Marselis Boulevard'*, som Vejdirektoratet havde i høring for nylig, i et væsentligt omfang ikke er retvisende med hensyn til kortlægningen af bevaringsværdige bygninger langs det to kilometer lange projektområde.

Umiddelbart anslået er antallet af potentielt påvirkede bevaringsværdige bygninger dobbelt så stort som angivet i miljøkonsekvensredegørelsen. Vi har i høringsperioden for miljøkonsekvensredegørelsen gjort Vejdirektoratet opmærksom på fejlene ved kortlægningen.

Desværre er fejlene blevet gentaget i Transportministeriets *'Bemærkning til lovforslaget'*.

Vore boliger er bevaringsværdige huse, som ligger inden for projektets påvirkningsområde, og Aarhus Kommune har i 2024 udpeget dem og en række andre bygninger med høj bevaringsværdi. Dette fremgår ikke af tunnelprojektets kortlægning, idet den er baseret på en tidligere og forældet kortlægning.

Det bekymrer os - på egne såvel som mange andres vegne -, at bemærkningerne til forslaget til anlægslov for Marselis Tunnel gentager fejlen og dermed ikke beskriver det rette omfang af de mange bevaringsværdige huse langs projektstrækningen.

De bevaringsværdige bygninger er typisk særligt følsomme for eksterne påvirkninger, og mange af dem ligger inden for minimumsafstande for de undersøgte udførelsesmetoder. Disse bygninger kræver derfor en særlig forebyggende indsats ved anlægsarbejdet for at undgå skader, herunder særligt lave grænseværdier for tilladelige vibrationer.

I det følgende redegør vi for vores opfattelse af forholdene omkring kortlægningen af de bevaringsværdige bygninger, og vi viser et eksempel fra det østlige projektområde på omfanget af den utilstrækkelige kortlægning.

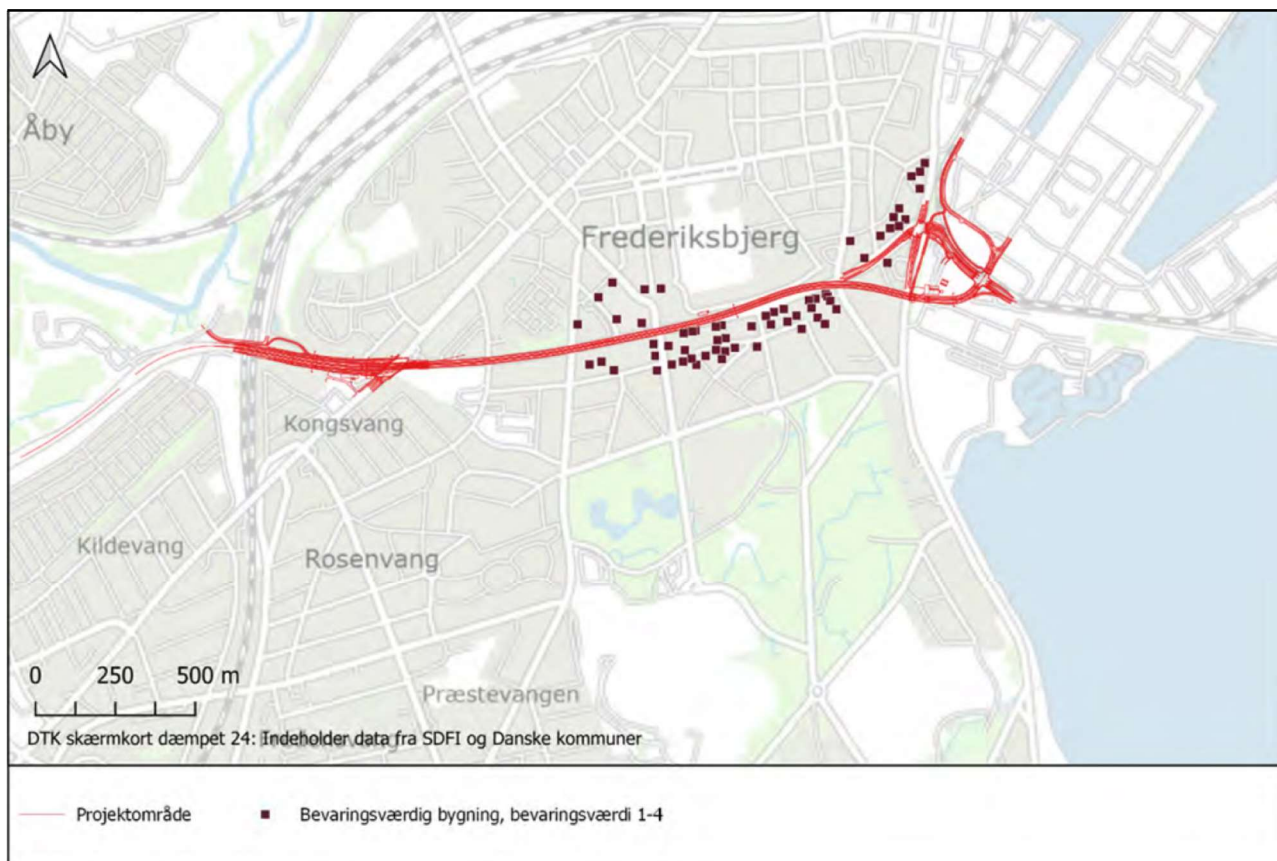
### Miljøkonsekvensrapport, Vejdirektoratet, november 2024

Baggrundsmaterialet for Vejdirektoratets høring af skitseprojekt og miljøkonsekvensredegørelse i 2024 omfatter blandt andet Miljøkonsekvensrapport af november 2024.

I rapportens afsnit 12.2.2 *'Fredede og bevaringsværdige bygninger'* er beskrevet skitseprojektets kortlægning af bevaringsværdige bygninger i nærhed til projektområdet. Det er angivet, at disse bygninger fremgår af tabel 12-1 og figur 12-2.

Figur 12-2 er gengivet i følgende figur A.





**FIGUR A**

Miljøkonsekvensrapport, november 2024, figur 12-2, side 149.

Basis for denne kortlægning af bevaringsværdige bygninger (værdi 1-4) er Kommuneplan 2017.

Miljøkonsekvensrapporten angiver generelt følgende om bevaringsværdige bygninger (side 23):

*”Der ligger flere bevaringsværdige bygninger langs Marselis Boulevard. Der vil være risiko for, at disse bygninger vil få bygningsskader som følge af anlægsarbejderne, hvilket anses for at være en væsentlig påvirkning. For at undgå bygningsskader vil der blive brugt et afværgetiltag i form af løbende overvågning af anlægsarbejderne Vibrationsmåleudstyret udsender alarmer, hvis påvirkningen når op på 80% af den fastsatte og frekvensafhængige grænseværdi. Entreprenøren skal omgående standse arbejdet. Efterfølgende skal årsagen til overskridelsen af grænseværdien identificeres, og entreprenøren skal finde en mere skånsom metode til fortsættelse af anlægsarbejdet. Påvirkningen vil i anlægsfasen, med denne overvågning og eventuelle deraf efterfølgende justeringer af arbejdsmetoden, være ubetydelig”*

Derfor har det afgørende betydning, at der i såvel detailprojekt og udbudsmateriale som i en anlægsfase er fuldstændig klarhed over - og agtpågivenhed og handling på - de enkelte bygninger, der er klassificeret som bevaringsværdige, det vil sige med bevaringsværdi 1-4.

I øvrigt er det i Miljøkonsekvensrapporten (side 155) - og i Bemærkning til forslag til Anlægslov - angivet, at *”Der ligger flere bevaringsværdige bygninger nær projektområdet. Ingen af disse bygninger skal nedrives eller ændres ved etableringen af projektet.”*

Det er ikke korrekt, at ingen bevaringsværdi bygning skal nedrives som følge af tunnelprojektet. I skitseprojektet er det forudsat, at villaen på Strandvejen 50 skal nedrives. Bygningen er klassificeret som bevaringsværdig med bevaringsværdi 4, og en nedrivning kræver derfor dispensation fra Aarhus Kommune. Vi foreslår, at bygningen ikke nedrives, men flyttes til andet sted på grunden.

Fejlene skyldes, at der ikke er taget højde for Kommuneplantillæg nr. 161, som blev godkendt inden arbejdet med miljøkonsekvensrapporten blev afsluttet. Tillægget er kort beskrevet i det følgende.

## Aarhus Kommune, kortlægning af bevaringsværdige bygninger

Kommuneplantillæg nr. 161 er baseret på Aarhus Kommunes kortlægning i 2023 af bevaringsværdige bygninger i delområderne Marselis, Fredensvang og Langenæs. Kortlægningen omfatter således blandt andet området langs projektstrækningen for Marselis Tunnel. Kommuneplantillægget er godkendt af Aarhus Byråd den 28. august 2024.

I Figur B nedenfor er vist et kortudsnit omkring Marselis Boulevard. Rød signatur angiver 'bevaringsværdige bygninger', dvs. SAVE bevaringsværdi 1-4.



**FIGUR B**

Aarhus Kommune, bevaringsværdi 1-4 pr. 30. oktober 2023, godkendt af Aarhus Byråd den 28. august 2024.

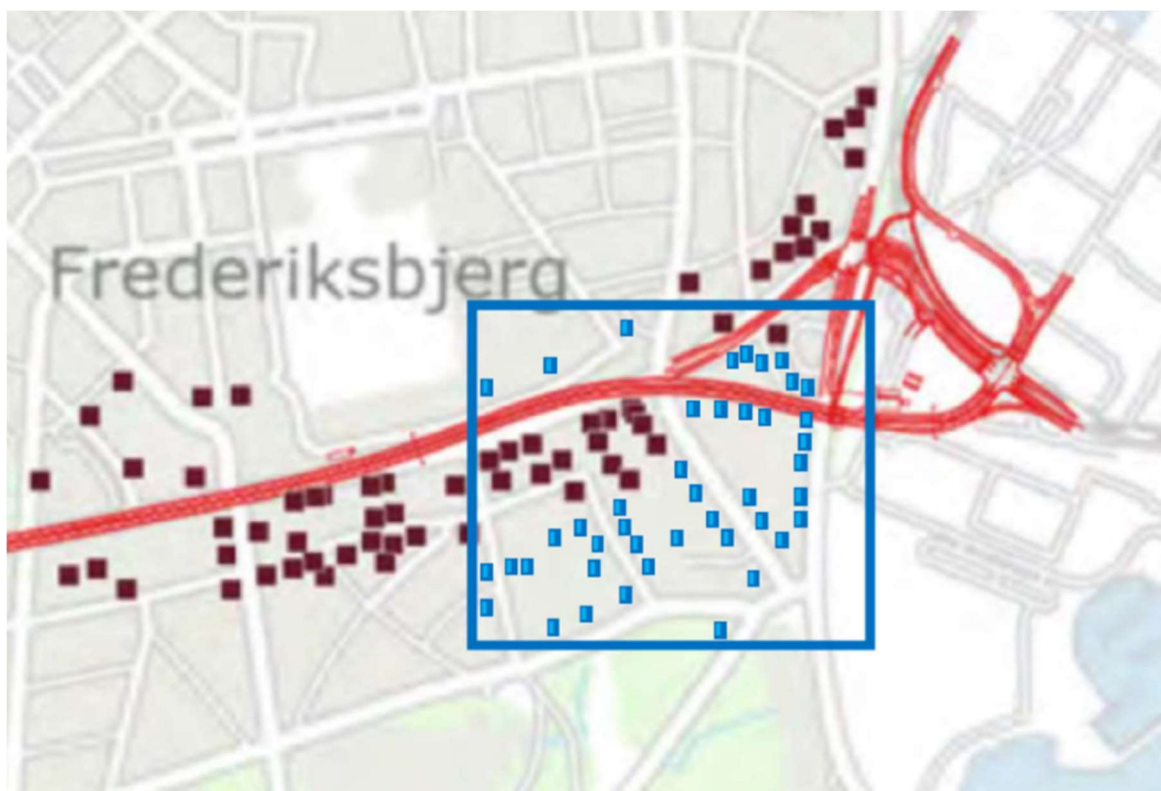
Kilde: <https://aarhus.dk/demokrati/planer-og-politikker/planlaegning-byggeri-og-boliger/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-kulturmiljoer#kort-ov-bevaringsvaerdige-bygninger-6a>

## Bevaringsværdige bygninger i østligt projektområde

Forskellen mellem udpegningen af bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2017 (som anvendt i Miljøkonsekvensrapporten) og Kommuneplan-tillæg nr. 161 er i den følgende Figur C vist for et udsnit af det østlige projektområde for Marselis Tunnel.

Inden for den blå ramme viser de blå firkanter de bygninger, som Aarhus Kommune i sit Kommuneplantillæg nr. 161 har udpeget som bevaringsværdige (værdi 1-4), og som ikke fremgår af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering i 2024 af Marselis Tunnel projektet.

Baggrundskortet i Figur C er et udsnit fra Miljøkonsekvensrapporten (se Figur A i dette notat), hvor de bevaringsværdige bygninger jf. Kommuneplan 2017 er markeret med mørkerød farve.



### FIGUR C

Eksempel på supplerende kortlægning (blå farve) af bevaringsværdige bygninger jf. Kommuneplantillæg nr. 161 i en del af det østlige projektområde. Grundkortet er fra Miljøkonsekvensrapporten, hvor bevaringsværdige bygninger er markeret med mørkerød farve, som også vist i Figur A.

Inden for den blå firkant på Figur C har vi suppleret med grundlag i Aarhus Kommunes gældende udpegning af bevaringsværdige bygninger (SAVE værdi 1-4) jf. Kommuneplantillæg nr. 161. I figuren er disse bygninger markeret med blå farve uanset afstanden til det planlagte anlægsarbejde for Marselis Tunnel.

Ses på de supplerende 'blå bygninger' alene inden for en afstand med påvirkning fra tunnelprojektet (dvs. influensområdet svarende til Miljøkonsekvensrapportens 'mørkerøde bygninger' på figuren) er der tale om, at antallet af potentielt berørte bevaringsværdige bygninger er omkring dobbelt så stort som angivet i Miljøkonsekvensrapporten. Samme afvigelse gælder derfor også for anlægslovforslagets bemærkninger.

## Konklusion

Vi har påvist, at Miljøkonsekvensrapportens og anlægslovforslagets kortlægning og opgørelse af omfanget af bevaringsværdige bygninger langs det planlagte anlægsarbejde for Marselis Tunnel er fejlbehæftet således, at anslået kun omkring halvdelen af de bevaringsværdige bygninger er udpeget korrekt.

Vi ønsker derfor gerne snarest bekræftet, at kortlægningen opdateres inden den endelige anlægslov, og at beskyttelsen af bevaringsværdige bygninger i forbindelse med anlægsarbejdet for Marselis Tunnel sker på baggrund af kortlægningen i Aarhus Kommunes Kommuneplantillæg nr. 161.

Med venlig hilsen

Knut Randbo  
Adolph Meyers Vej 4  
8000 Aarhus C

Frank Studstrup  
Strandvejen 52  
8000 Aarhus C

## Lovforslag om tunnel under Marselis Boulevard i høring

D.3.februar har Forligskredsen udsendt en meddelelse om, at man ønsker at sende lovforslag til etablering af tunnel under Marselis Boulevard til offentlig høring. Her fremsender jeg mine overvejelser som også er delt med Aarhus Byråd, og indsendt som høringssvar til Vejdirektoratets miljø høring.

Siden 1997 har det været diskuteret om Aarhus skal have en tunnel under Marselis Boulevard. Nu har Vejdirektoratet (VD) skrevet en rapport, der præsenterer projektet til høringssvar blandt borgerne.

Men det er fortsat svært at finde gode og holdbare argumenter for, at det er en god ide at bruge (minimum) 4,1 Milliarder skattekrone på projektet. Det nærmeste VDs rapport kommer en konkret begrundelse er, at vi kan se frem til reduktioner i støjniveauet for de omkring liggende boliger.

Ud fra et økonomisk synspunkt så konkluderer VDs rapport, at der ikke kan argumenteres for en "samfundsmæssig nytteværdi" af projektet – tværtimod så konkluderer VD i rapporten, at det er "ikke relevant" at beregne en nettogevinst ved projektet – den er nemlig negativ! Og det er vel at mærke efter alle eventuelle fordele (effekter på støjniveauet, uheldsfrekvensen i trafikken, forbedringer i luftkvaliteten og klimamæssige forbedringer) er medtaget i beregningen, - og alligevel vælger man at fortsætte med projektet?

På baggrund af ovenstående vil jeg bede Forligskredsen overveje på følgende spørgsmål:

1. Har man overvejet den støj-mæssige effekt af at al lastbiltrafik over de kommende år og senest i 2040 (jvf allerede vedtaget lovgivning) vil være baseret på elektriske motorer (enten el eller brint) og derfor vil være langt mindre støjende, især ved start og stop? Specifikt, har VD i beregningen af de forventede støjniveauet i 2024 i de to viste scenarier (med og uden en tunnel) taget hensyn til den kommende ændring i drivkraften for biler og lastbiler? Ifølge beregninger så stjer en el-lastbil 15 dB mindre end en tilsvarende dieseldrevet – svarende til mere end en halvering af støjniveauet.
2. Har man overvejet effekten af at anvende støj-dæmpende asfalt på den nuværende Marselis Boulevard som kunne reducere støj fra dæk (både biler og lastbiler) betydeligt? De bedste teknologier giver reduktioner i støjniveauet på 8 dB som er tæt en halvering af støjniveauet.
3. Har man overvejet støj effekten i de minimum otte (8) år byggefasen varer for de institutioner (skoler, vuggestuer, børnehaver og hospital) som ligger langs Marselis Boulevard? Er det overhovedet muligt at opretholde driften af disse i byggeperioden?
4. Hvorfor vil man forsat gennemføre projektet, når økonomiske beregninger viser, at det er langt fra værdiskabende for samfundet? Faktisk ligger værdien ca 40% under det minimumskrav vi har i Danmark for offentlige investeringer, og det er vel at mærke, hvis det



skulle lykkes at gennemføre projektet på det nuværende budget, og at alle de forventede forbedringer opnås.

Mit forslag skal være at man gen-tænker hele projektet, og en gang for alle beslutter at droppe en tunnel, som hvis etablering i minimum 10 år vil forpøste byen med et støj-helvede og forårsage dagligt trafikkaos i hele området omkring Marselis Boulevard. I stedet for bør vi gøre hvad vi kan for at minimere støjen fra lastbiler og personbiler for eksempel med støj-dæmpende asfalt, og så lade den allerede igangsatte transformation til el-drevne transportmidler (både personbiler og lastbiler) stå for den afgørende reduktion i støjen fra Marselis Boulevard – uden at skabe ulidelige støjforhold for beboere og institutioner gennem en ti årlig byggeperiode, og uden at skabe kaotiske trafikforhold i perioden, og samtidigt spare de offentlige finanser for en investering på minimum 4,1 Milliarder kroner, der ingen værdi skaber – og som vi helt sikkert kan finde mange andre, meget bedre anvendelser af.

Med venlig hilsen

Henrik Andersen

Stadion Allé 60,

8000 Aarh

## DSB's bemærkninger til høring over anlægsloven for Marselis Tunnel

Med reference til høringsforslaget fra Transportministeriet om etablering af tunnel under Marselis Boulevard, ønsker DSB at tilkendegive sine bemærkninger og forbehold til forslaget.

### Adgangsvej til kritisk infrastruktur

De i projektets beskrevne arbejder skal udføres nærtliggende til flere af DSB's infrastrukturfaciliteter, hvis virksomhedsområde kun kan tilgås fra Marselis Boulevard via grusvejen, *Haveforening Af 1918, 8000 Aarhus*.

Adgangsvejen, som dagligt benyttes til vareindleveringer og personalekørsel, er af stor betydning for drifts-flowet, og vil i anlægsprocessen blive afspærret af tunnelens planlagte forløb (pkt. 3.1.1.) samt svingforbuddet (pkt. 3.1.5.), der træder i kraft under anlægsperioden. Dette vil bevirke, at et helt opstillings-, og klargøringsområdes arbejder vil blive nedlagt indtil forventet afslutning af anlægsprocessen i K35.

Der påtænkes andre større anlægsændringer ved DSB's opstillings- og klargøringsfaciliteter i anlægsperioden, så også denne trafik skal kunne håndteres.

Det bedes derfor bemærket, at ny adgangsvej skal etableres under anlægsperioden således, at driften på lokaliteten kan opretholdes.

Adgangsvejen skal være forbeholdt både firmakøretøjer og tankvogne/lastbiler, hvilket gør udgangspunktet i forslaget om en ambulancevej under jernbanebroen til Eskelundvej beskrevet i pkt. (3.1.2.) til en mulig løsning på denne problemstilling.



Koncernsekretariatet

4. marts 2025

DSB

Telegade 2

2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689692

isle@dsb.dk

www.dsb.dk

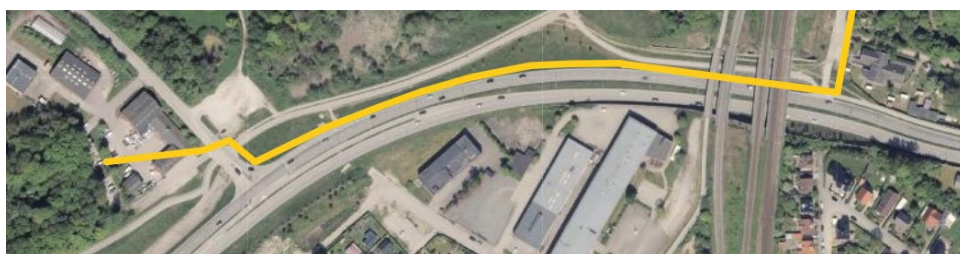


### Nedlagt olierørledningsforbindelse i anlægsområde

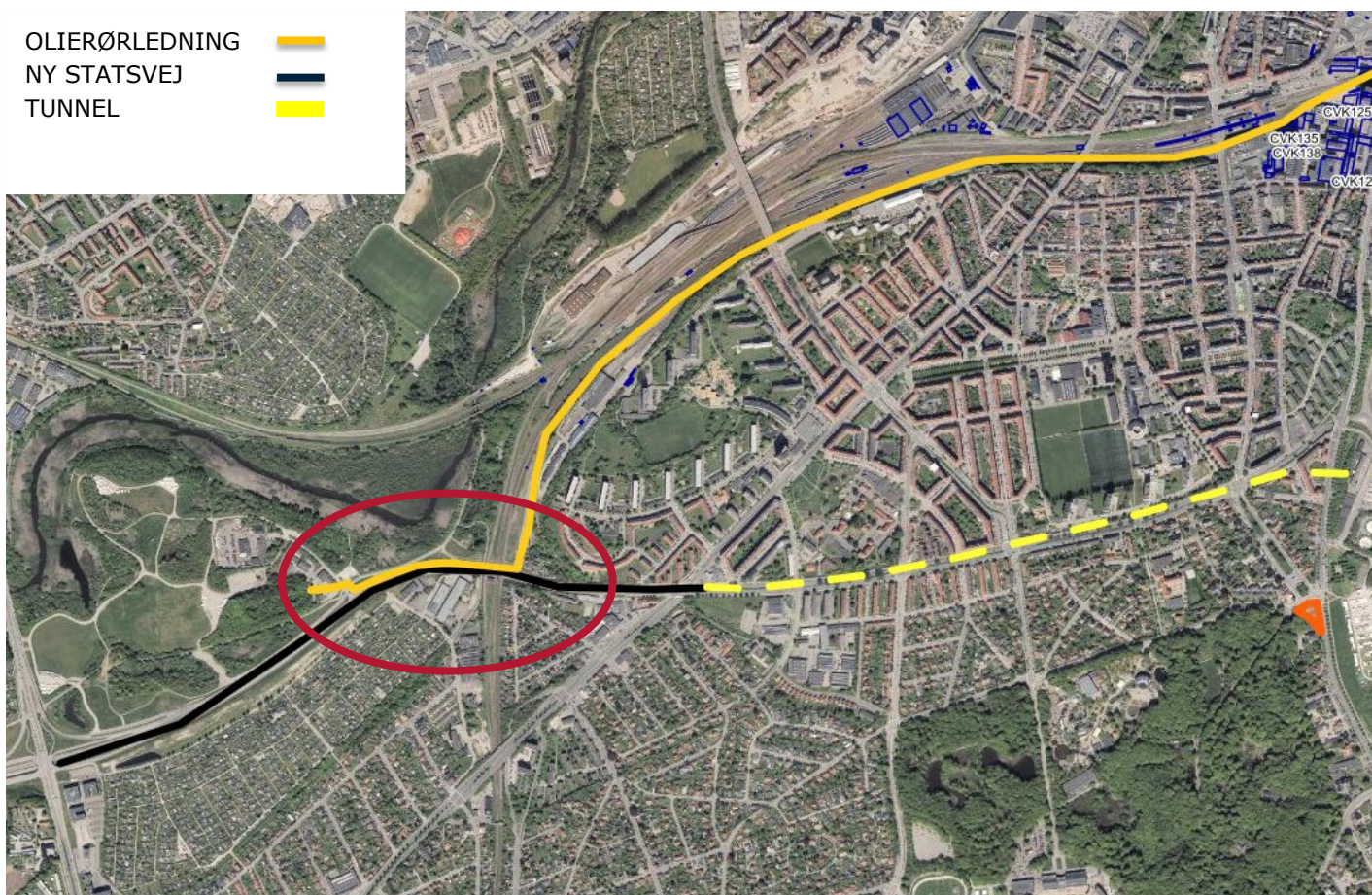
En DSB-ejet olierørledning fra havneområdet til Oceanstanke på Eskelundvej er ligeledes placeret i nær proksimales til anlægsområdet på en enkel strækning.

Da der er tale om en rørledning, som er taget ud af drift, vil arbejderne forbundet med nedlæggelsen af ledningen i anlægsområdet være afblænding, opgravning og bortskaffelse.

§ 9 stk. 1,2 og 3 vedr. Forhold om ansvarsfordeling for arbejder som vedrører bortskaffelse af rørledningen samt ledningsejers betaling af bortskaffelsen ønskes afklaret, med rørets nuværende funktion og placering taget i betragtning. Skitsering af forløb samt information om rørforløb er angivet i nedenstående billeder.



OLIERØRLEDNING  
NY STATSVEJ  
TUNNEL





Olierørledningslængde, total	Ca. 4km
Diameter	Ca. 10 tommer/30 cm.
Underjordisk placering ved projektområde	30cm-100cm



4. marts 2025

# Danske Havnes høringssvar vedr. etablering af en tunnel under Marselis Boulevard

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus by.

Danske Havne er meget positive overfor forslag om en ny tunnel, og ser frem til, at der hurtigst muligt sættes gang i at etablere en sådan under Marselis Boulevard i Aarhus. Tunnelen skal være med til at skabe en mere direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn, Danmarks klart største containerhavn, med stor national betydning.

For Danske Havne er det vigtigt, at til-og frakørselsforholdene til havnen forbedres og optimeres, samtidig med at transportforholdene også forbedres for den øvrige trafik. Samtidig er det vigtigt, at trafikafviklingen fremtidssikres, så der er plads til stigende trafikmængder. Danske Havne ser desuden positivt på, at støjdemping også er tænkt ind i projektet, så der tages passende hensyn til beboere tæt på.

Disse vigtige hensyn vurderer Danske Havne er tilgodeset i det forslag, som Århus Havn har fået udarbejdet af Rambøll.

Danske Havne opfordrer derfor til, at dette forslag indarbejdes i lovforslaget, som del af hovedforslaget i den konkrete kommende linjeføring.

Der henvises til yderligere dokumentation og detaljer i høringssvar fra Aarhus Havn, ved Havnedirektør Thomas Haber Borch, den 17. januar 2025. Heri er der et bilag, som beskriver Aarhus Havns forslag til en ny krydsudformning mellem Marselistunnelen, Aarhus Havn, Strandvejen og Sydhavnsgade. Bilaget er også vedlagt dette høringssvar.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Marselistunnelprojektet er Vejdirektoratet kommet med et forslag til en krydsgeometri for forbindelsen mellem Marselistunnelen og Aarhus Havn i den østlige ende af Marselistunnelprojektet.

Da der ikke findes nogle alternative ruter til Aarhus Havn end via krydset ved Østhavnsvej, er denne forbindelse altafgørende for trafikafviklingen til Aarhus Havn. Aarhus Havn har derfor brug for et alternativ til denne krydsudformning, hvor lastbiltrafikken til Østhavnsvej og Oliehavnsvej prioriteres højere end i Vejdirektoratets forslag, samt at krydsudformningen fremtidssikres

kapacitetsmæssigt, således trafikken kan afvikles uden væsentlige kødannelser, også på længere sigt.

Derudover bør Oliehavnsvej og Sydhavnsgade kobles sammen i et nyt kryds. I Vejdirektoratets forslag er Sydhavnsgade prioriteret, hvor Oliehavnsvej kobles på som sekundær vej.

For at tilgodese den tunge trafik til Oliehavnsvej (Aarhus Havn), foreslås et alternativ til krydsudformningen fra Vejdirektoratet, hvor primærsporet bliver Oliehavnsvej, og Sydhavnsgade kobles på som sekundær vej.

Med venlig hilsen,

Camilla Rosenhagen

# Bilag 1 – Marselistunnelen, Krydsudformning på Aarhus Havn

Projekt navn  
 Projektnr. **1100060170**  
 Kunde **Aarhus Havn**  
 Notatnr. **1**  
 Version **A**  
 Til **Vejdirektoratet**  
 Fra **Aarhus Havn/Rambøll**  
 Kopi til

Udarbejdet af **KNMO, LLJ**  
 Kontrolleret af **RAMC**  
 Godkendt af **KNMO**

Dato 2025/01/057

## Oversigt

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	2
<b>2</b>	<b>Krydsgeometri</b>	2
<b>3</b>	<b>Trafikgrundlag</b>	4
<b>4</b>	<b>Kapacitetsanalyse</b>	4
<b>5</b>	<b>Fordele og opmærksomhedspunkter</b>	8
<b>6</b>	<b>Konklusion</b>	8

Rambøll  
 Olof Palmes Allé 22  
 DK-8200 Aarhus N  
 T+45 5161 1000  
<https://dk.ramboll.com>

## 1 Indledning

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Marselistunnelprojektet er Vejdirektoratet kommet med et forslag til en krydsgeometri for forbindelsen mellem Marselistunnelen og Aarhus Havn i den østlige ende af Marselistunnelprojektet.

Da der ikke findes nogle alternative ruter til Aarhus Havn end via krydset ved Østhavnsvej, er denne forbindelse altafgørende for trafikafviklingen til Aarhus Havn. Aarhus Havn ønsker derfor et alternativ til denne krydsudformning, hvor lastbiltrafikken til Østhavnsvej og Oliehavnsvej prioriteres højere end i Vejdirektoratets forslag, samt at krydsudformningen fremtidssikres kapacitetsmæssigt, således trafikken kan afvikles uden væsentlige kødannelser, også på længere sigt.

Derudover skal Oliehavnsvej og Sydhavnsvej kobles sammen i et nyt kryds. I Vejdirektoratets forslag er Sydhavnsvej prioriteret, hvor Oliehavnsvej kobles på som sekundær vej.

For at tilgodese den tunge trafik til Oliehavnsvej (Aarhus Havn), ønsker Aarhus Havn et alternativ til krydsudformningen fra Vejdirektoratet, hvor primærsporet bliver Oliehavnsvej, og Sydhavnsvej kobles på som sekundær vej.

Dette notat beskriver Aarhus Havns forslag til en ny krydsudformning mellem Marselistunnelen, Aarhus Havn, Strandvejen og Sydhavnsvej.

## 2 Krydsgeometri

### 2.1 Østhavnsvej / Marselistunnelen / Oliehavnsvej

Det nye forslag til Krydsgeometrien består af to tætliggende kryds. Krydset fra tunnelen til Østhavnsvej indeholder en "fransk løsning", hvor trafikken fra tunnelen ud på Østhavnsvej bliver shuntet uden om signalanlægget og dermed ingen stop for den tunge havnetrafik fra Marselistunnelen. Efter signalanlægget bliver trafikanten, som kommer fra Oliehavnsvej og Strandvejen, flettet sammen med trafikken fra tunnelen og får sit eget spor videre mod Østhavnen. Fra Østhavnsvej til tunnelen er der indlagt to ligeudspor for at tilgodese færgetrafikkens spidsbelastninger.

Krydset mellem Strandvejen og Oliehavnsvej består af vejgrene til Strandvejen, Oliehavnsvej, tunnelen og Østhavnsvej.

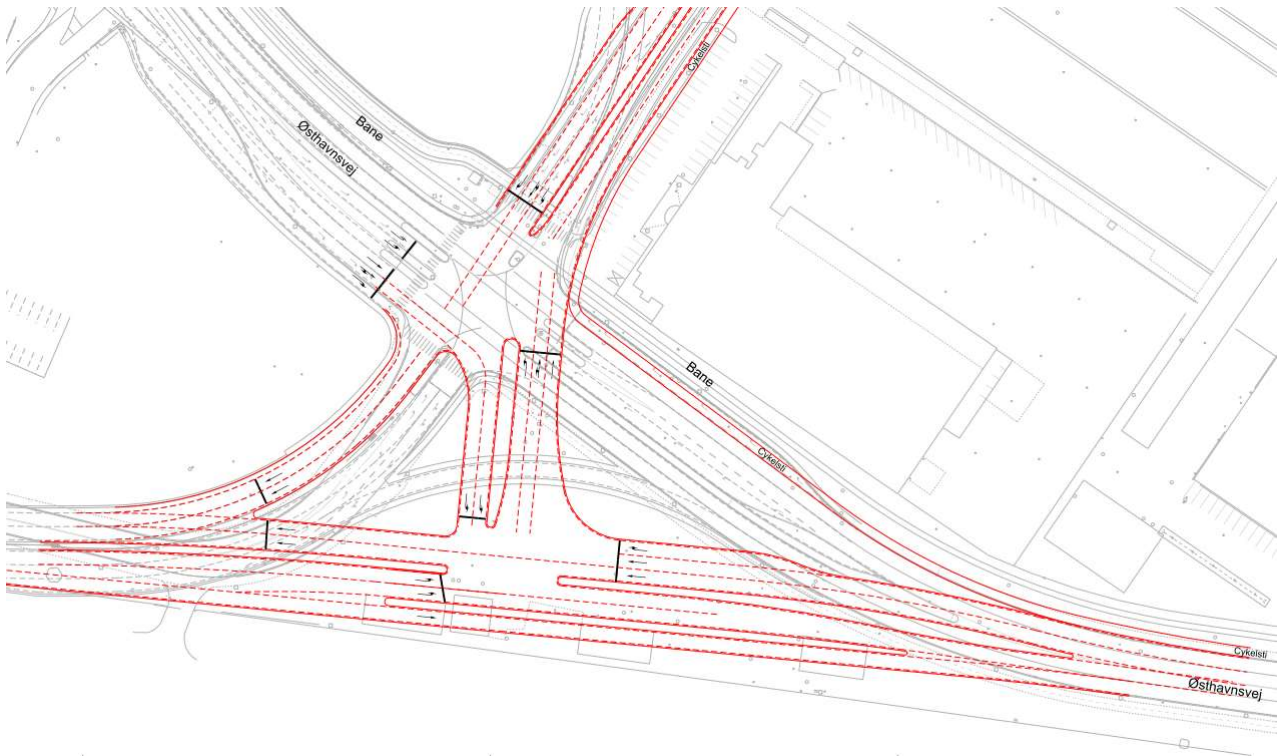
Strækningen mellem de to tætliggende kryds er kontrolleret ift. kapacitet og kødannelse via analysemodellerne Dankap og Vissim på et indledende niveau. Ved en eventuelt kommende detailprojektering vil trafikafviklingen blive optimeret med trafikstyring, optimal detektering, anmeldelse og forlængelse.

Trafikken til tunnelen fra Østhavnsvej og krydset Strandvejen/Oliehavnsvej flettes sammen via et doseringssignal grundet den korte afstand til tunnelen.

Strækningen fra Østhavnen og frem til krydset ved Oliehavnsvej bør principielt etableres med separate spor for hver retning grundet godsbanen langs med strækningen. Dette er ikke kapacitetsmæssigt nødvendigt, men vil fremme trafikafviklingen, når der kommer godstog som spærre for Oliehavnsvej i flere minutter.

Krydsudformningen fremgår af figur 1.





**Figur 1 - Krydsudforming mellem Østhavnsvej, Marselistunnelen og Oliehavnsvej**

## **2.2 Oliehavnsvej / Sydhavnsgade**

I krydset mellem Oliehavnsvej og Sydhavnsgade er det Oliehavnsvej, der er den gennemkørende vej for at tilgodese den tunge og lange havnerelaterede trafik både ind og ud af havnearealet.

Sydhavnsgade kobles på Oliehavnsvej med et højre- og et venstresvingspor.

Idet der også etableres et separat venstresvingsspor fra Oliehavnsvej mod Sydhavnsgade, kan trafikudvekslingen til og fra Sydhavnsgade ske i én trafikstyret signalfase, når der ikke forekommer trafik fra Oliehavnsvej eller venstresvingende trafik fra Sydhavnsgade mod Oliehavnen.

Krydsudformningen fremgår af Figur 2.



**Figur 2 - Krydsudformning mellem Oliehavnsvej og Sydhavnsvej**

### 3 Trafikgrundlag

Det trafikale grundlag er identisk med Vejdirektoratets angivelse for spidstimerne for morgen- og eftermiddagstrafik fremskrevet til 2040. Dog er der efter aftale med Aarhus Havn tillagt 500 ture for store køretøjer pr. døgn mellem tunnelen og Oliehavnsvej grundet udvidelsen af havnerarealet. Med en spidstime på skønnet 10% giver det 25 ekstra ture pr. retning i spidstimerne.

I både trafikanalysen (Dankap) og trafiksimuleringen er der foretaget robusthedsanalyse for et spidskvarter svarende til et tillæg på 18%.

Der ses indledningsvis bort fra de korte spidsperioder ved færgetømning samt under afvikling af godstog.

### 4 Kapacitetsanalyse

#### 4.1 Trafikanalyse (Dankap)

Trafikanalysen er foretaget med omløbstid på 120 sekunder, hvilket generelt bør være den maksimale omløbstid. Stor omløbstid giver bedst kapacitet – men også større kølængder. Trafikanalysen ser ikke på sammenhæng og bindinger mellem krydsene.

Belastningsgraden er under 0,7 i spidskvarteret (1,0 er teoretisk sammenbrud – dvs. meget træg afvikling som andre steder i Aarhus). Tilsvarende har krydsudformningen fra vejdirektoratet en noget højere belastningsgrad på 0,9 og er dermed mindre robust.

## 4.2 Trafiksimulering (Vissim)

Trafiksimuleringen er foretaget med 25 tilfældige kørsler i spidstimerne med foreløbige optimerede grøntider og bindinger mellem krydsene. Trafiksimuleringen er foretaget tidsstyret og uden nogen form for trafikstyret optimering. Krydset kan optimeres ved at lave en trafikstyring af signalerne som anført.

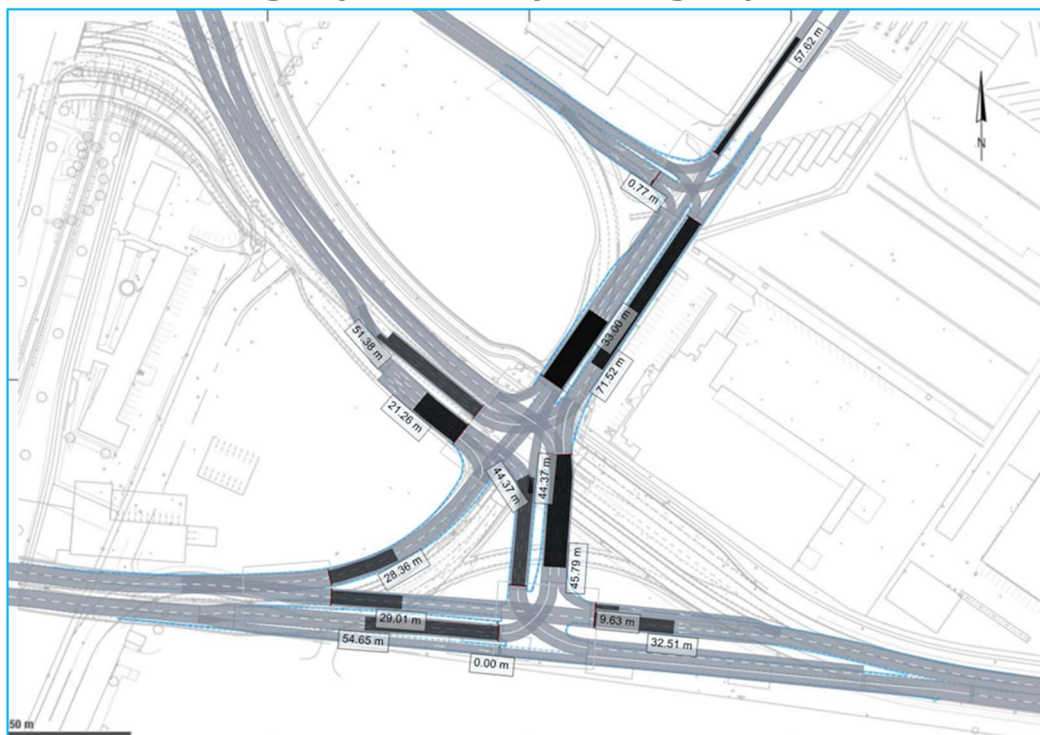
Ved anvendelse af tidsstyring vil alle retninger få grønt i den angivne tid uanset om der måske i nogle tilfælde ikke er trafik fra den pågældende retning. Ved trafikstyring optimeres grøntiden og der gives ikke grønt til en retning, hvorfra der ikke kommer køretøjer. F.eks. vil trafikken fra Sydhavnsgade være begrænset i morgenspidstimen, hvorfor der vil være mange omløb, hvor der ikke skiftes til grønt for Sydhavnsgade.

Simuleringerne er foretaget med en optimeret omløbstid på 70 sekunder for at reducere kølængderne. Som anført kan omløbstiden øges for at øge kapaciteten.

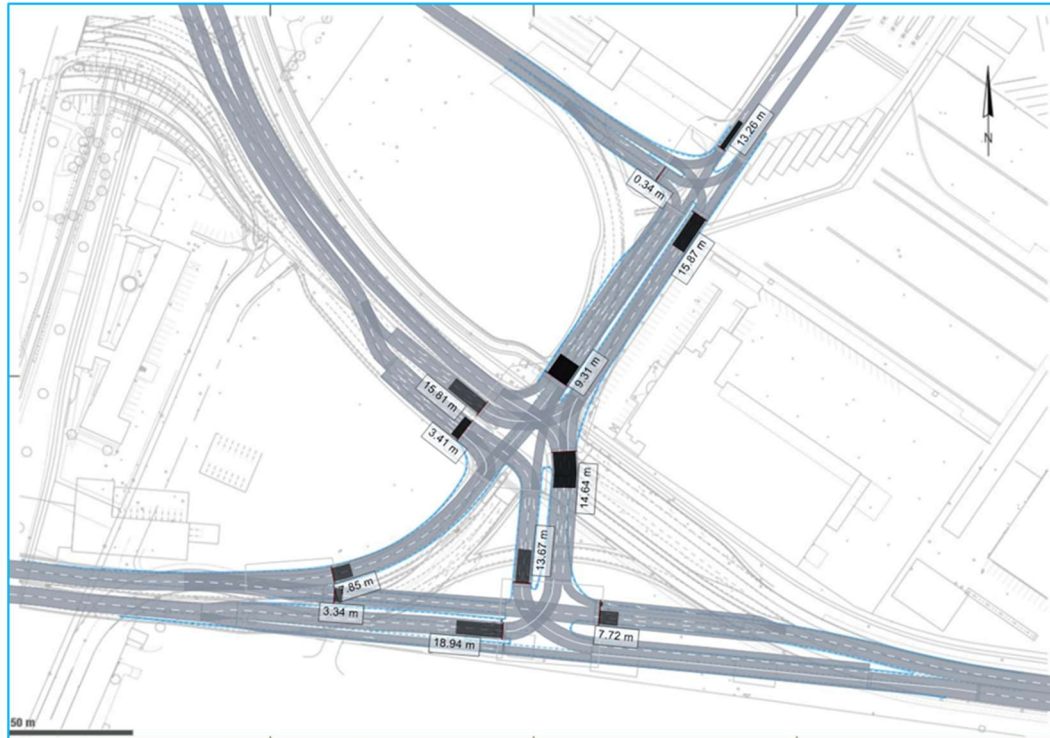
Med en tidsstyring af krydsene kan trafikken i 2040 afvikles - Også med et tillæg på 18% på alle retninger. Ved detailprojektering af trafikstyringen kan der bl.a. optimeres på grøntiderne – normalt ønskes udtømning mellem tætliggende kryds. Ved en optimering heraf, vil kølængderne for andre retninger øges. Det vil blive vurderet og optimeret i den senere proces.

På billederne nedenfor ses den maksimale og gennemsnitlige kølængde for henholdsvis morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen med simpel tidsstyring.

### Maksimal kølængde (95%-fraktile) for morgenspidstimen

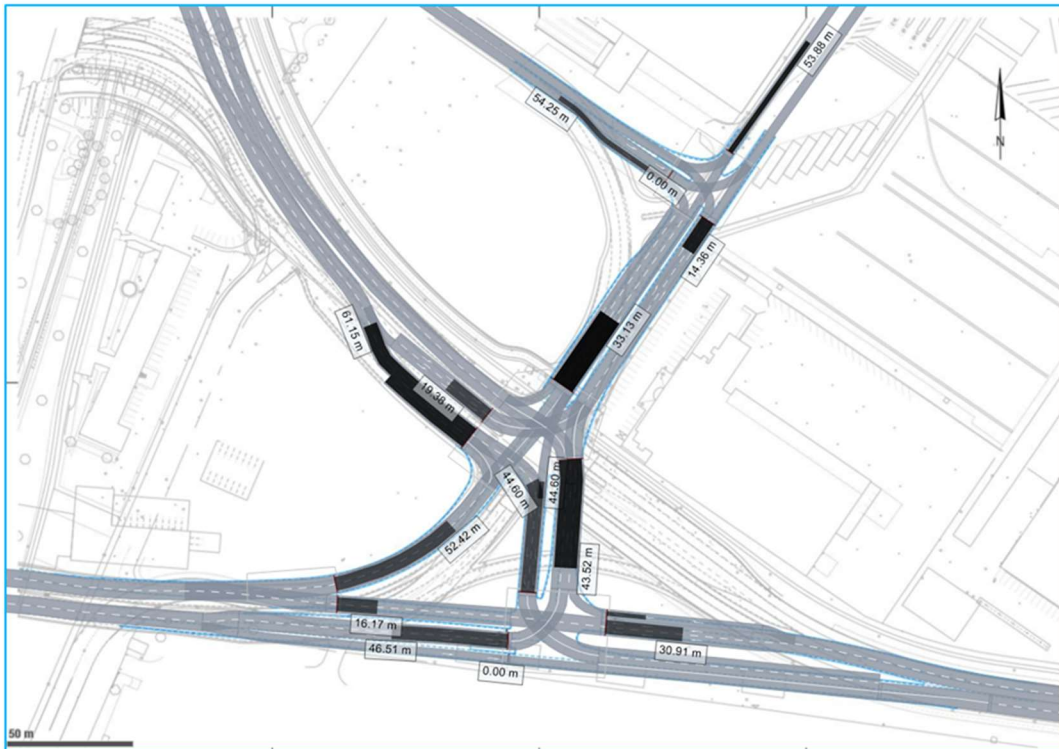


# Gennemsnitlig kølængde for morgenspidstimen

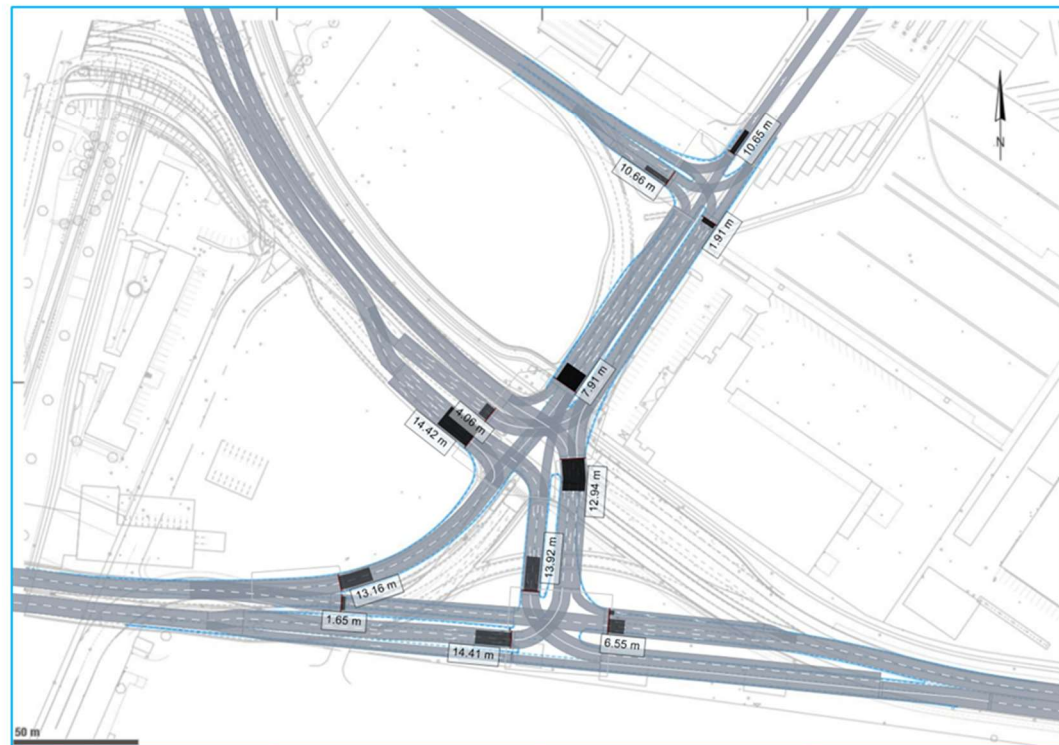




### Maksimal kølængde (95%-fraktil) for eftermiddagsspidstimen



### Gennemsnitlig kølængde for eftermiddagsspidstimen



## 5 Fordele og opmærksomhedspunkter

### 5.1 Fordele

- Den tunge og lange havnerelaterede trafik er ligeud-kørende i krydset mellem tunnelen og Østhavnen fra begge retninger.
- Der er flere fællesspor, som kan anvendes efter behov.
- De store køretøjer fra tunnelen skal ikke flette ind i spor for trafik fra Østhavnsvej, Sydhavnsgade og Oliehavnsvej.
- Krydsene kan etableres hver især med tre faser – og ikke fire som ved Vejdirektoratets oplæg.
- Anlæggene kan etableres med optimeret grøn bølge for de aktuelt mest belastede retninger (trafikstyring) f.eks. ved færgetrafik.
- I trafikanalysen er spidskvarterbelastningen tæt på 0,9 ved Vejdirektoratets løsning, mens den er under 0,7 i det nye forslag. Dog kræver det nye forslag kraftigere bindinger mellem de nærliggende kryds.

### 5.2 Opmærksomhedspunkter

Godstog er ikke taget i betragtning. Det kan medføre, at der med fordel bør anlægges et ekstra nordgående spor fra Østhavnsvej til krydset ved Oliehavnsvej. Eventuelt kan der ske en signalteknisk optimering, så dette kan undgås de første mange år, og der kan som en "plan B" etableres et ekstra spor senere. Dette ændrer principielt ikke på løsningen.

Det er ikke umiddelbart muligt at sammenligne det aktuelle projekt med Vejdirektoratets løsning, da sidstnævnte ikke er trafiksimuleret i Vissim.

## 6 Konklusion

Med dette nye forslag til krydsudformningen ved Østhavnsvej / Marselistunnelen / Strandvejen vil de to separate kryds med flere spor skabe en mere hensigtsmæssig trafikafvikling, hvor trafikken til og fra Østhavnen vil gå direkte til tunnelen uden der skal foretages skarpe sving, som i Vejdirektoratets forslag.

Denne krydsudformning vil med sine to tætliggende kryds medføre en forbedret kapacitet, med en belastningsgrad på under 0,7 sammenlignet med Vejdirektoratets forslag hvor belastningsgraden er på 0,9. Krydsene kan desuden afvikles i tre faser frem for fire.

Samlet set er robustheden i denne krydsudformning væsentligt forbedret.

Desuden vil forslaget om at gøre Oliehavnsvej til primærvej frem for Sydhavnsgade ikke indebære kapacitetsmæssige ændringer sammenlignet med forslaget fra Vejdirektoratet, men det tilgodeser den tunge og lange havnerelaterede trafik til og fra Aarhus Havn. Trafikken til og fra Sydhavnsgade er primært mindre køretøjer (personbiler).

Derfor ønsker Aarhus Havn, at MKV'en revurderes og krydsgeometrien ændres til dette forslag, for at tilgodese havnens interesser.

Transportministeriet

Sendt per e-mail til

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

## HØRING VEDRØRENDE LOVFORSLAG TIL LOV OM ETABLERING AF TUNNEL UNDER MARSELIS BOULEVARD

Som advokat for ejerne af ejendommene Marselis Boulevard 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47 og 49, alle 8000 Aarhus C (herefter "Ejerne") fremsender jeg hermed bemærkninger til udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard (herefter "Lovforslaget").

Som de nærmeste naboer til området, hvor tunnelen under Marselis Boulevard skal etableres, er Ejerne særligt berørt af projektet. Ejernes ejendomme (herefter "Rækkehusene"), der er beliggende på Marselis Boulevard, er i henhold til tillæg nr. 161 til Aarhus Kommunes Kommuneplan 2017<sup>1</sup> udpeget som bevaringsværdige med en bevaringsværdi på 3, jf. kommuneplantillæggets side 37f.

Ifølge kommuneplantillægget er Rækkehusene opført i perioden 1934-1938 og tegnet af arkitekt Alfred Mogensen. Derudover er det blandt andet beskrevet, at *"Bebyggelsen bærer tydeligt præg af funktionalismens traditioner med rationelle og sparsomt detaljerede facader med ensartet vinduessammensætning, støbte baldakiner over hoveddøre, støbte trapper med spinkle, hvidmalede værn og sadeltage med lav taghældning"*, jf. kommuneplantillæggets side 12.

Rækkehusene beskriver således en lokal arkitektur- og kulturarv, der skal forvaltes under særligt hensyn til bygningernes arkitektoniske og miljømæssige kvaliteter. Karakteren af Rækkehusene sætter særlige krav til anlægsmyndighedens projektudførelse, der ikke må give anledning til skader på Rækkehusene. Ejernes bemærkninger til Lovforslaget skal ses i dette lys.

### LOVFORSLAGETS ENKELTE DELE

Lovforslaget indeholder en række af bemyndigelser til transportministeren, der blandt andet giver ministeren mulighed for at fastsætte regler for kompensation, genhusning og overtagelse af boliger berørt af anlægsprojektet i henhold til Lovforslagets § 8, stk. 1 og 2. Bestemmelserne har stor betydning for Ejerne som følge af Rækkehusenes beliggenhed på Marselis Boulevard, der grænser op til projektområdet.

Hvis der ikke mellem anlægsmyndigheden og den berettigede efter Lovforslaget kan opnås en aftale om kompensation, genhusning eller overtagelse følger det af Lovforslagets § 8, stk. 3, at Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer i Jylland træffer afgørelse herom efter reglerne udstedt i medfør af Lovforslagets § 8, stk. 1 og 2, idet reglerne i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter "Ekspropriationsprocesloven") i øvrigt anvendes, jf. Lovforslagets § 8, stk. 4.

---

<sup>1</sup> [Link til Aarhus Kommunes Kommuneplan 2017, tillæg 161](#)

Ekspropriationsprocesloven er dog alene en proceslov, der blandt andet har til formål at sikre retssikkerhed under ekspropriationsprocessen. Loven indeholder ikke egentlige regler om størrelsen af en given erstatning eller kompensation, der derimod fastsættes på baggrund af uskrevne ekspropriationsretlige principper og under overholdelse af grundlovens § 73, hvorefter ekspropriative indgreb kun kan gennemføres ved betaling af fuldstændig erstatning.

Såfremt det bliver aktuelt, at ekspropriationsmyndigheden skal træffe afgørelse i henhold til Lovforslagets § 8, stk. 3, må reglerne, der fastsættes af transportministeren efter Lovforslagets § 8, stk. 1 og 2 *ikke* indskrænke mulighederne for at opnå den erstatning eller kompensation, der gælder i almindelighed, når der i ekspropriationssager eksempelvis indrømmes en lodsejer erstatning for ulemper eller afståelser, ligesom anlægsmyndigheden naturligvis også skal være underlagt almindelige ekspropriationsretlige regler og principper i forbindelse med aftaleindgåelsen.

Dette vil blive uddybet nedenfor.

## Kompensation, jf. lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt.

Med Lovforslagets § 8, stk. 1 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, *"at beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 7, skal tilbydes kompensation"*, samt regler om *"kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v."*.

Det bemærkes, at regler udstedt i medfør af § 7 vedrører *"regler om forurening og gener"* fra anlægsprojektet. Bemyndigelsen giver ifølge bemærkningerne til Lovforslagets § 7 transportministerens mulighed for at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene som følge af anlægsarbejderne, herunder grænseværdier der er lempet i forhold til de vejledende grænseværdier, der sædvanligvis finder anvendelse ved gennemførelse af f.eks. anlægs- og vejprojekter.

Som det fremgår af bemærkningerne til Lovforslagets § 8 har naboer til fast ejendom krav på *erstatning*, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger den naboretlige tålegrænse. Princippet finder også anvendelse ved ekspropriation, hvor ekspropriationsmyndigheden tildeler og udbetaler erstatning for gener og ulemper. Dette gælder både *midlertidige* og *varige* gener og ulemper.

Hvis transportministeren med hjemmel i Lovforslagets § 7 fastsætter regler, der lemper de vejledende grænseværdier for eksempelvis støj med deraf følgende større gener for de berørte naboer, end hvad der gælder ved sædvanlige anlægs- og vejarbejder, er det sandsynligt, at anlægsarbejderne medfører gener og ulemper, der overstiger den naboretlige tålegrænse.

Beboere, der udsættes for gener og ulemper som følge af regler udstedt i medfør af Lovforslagets § 7, skal således ikke alene tilbydes en *kompensation* - men derimod en *erstatning*, der fastsættes i overensstemmelse med uskrevne ekspropriationsretlige principper og under overholdelse af grundlovens § 73. Ordlyden af Lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt. skal således ændres, således begrebet *"kompensation"* erstattes med begrebet *"kompensation og erstatning"*, da en kompensation - modsat en erstatning - ikke nødvendigvis dækker den berettigedes fulde tab. Derudover bør det præciseres, at kravet på kompensation og erstatning både gælder ved varige og ved midlertidige gener.

Det bør også i Lovforslaget præciseres, at beboere, der udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af Lovforslagets § 7, ikke alene har krav på erstatning for gener - men tillige erstatning for andre tab f.eks. nedgang i ejendomsværdi. Kravet på erstatning for nedgang i ejendomsværdi, selvom der ikke er tale om arealafståelser, er blandt andet også baggrunden for, at anlægsmyndigheden som følge af støjgener ofte tilbyder at overtage en hel ejendom i forbindelse med anlæg af nye veje mv., idet



ejendommens værdiforringelse ofte kommer til at stå i åbenbart misforhold til restejendommens værdi (ekstension), jf. princippet i ekspropriationsproceslovens § 16, stk. 2.

Retten til erstatning for varige og midlertidige ulemper, værditab og andre tab følger af grundlovens § 73 og kan ikke afskæres ved lov eller ved en bekendtgørelse, der udstedes af en minister. Grundlovens § 73 gælder således ikke alene arealafståelser. Lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt. skal således ikke alene vedrøre ”gener” men ”ethvert tab”, hvilket bør præciseres i Lovforslaget.

Endelig bør adgangen til kompensation og erstatning ikke være begrænset til de tilfælde, hvor transportministeren har udstedt regler i medfør af Lovforslagets § 7. Hvis Ejerne udsættes for gener og ulemper, der overstiger den naboretlige tålegrænse, eller udsættes for andre tab som følge af projektet, uden dette skyldes regler udstedt i medfør af Lovforslagets § 7, skal der naturligvis være adgang til erstatning og til at få efterprøvet spørgsmålet efter ekspropriationsprocesloven. Lovforslaget må således ikke begrænse krav, der er berettigede efter grundlovens § 73, hvilket bør præciseres i Lovforslaget.

#### **Kredsen af berettigede, jf. Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt.**

Med Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt. bemyndiges transportministeren blandt andet til at fastsætte regler om kredsen af de berettigede efter § 8, stk. 1, 1. pkt., der ifølge bestemmelsen omfatter ”beboere”. De berettigede er således allerede med ordlyden af Lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt. begrænset til ”beboere”.

Derudover fremgår det af bemærkningerne til Lovforslagets § 8, at beboere som udgangspunkt er ”personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidigt med at beboerne rent faktisk bor i boligen”.

Hvis kredsen af berettigede afgrænses som foreslået, uden ejendomsejere og andre, der lider tab som følge af anlægsprojektet, og som nødvendigvis ikke er ”beboere”, vil der være tale om en begrænsning af de ekspropriationsretlige regler og principper, hvorefter *enhver*, der lider tab, har krav på erstatning. Dette ville være i strid med grundlovens § 73 og dermed ulovligt, og det må derfor som minimum præciseres, at ordningen, der følger af Lovforslagets § 8, gælder ved siden af de almindelige ekspropriationsretlige regler og principper, således ingen afskæres den grundlovssikrede ret til erstatning.

#### **Kompensationens størrelse, jf. Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt.**

Med Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt. bemyndiges transportministeren tillige til at fastsætte regler om størrelsen af kompensationen for gener. Det bør præciseres - som minimum i Lovforslagets bemærkninger, at kompensationen (og erstatningen, jf. ovenfor) skal fastsættes i overensstemmelse med ekspropriationsretlige regler og principper, således at det sikres, at de berettigede ikke afskæres fra, hvad de berettigede ville have krav på, hvis kompensationen/ulempeerstatningen blev fastsat af ekspropriationsmyndighederne efter ekspropriationsprocesloven.

#### **Genhusning eller overtagelse, jf. § 8, stk. 2, 1. pkt.**

Med Lovforslagets § 8, stk. 2, 1. pkt. bemyndiges transportministeren blandt andet til at fastsætte regler om, ”at beboere, der er særlig udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 7, skal tilbydes genhusning eller overtagelse af deres bolig”.

Adgangen til at kræve genhusning eller overtagelse må naturligvis ikke være begrænset til de tilfælde, hvor transportministeren har udstedt regler i medfør af Lovforslagets § 7. Hvis Ejerne efter almindelige ekspropriationsretlige regler og principper har krav på genhusning eller overtagelse, skal der naturligvis være adgang til at få efterprøvet spørgsmålet efter ekspropriationsprocesloven. Dette bør præciseres i Lovforslaget.

I forlængelse heraf er det problematisk, at adgangen til at kræve genhusning eller overtagelse er begrænset til tilfælde, hvor beboerne er *"særligt udsat for gener"*, da dette i princippet kan medføre en begrænsning, der vil afskære de rettigheder, der ellers følger af almindelige ekspropriationsretlige regler og principper. Derudover er begrebet *"særligt udsat for gener"* i sig selv så uklart, at det for de berettigede er umuligt at forholde sig til.

Retten til at kræve sin bolig overtaget, hvis der foreligger særlige personlige forhold, så som dokumenterede helbredsmæssige eller familiemæssige forhold, bør desuden ikke være begrænset til de tilfælde, hvor beboerne er *"særligt udsat for gener"*. Henset til den periode, der vil medgå til realisering af projektet, vil der kunne opstå situationer, hvor et salg bliver nødvendigt, men ikke er muligt uden, beboerne er *"særligt udsat for gener"*.

Det bemærkes, at sætningsskader mv. på Rækkehusene - som følge af Rækkehusenes karakter - efter omstændighederne vil kunne begrunde et overtagelseskrav efter almindelige ekspropriationsretlige principper. Som Lovforslaget er formuleret med de begrænsninger, der følger af ovenstående, er det imidlertid ikke klart, om Ejerne af Rækkehusene i et sådant tilfælde kan begære sin ejendom overtaget i medfør af Lovforslagets § 8, stk. 2, 1. pkt., eller om begæringen skal fremsættes efter f.eks. ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, 2. pkt., hvorefter ekspropriationsmyndigheden efter ekspropriationens foretagelse kan efterprøve spørgsmål om tilkendelse af erstatning, som ikke tidligere har været behandlet af ekspropriationsmyndigheden. Dette bør præciseres for at skabe den fornødne klarhed for Ejerne og andre berørte.

Det er i øvrigt en yderst problematisk formulering, at *"beboerne (...) skal tilbydes (...) overtagelse af deres bolig"*. Fortolkes begrebet *"beboer"* i henhold til en almindelig sproglig forståelse af begrebet og i henhold til definitionen, der følger af bemærkningerne til Lovforslagets § 8, omfatter begrebet både ejere og lejere m.fl. af en bolig, der påvirkes af anlægsprojektet. Det vil være i strid med grundlovens § 73, hvis lejere kunne fordrer lejerens lejebolig overtaget af staten. Muligheden for at begære overtagelse skal derfor begrænses til boligens ejer.

Efter Lovforslagets § 8, stk. 2, 3. pkt. bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning og overtagelse. Det er uklart, om transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om erstatningens størrelse i anledning af overtagelse. Under alle omstændigheder skal erstatningen som følge af en overtagelse fastsættes i overensstemmelse med ekspropriationsretlige regler og principper. Dette indebærer, at erstatningsfastsættelsen skal ske på samme måde som ved den kommunale overtagelsespligt efter planlovens §§ 48 og 49, eller når der eksproprieres til offentlige formål f.eks. med hjemmel i planlovens § 47. Ved erstatningsfastsættelsen skal der således ses bort fra enhver værdiforringende omstændighed, der følger af beslutningen om, planlægningen for og gennemførelsen af det offentlige anlægsprojekt (tunnelen under Marselis Boulevard).

## DEN VIDERE PROCES

Henset til Rækkehusenes bevaringsværdi er det både af hensyn til Ejerne, Aarhus Kommune som bygningsmyndighed og offentlighedens interesse i at bevare den bevaringsværdige bebyggelse afgørende, at Rækkehusene hverken under anlægs- eller driftsfasen udsættes for risiko for skader, herunder sætningsskader som følge af vibrationer, grundvandspåvirkninger eller andre forhold.

Forud for anlægsarbejderne opstart skal transportministeren som bygherre i henhold til Lovforslagets § 1 foranledige registrering af Rækkehusenes stand både indvendigt og udvendigt samt opsætning af vibrationsmålere, så det sikres, at der ikke sker skader på Rækkehusene. Derudover forventes det, at der løbende under anlægsarbejdernes udførelse foretages støjmålinger.

Således fremgår det også af miljøkonsekvensrapporten fra november 2024, punkt 3.4.1, side 23, at der ligger flere bevaringsværdige bygninger langs Marselis Boulevard, og at der vil være risiko for, at disse bygninger vil få bygningsskader som følge af anlægsarbejderne. Derfor skal der anvendes de afværgetiltag, der er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Det skal for en god ordens skyld bemærkes, at dette således også skal gælde for Rækkehusene.

Ejerne af Rækkehusene anmoder om på grund af den særlige nærhed til projektet, at de fremover modtager lovforslag m.v. i høring.

## KONKLUSION

Overordnet set bemærkes det, at Lovforslaget ikke må begrænse eller indskrænke den enkelte grundejers mulighed for at opnå den erstatning eller kompensation, som vedkommende har krav på i anledning af ekspropriation og gennemførelsen af anlægsprojekter.

Konkret foreslås derfor følgende:

- Efter Lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt. skal der ikke alene indrømmes en ret til "*komensation*" for gener, men derimod også "*erstatning*" for gener (det vil sige en ulempeerstatning). Retten skal desuden både gælde varige og midlertidige gener og ulemper.
- Kompensation (og erstatningen, jf. ovenfor) for gener efter Lovforslagets § 8, stk. 1, 1. pkt. skal desuden ikke være begrænset til de tilfælde, hvor generne skyldes regler fastsat i medfør af Lovforslagets § 7. Derudover skal der også være mulighed for kompensation (og erstatning) for ethvert tab, herunder værditab, som anlægsprojektet indebærer for den enkelte, og således ikke alene kompensation for ulemper.
- Ved udnyttelsen af bemyndigelsen efter Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt. skal det sikres, at kredsen af kompensationsberettigede (og erstatningsberettigede) også kommer til at omfatte ejendommejere og således ikke alene "beboere", hvilket nødvendiggør en ændring af 1. pkt.
- Størrelsen af kompensationen (og erstatningen) som følge af gener, skal fastsættes i overensstemmelse med ekspropriationsretlige regler og principper. Ved udnyttelsen af bemyndigelsen efter Lovforslagets § 8, stk. 1, 2. pkt. skal transportministeren således ikke begrænse, hvad der følger heraf.
- Adgangen til at kræve genhusning eller overtagelse efter Lovforslagets § 8, stk. 2, 1. pkt. skal ikke være begrænset til de tilfælde, hvor beboerne er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af Lovforslagets § 7. Adgangen skal derimod følge, hvad der gælder efter almindelige ekspropriationsretlige regler og principper.
- Beboere, der kun er lejere, skal ikke have adgang til at kræve overtagelse efter Lovforslagets § 8, stk. 2, 1. pkt., da de ikke ejer boligen, som overtagelsen vedrører. Dette ville være i strid med grundlovens § 73. Overtagelsesbegæring skal kun kunne fremsættes af boligens ejer. Beboere, der er lejere, skal derimod have ret til at kræve genhusning, og ejeren skal have ret til erstatning for evt. tab af lejeindtægt.
- Fastsættelsen af erstatning i forbindelse med en overtagelse efter Lovforslagets § 8, stk. 2, 1. pkt. skal ske i overensstemmelse med ekspropriationsretlige regler og principper og dermed følge principperne, der finder anvendelse ved overtagelse efter planlovens §§ 48 og 49 og ekspropriation til offentlige

formål efter planlovens § 47, hvorefter der skal ses bort fra enhver værdiforringende omstændighed, der følger af beslutningen om, planlægningen for og gennemførelsen af anlægsprojektet.

\*\*\*

Hvis der er spørgsmål til Ejernes bemærkninger, står jeg naturligvis til rådighed.

Venlig hilsen

Anette Kusk  
Advokat (H)/Partner  
ank@dahllaw.dk  
Dir. tlf. +45 88919356



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)  
**Cc:** myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk), Hans Schmidt (HCD@energinet.dk), Claes Bredahl Petersen (CXP@energinet.dk)  
**Fra:** myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk)  
**Titel:** Høringssvar - anlægsloven for Marselis Tunnel, journal nr. 2024-2369  
**Sendt:** 05-03-2025 08:55

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard. Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

Energinet ejer ingen kabler/ledninger mv indenfor området på strækningen, hvor der skal anlægges en tunnel under Marselis Boulevard.

Ifølge lovforslaget bemyndiges transportministeren til at etablere støjafskærmning ved Aarhus Syd Motorvejen. Den skitsemæssige placering af støjafskærmningen fremgår af lovforslagets bilag 3. Støjafskærmningen består henholdsvis af en støjskærm og en støjvold.

Parallelt med den planlagte placering af støjafskærmningen forløber 150 kV luftledningsforbindelsen Høskov – Ormslev, som tilhører Energinet. Denne luftledningsforbindelse er planlagt til at blive demonteret som en del af realiseringen af restruktureringen af eltransmissionsnettet i Østjylland fra Aabenraa til nord for Aarhus.

Det er Energinets forventning, at demonteringen først kan ske efter 2033/2034, hvorfor Vejdirektoratet skal i dialog med Energinet angående mulighederne for hel/delvis etablering af støjafskærmningen forinden demontering af luftledningsforbindelsen, hvis støjafskærmningen skal etableres indenfor luftledningsforbindelsens servitutarealer/respektafstande.

Energinet henviser til den forudgående dialog mellem Energinet og Vejdirektoratet angående mulighederne for at etablere støjafskærmningen forinden den planlagte demontering af 150 kV luftledningsforbindelsen Høskov – Ormslev.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, er I naturligvis velkomne til at kontakte Energinet for uddybning.

Venlig hilsen

**Sisse Guldager Larsen**  
Juridisk seniorkonsulent  
Myndighedsenheden  
+4523338877  
[myndighed@energinet.dk](mailto:myndighed@energinet.dk)

**ENERGINET**  
Myndighedsenheden

Energinet  
Tonne Kjærsvej 65  
7000 Fredericia  
[www.energinet.dk](http://www.energinet.dk)

**Energinets Myndighedsenhed er Energinets kontaktpunkt for andre myndigheder.**

Denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail, eller hvis du

*modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.*

Transportministeriet  
Sendt til trm@trm.dk  
Cc: arp@trm.dk  
J. nr. 2024-2369

## Høringssvar fra DI om anlægslov for etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus

DI, Dansk Industri, takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard, og vil hermed udtrykke vores generelle opbakning til projektet, der er af væsentlig betydning for afviklingen af trafikken til og fra Aarhus Havn i fremtiden samt for forbedring af bymiljøet omkring Marselis Boulevard i Aarhus.

DI lægger afgørende vægt på, at det **skrives direkte ind i lovbemærkningerne til anlægsloven, at både tunnelen og krydsene fra start anlægges så de er dimensioneret for modulvogntog (EMS1) og dobbelttrailere (EMS12) og der fra start sikres en hensigtsmæssig og fremtidssikret trafikafvikling for den tunge trafik i krydsene**, således projektets hovedformål – at give den tunge trafik en direkte og højklasset forbindelse mellem havnen og motorvejen – sikres fra politisk hold.

### Bekymring for lovgivningsproces

DI vil gerne udtrykke forundring over, at anlægsloven sendes i høring før miljøkonsekvensvurdering er endeligt afsluttet. Vejdirektoratet har stadig ikke offentliggjort deres høringsnotat for de bemærkninger, som blev fremsendt i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen. Det er derfor ikke muligt, at se om projektet i miljøkonsekvensvurderingen er blevet justeret som følge af de indsendte bemærkninger eller projektet er fastholdt herunder Vejdirektoratets bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

Derfor vil dette høringssvar være en delvist gengivelse af det høringssvar fra DI også sendte til Vejdirektoratet d. 7. januar 2025 i forbindelse med Vejdirektoratets høring af miljøkonsekvensvurdering.

### **Direkte og højklasset forbindelse for tung trafik til Aarhus Havn**

Projektets hovedformål i både miljøkonsekvensvurderingen og i anlægsloven centrerer sig omkring den gode forbindelse til havnen; *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. Ved at etablere en tunnel under Marselis Boulevard vil der komme en mere direkte og højklasset forbindelse mellem havnen og motorvejen/E45.* Tilsvarende er det også eksplicit anført i IP35, hvor projektet indgår som en del af sporet om regionale udviklingsprojekter, at *en Marselis-tunnel [er] nødvendig for en effektiv transport til Danmarks største erhvervshavn.*

Derfor er det også yderst bekymrende, at det ikke tydeligt fremgår, i hverken miljøkonsekvensvurderingen eller i anlægsloven, hvilke muligheder projektet giver for tunge køretøjers forbindelse til havnen.

### **Dimensionering af tunnel til modulvogntog og dobbeltrailere**

DI har mundtligt fået oplyst, at selve tunnelen er dimensioneret til modulvogntog (EMS1), men det ønskes skriftligt bekræftet og bør fremgå af lovbemærkningerne. Det er uvist om tunnelen er dimensioneret til dobbeltrailere (EMS2), som vil være af afgørende betydning for at gods fra havnen kan fragtes så klimavenligt og effektivt som muligt. Muligheden for at anvende EMS2 vogntog vil også bidrage positivt til eventuelle trængselsmæssige udfordringer, da et EMS2 vogntog vil kunne fragte to 40-fods containere med kun et trækkende motorkøretøj.

### **Dimensionering af kryds til modulvogntog og dobbeltrailere**

Den trafikale afvikling i krydsene forenden af tunnelen er afgørende for den tunge trafik til og fra havnen for at opnå de ønskede gevinster og opfylde formålet ved tunnelen. Det konkrete design af krydset bør derfor sikre, at der foretages færrest muligt sving for lastbiltrafikken til og fra havnen. Det bør alt andet lige medføre en hurtigere og bedre afvikling af trafikken i området. Dette vil også komme rejsende til og fra færgeterminalen til gavn.

Derfor er DI meget bekymret for det nuværende design af dels krydset Østhavnsvej, Marselistunnelen og Oliehavnsvej, dels af krydset Oliehavnsvej og Sydhavnsgade. Vi mener ikke krydsene i tilstrækkelig grad tilgodeser en rimelig trafikafviklingen for lastbiler i almindelighed og de store lastvognstog i særdeleshed samt at særtransporter med ekstra brede laster kan komme igennem vejkrydsene og ind i tunnelen. Vi mener endvidere, at det er det helt afgørende, at krydsene dimensioneres, så de reelt kan håndtere den fremtidige trafik. Efter vores oplysninger, så er vejkrydsene i projektet tæt på maksimum kapacitet med trafikprognose frem til 2040, det vil sige blot 5 år efter indvielse af tunnelen.

DI mener, at krydsene allerede nu bør designes og anlægges, så der gives en hensigtsmæssig og fremtidssikret her den tunge transport herunder en mulighed for modulvogntog og dobbeltrailere



kan passere. Der opfordres til, at koordinere nærmere med Aarhus Havn om en hensigtsmæssig udformning af krydsene.

**Anlæg af tunnel og kryds til modulvogntog og dobbelttrailere fra start af**

Det er vigtigt for DI, at miljøkonsekvensvurderingen og anlægsloven ikke blot er til hindrer for at ovenstående eventuelt kan gennemføres senere, men det allerede nu bekræftes, at anlægget faktisk fra start af anlægges, så det er muligt af køre med modulvogntog og dobbelttrailere i såvel tunnel som i krydsene samt at krydsene er kapacitetsmæssigt designet så de kan klare den tunge trafik, også på længere sigt.

Det vil være særdeles uhensigtsmæssigt, hvis der allerede kort tid efter indvielsen af tunnelen skal ske ombygninger for at gøre tunnel og/eller kryds klar til at håndtere den tunge trafik på en hensigtsmæssig måde.

Med venlig hilsen

Rune Noack  
Transportpolitisk chef

Transportministeriet  
Att.: Anders Petersen  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Sendt pr. mail til: [arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

Den 5. marts 2025

## **Svar på høring over forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard**

Dansk Erhverv har den 3. februar 2025 modtaget høring over forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard.

Dansk Erhverv har følgende generelle bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Erhverv støtter lovforslaget og anlægsprojektet i sin helhed og bemærker i den forbindelse, at anlægsprojektet har til formål at sikre en effektiv og sikker transport fra motorvejsnettet til Aarhus Midtby og Danmarks største containerhavn Aarhus Havn, og at tunnelen samtidig forventes at medføre en væsentlig reduktion af miljø- og støjgener i Aarhus By. En tunnel under Marselis Boulevard er nødvendig for en smidig og effektiv logistik på Aarhus Havn og har dermed også stor betydning for smidig afvikling af den import og eksport, der sker via havnens arealer.

Derfor er det efter Dansk Erhvervs opfattelse helt afgørende, at det færdige anlæg er designet og etableret på en måde, der tilgodeser netop den tunge godstransport til og fra Aarhus Havn. Efter vores opfattelse er der imidlertid væsentlige udfordringer ved det anlægsprojekt, som Vejdirektoratet har skitseret, vedrørende krydsudformningen ved den østlige tilkobling til tunnelen.

Som projektet foreligger pt, skal trafikken fra havnen via Østhavnvej foretage et venstresving i lysreguleringen for at blive ledt hen til tunnelen. Tilsvarende skal trafikken fra Oliehavnsvej foretage et venstresving i krydset ved Sydhavnsgade for at blive ledt hen til tunnelen. Som det er påpeget fra flere sider i forbindelse med MKV-høringen, indebærer denne krydsudformning en særdeles u hensigtsmæssig løsning for så vidt angår godstransporten til og fra havnen.

Det er vigtigt, at der i dialog mellem Transportministeriet/Vejdirektoratet og Aarhus Kommune og Aarhus Havn findes en løsning, som i højere grad tilgodeser godstransporten. Desuden bør anlægsprojektet efter Dansk Erhvervs opfattelse dimensioneres med henblik på, at modulvogntog og dobbelttrailere i fremtiden kan komme direkte til og fra havneområdet.

Dansk Erhverv skal derfor anbefale, at det indarbejdes i lovforslagets almindelige bemærkninger, at *"lovforslaget skal understøtte grundlaget for den politiske aftale bag Marselistunnelen om at*

*sikre en effektiv transport til og fra havnen i Aarhus, og at krydsudformningen for den østlige tilslutning til tunnelen derfor drøftes og aftales nærmere mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune og Aarhus Havn efter lovforslagets vedtagelse”.*

Dansk Erhverv skal i den forbindelse henvise til det høringssvar, der blev sendt til Vejdirektoratet i forbindelse med høringen over projektets miljøkonsekvensvurdering.

Dansk Erhverv finder det i øvrigt beklageligt, at der ikke foreligger et høringsnotat fra Vejdirektoratet, som samler op på MKV-høringen, før fristen for bemærkninger til selve lovforslaget udløber den 5. marts 2025. Dansk Erhverv har dog samtidig forståelse for, at der har været tale om en presset tidsplan og skal i den sammenhæng udtrykke tilfredshed med, at der er udsigt til at få fremsat og vedtaget lovforslaget i indeværende folketingssamling.

Dansk Erhverv har ingen bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Med venlig hilsen

**Morten Lorentzen**  
Chefkonsulent



Transportministeriet

Att.: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

J. nr.: 2024-2369

## Høringssvar - anlægslov, Marselis tunnel

Danske Shipping- og Havnevirksomheder, DSHV, takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard.

DSHV ser stort potentiale i projektet, da formålet med anlægget er at afhjælpe særligt den tunge trafikafvikling fra Aarhus Havn i fremtiden – altså en fremtidssikring af erhvervet på havnen. DSHV giver derfor sin fulde opbakning til projektet.

DSHV lægger dog afgørende vægt på at anlægget er fremtidssikret. Det vil sige til også at kunne sikre den tunge transport også efter 2040, og skal derfor anbefale:

- at det skrives direkte ind i lovbemærkningerne til anlægsloven, at både tunnel og kryds fra start anlægges, så de er dimensioneret for modulvogntog (EMS1) og dobbelttrailere (EMS2), og
- at der fra start sikres en hensigtsmæssig og fremtidssikret trafikafvikling for den tunge trafik i krydsene, således projektets hovedformål – at give den tunge trafik en direkte og højklasset forbindelse mellem havnen og motorvejen – sikres politisk.

### Bekymring for lovgivningsproces

Som også DI har givet udtryk for i sit høringssvar, så er DSHV også bekymret for processen som følge af, at anlægsloven sendes i høring før miljøkonsekvensvurderingen er endeligt afsluttet. Vejdirektoratet har ved frist for høringssvar til nærværende anlægslov stadig ikke offentliggjort deres høringsnotat, hvor de behandler de spørgsmål, som blev fremsendt i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen. Det er derfor ikke muligt, at se om projektet i miljøkonsekvensvurderingen er blevet justeret som følge af de indsendte bemærkninger eller projektet er fastholdt herunder Vejdirektoratets bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

Derfor vil høringssvaret, som blev fremsendt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen for Marselis tunnel vedlægges og fremsendes som del af nærværende høringssvar.

Venlig hilsen

**Mona Hyldgaard Møller**

Danske Shipping- og Havnevirksomheder  
Sekretariatsleder



## Vejdirektoratet

### Høringssvar fra Danske Shipping- og Havnevirksomheder om miljøkonsekvensvurdering (MKV) for anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus

Danske Shipping- og Havnevirksomheder kvitterer hermed på tilsvarende vis som DI for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen (MKV) for anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. Som også DI finder, så er vi enige i, at det vil være positivt for trafikafviklingen til og fra Aarhus Havn. Med mængden af trafik forbundet med aktiviteterne på havnen, ser vi det værende et nødvendigt næste skridt at skabe bedre kobling mellem Aarhus Havn og motorvejsnettet med de effekter det bl.a. vil få på lokalmiljø, herunder beboere.

#### *Vejføring*

Ved beslutning om den endelige vejføring, skal der selvfølgelig tages højde de tilvejebragte data, som fx hvor mange lastbiler der er i dag, og den forventede udvikling heri, og hvordan den trafik bedst føres til og fra havnen i forhold til tunnelen. Aarhus Havn har fået udarbejdet en rapport af Rambøll, som vi vil anbefale tages i betragtning i den sammenhæng. Alternativet, hvor man ikke har taget højde for den tid en lastbil reelt bruger i forbindelse med sving i lyskryds, vil særligt i spidsbelastningsperioder blive et problem fra start, men med den forventede udvikling i godsmængder på Aarhus Havn, vil det kun blive værre, og når nu det hele er i udviklingsfasen, så kan man ikke bevidst se bort fra det.

I samme ombæring bør tunnel og adgang hertil dimensioneres, så tunnelen fremtidssikres med henblik på, at modulvogntog kan komme direkte til og fra Aarhus Havn.

#### *Økonomi*

Helt overordnet finder Danske Shipping- og Havnevirksomheder, at der fra centralt politisk hold bør prioriteres at finde de nødvendige økonomiske midler, for at kunne anlægge en fremtidssikret løsning, da en tunnel under Marselis Boulevard vil være en fordel både lokalt og regionalt med den udvikling, der forventes i netop Aarhus.

I forhold til den økonomiske fordeling internt i Aarhus, lægges der op til en ligelig fordeling mellem Aarhus Kommune, betalt ved anvendelse af dækningsafgift og Aarhus Havn. Det vil sige, at de virksomheder, der ligger på havnen både skal betale via dækningsafgift og som bruger af havnen. Det sætter både Havnen og virksomhederne på havnen i en konkurrencemæssig udsat situation; Dækningsafgiften er fastholdt og opkræves i Aarhus som en af få jyske kommuner, og samtidig øges omkostningerne for virksomhederne på havnen, hvor ca. 75 % af al dansk containertransport er afhængige af at foregå via en havn, men ikke nødvendigvis behøver at ske fra Aarhus. Beslutningstagerne bør derfor være opmærksomme på, at



såfremt virksomhederne på havnen i Aarhus kommer til at skulle betale dobbelt for en tunnel som alle virksomheder og lokale i byen får glæde af, så kan det gøre andre havne mere attraktive. Havnen er selv opmærksomme på problematikken, men der bør også være opmærksomhed herpå i en centralpolitisk sammenhæng.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder støtter i øvrigt op om høringssvaret, som indsendt af DI.

Med venlig hilsen

**Mona Hyldgaard Møller**

Danske Shipping- og Havnevirksomheder  
Sekretariatsleder



DANSKE SHIPPING- OG  
HAVNEVIRKSOMHEDER



Dansk Industri

Transportministeriet  
Att. Anders Petersen  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Vandvejen 7  
DK-8000 Aarhus C  
Tel +45 8613 3266  
port@portofaarhus.dk  
www.aarhushavn.dk

5. marts 2025

## Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard

En veletableret tunnel under Marselis Boulevard er nødvendig for at fremtidssikre transporten til og fra Aarhus Havn, som er Danmarks største erhvervshavn og afgørende for den danske im- og eksport. Aarhus Havn bakker derfor fuldt op om grundlaget for Marselistunnelen, som blandt andet er beskrevet i Infrastrukturplan 2035:

*"I Aarhus er en Marselis-tunnel nødvendig for en effektiv transport til Danmarks største erhvervshavn [...]" (Infrastrukturplan 2035, side 7)*

Det er også derfor, at Aarhus Havn økonomisk bidrager direkte med 300 millioner kroner til projektet.

Aarhus Havn vil derudover gerne kvittere for anlægsloven, som dette høringssvar vedrører, og som Aarhus Havn støtter.

### Bemærkninger vedrørende Vejdirektoratets forslag til krydsudformning ved Marselistunnelen

Aarhus Havn har over en årrække haft en konstruktiv dialog med Vejdirektoratet omkring den konkrete udformning af Marselistunnelen.

Der skal særligt lyde anerkendelse for det oplæg, som er skitseret i forhold til trafikafviklingen i byggeperioden.

Aarhus Havn har dog flere gange udtrykt store betænkeligheder ved Vejdirektoratets forslag til krydsudformning ved Marselistunnelen på Aarhus Havns areal. Det er Aarhus Havns klare vurdering, at **det nuværende forslag ikke understøtter det overordnede formål og grundlag for etablering af tunnelen**, som beskrevet i nærværende anlægslov og i Infrastrukturplan 2035.

Derfor har Aarhus Havn anmodet Rambøll om at udarbejde et alternativt forslag til udformningen af krydsene omkring Marselistunnelens udmunding, der ligger på Aarhus Havns arealer. Vi henviser til vores høringssvar vedr. Miljøkonsekvensvurdering af Marselistunnelen samt tilhørende bilag sendt 9. januar 2025.

Formålet med at udarbejde et alternativt forslag er at undgå de relativt store negative konsekvenser for erhvervslivet, borgere og Aarhus Havn, som Vejdirektoratets forslag vil skabe, herunder at sikre:

- at lastbilerne skal foretage så få sving som muligt (særligt problematisk med venstresving for lastbiler i lyskryds).
- at den samlede kapacitet i lyskrydsene optimeres og tilpasses trafikmængden, som er stærkt varierende over døgnet - ikke mindst Molslinjens ankomster med et betydeligt antal personbiler samtidigt bør prioriteres.
- at erhvervstrafikken fra Oliehavnen, Multiterminalen og Omniterminalen ikke skaber trafikprop og "fanges" i lyskrydset mellem Oliehavnsvej og den forlagte Sydhavnsgade.
- at krydsene kan håndtere modulvogntog, dobbelttrailere (DU02) og særtransporter, som forventes flere af i fremtiden.

Samlet set er det Aarhus Havns vurdering, at det alternative forslag i højere grad øger kapaciteten og sikrer en effektiv transport til og fra havnen til gavn for dansk erhvervsliv og udenrigshandel.

Aarhus Havn vurderer, at det alternative forslag er en mindre projektilpasning og opfordrer derfor til, at der til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard bemærkes, at krydsudformningen skal understøtte grundlaget for Marselistunnelen om at sikre en effektiv transport til og fra havnen i Aarhus, og at krydsudformningen derfor aftales nærmere mellem Vejdirektoratet og Aarhus Havn.

Vi står til rådighed for spørgsmål vedrørende nærværende høringssvar samt forhold vedrørende Marselistunnelen i øvrigt.

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Att.: Anders Petersen

Deres ref.:

Vor ref.: OHO/fba

Dato: 5.3.2025

## **Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard**

DTL Danske Vognmænd takker for modtagelsen af høring over udkast til forslag til lov om etablering af tunnel under Marselis Boulevard.

Vi bakker op omkring etablering af en god løsning, som kan aflaste den nuværende Marselis Boulevard.

DTL Danske Vognmænd vil henlede opmærksomheden på, at tunnelen bør have en indvendig frihøjde på 5,00 m, så man undgår, at mange særtransporter alligevel skal anvende en anden rute for at komme frem til havnen. Ligeledes bør der være stor opmærksom på, at udkørslen fra havnen og tilkørslen til havnen bliver konstrueret således, at både lange og brede særtransport samt længere klimavenlige vogntog af typen High Capacity Transport, der i øjeblikket udbredes i Norden, kan komme frem fra motorvejene og de store hovedveje til havneområdet, uden at der bliver store udfordringer på grund eventuelle skarpe sving og smalle lysreguleringer.

Vi vil også opfordre til, at infrastrukturen bliver holdt intakt for både lange, brede, høje og tunge særtransport under hele den lange byggeperiode, således at store projekttransporter ikke i stedet vil være nødt til at benytte andre havne.

Venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

---

Transportministeriet  
Ministry of Transport  
Vej- og Brokontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

3. marts 2025  
Side 1 af 6

## **Aarhus Kommunes høringssvar vedr. forslag til anlægslov for Marselis Tunnel**

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

### **Bemærkninger vedr.:**

#### Vejstatus

Det bør fremgå klart, at Marselis Boulevard i fremtiden fortsat vil være kommunevej (modsat Åhavevej og vejen i tunnelen, der vil få status som statsveje).

**Mobilitet 1**  
Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

Der bør desuden rettes særskit fokus på signalanlæggene på strækningen. Det er således væsentligt for Aarhus Kommune, at signalanlægget ved Viby Ringvej og signalanlægget ved Skanderborgvej forbliver kommunale signalanlæg. – De er absolut centrale i trafikafviklingen i Aarhus og indgår i en større samordning af det overordnede vejnet.

I krydset ved den østlige tunnelmunding mødes veje med forskellig status og forskellige ejere (havn, stat og evt. kommune i tilfælde af en fremtidig overtagelse af Sydhavnsgade). Her vil det være i alle tre parter interesse, at signalanlægget overvåges af Aarhus Kommune og samordnes med styringen på Strandvejen og Marselis Boulevard osv. Der bør derfor udarbejdes aftale om, at Aarhus Kommune her står for drift af havnens (evt. statens signalanlæg) og kompenseres økonomisk herfor.

Signalanlægget ved Eskelundvej ligger midt på den fremtidige statsvej, Åhavevej, og vil således naturligt blive statsligt. Dette anser Aarhus Kommune for uproblematisk.

#### Entreprisegrænser

Anlægsloven bør indeholde et kort, der viser Vejdirektoratets entreprisegrænser.

Kortet er afgørende for den fremtidige fordeling af udgifter forbundet med etablering af gaderum og for fordelingen af opgaver, pligter og kompetencer forbundet med ledningsarbejder og trafikkoordinering under anlægsarbejdet.

Entrepriseområdet vil for en stor dels vedkommende være udspændt mellem Marselis Boulevards sydlige og nordlige vejskel, men vil dog på den vestlige strækning være udvidet mod nord, udover skel.





Ved tilstødende veje og stier bør entrepriseområdet desuden omfatte de områder heraf, som er nødvendige for at der kan ske fuldstændig tilpasning af vejhjørner, svingspor osv. Den fulde ombygning af Marselis Boulevard fra 4 til 2 spor med ændrede svingbevægelser skal være afspejlet heri.

3. marts 2025  
Side 2 af 6

Som Bilag 1 er vedlagt eksempel fra Aarhus Kommune på et sådant kort.

Aarhus Kommune forudsætter således, at anlægsloven giver staten fuld råden over det areal, der ligger indenfor Entrepriseområdet, således at der fx ikke skal gives gravetilladelse fra Aarhus Kommune, inden for området hvor Anlægsloven er gældende.

Vejdirektoratet skal udarbejde koordinerende ledningsplaner og tværsnit inden for Anlægslovens område i samarbejde med Aarhus Kommune. Aarhus Kommune godkender efterfølgende ledningsplanerne og tværsnit.

De krav til ledningsplaceringer, retableringer m.v., der indgår i ledningsprotokollerne, skal svare til Aarhus Kommunes standard.

#### Ekspropriation og kompensation til borgere

Aarhus Kommune skal opfordre til, at der i anlægsbudgettet afsættes midler til ekspropriation og genekompensation for de borgere, som rammes af gener, som er udenfor de almindelige tålegrænser (afsnit 3.4).

Aarhus Kommune skal også opfordre til, at der laves en pulje til kompensation for borgere, der rammes af gener udover Aarhus Kommunes støjgrænser. Det uklart, hvad der sker, hvis Vejdirektoratet støjer udover Aarhus Kommunes grænseværdier, men under den normale "tålegrænse" (afsnit 3.8.1).

#### Støjbekæmpelse under anlægsfasen

Aarhus Kommune skal opfordre til, at de beskrevne krav til afskærmning (afsnit 10.6.4) skærpes i de hårdest ramte områder.

#### Støjvolden ved Stavtrup

Det skal bemærkes, at denne kræver særskilt miljøgodkendelse.

#### Myndighedsrollen i fbm. tilsyn og afgørelser

Vedrørende § 6 i Anlægsloven fremføres det, at kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren, samt, at hvis det ved skøn er muligt at inddrage hensynet til ansøger, bygherre eller samfundsmæssigt hensyn, vil transportministeren kunne lægge afgørende vægt på disse, ved en afgørelse af klagesagen og udnytte sin viden om anlægsprojektet. Senere fremføres det, at dette "vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og



afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt."

3. marts 2025

Side 3 af 6

Endvidere står der, at "Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag." Det fremføres også, at transportministeren som myndighed "har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt."

Aarhus Kommune finder det ikke hensigtsmæssigt, at der ikke er en klar myndighedsrolle ifm. tilsyn og afgørelser, og at transportministeren kan tilsidesætte kommunalbestyrelsens tilsynsafgørelser.

#### Placering af tilsynsmyndighed på støjområdet

§ 7 omhandler fastsættelsen af regler for projektet. Det fremføres at "Bestemmelsen vil således medføre, at projektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af projektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn."

§ 7 synes primært at omhandle støj. Der står endvidere, at "Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv."

Aarhus Kommune finder på ovenstående baggrund, at det ikke er hensigtsmæssigt at være tilsynsmyndighed på støjområdet. Aarhus Kommune vil foreslå, at tilsyn relateret til støj i forbindelse med anlægsarbejdet, placeres hos en anden myndighed. For at sikre armslængdeprincippet kunne dette fx være Miljøstyrelsen som har erfaring med tilsyn på med støj på miljøområdet.

#### Forhold for bilister og lastbiler

Der skal i anlægsperioden sikres god fremkommelighed og trafiksikkerhed for bilister og tung transport som færdes på langs og på tværs af Marselis Boulevard. Det er vigtigt at Vejdirektoratet får opsat god skiltning og vejvisning i forbindelse med projektet både tæt på og længere væk fra arbejdsområdet.

Vejdirektoratet skal koordinere deres anlægsarbejder med andre større anlægsprojekter i nærheden af projektet. Aarhus Kommune deltager selvfølgelig gerne i arbejdet.

Ved udformning af krydset forenden af tunneludmunding øst, skal der være en særlig opmærksomhed omkring de venstresvingende fra Aarhus Havn for at skabe god fremkommelighed og trafiksikkerhed. Krydsets fulde geometri



skal designes med ekstra lange vogntog - modulvogntog (EMS11) og dobbelttraillervogntog ((EMS2) - som medvirkende designparametre.

3. marts 2025  
Side 4 af 6

Krydset må desuden ikke lægge begrænsninger (højde, længde, bredde) - i forhold til rammerne vest for Strandvejen - på særtransporters vej ind og ud af havnen.

#### Forhold for lette trafikanter

Det skal i anlægsperioden sikres at fodgængere og cyklister kan færdes på langs og på tværs af Marselis Boulevard.

Der vil være behov for, at det adfærdsmæssigt er let og oplagt at gå eller cykle i området og at der er en god fleksibilitet og ikke for store omveje for de bløde trafikanter samt god skiltning.

Der bør i anlægsperioden etableres en stiadgang til Forældreskolen fra Rungstedvej via Forældreskolens egen matrikler (Rungstedvej 4, 6 og 8), så skolebørn ikke skal færdes unødigt på Marselis Boulevard.

#### Træer

Eksisterende træer indenfor entrepriseområdet skal bevares og beskyttes i anlægsperioden, så vidt det anlægsteknisk er muligt.

Er det ikke muligt skal træerne erstattes indenfor projektområdet. For den del der er på eller indenfor Ringgadeforløbet skal det ske 1:2 jf. Kommuneplan 2027 – Tema. Et grønnere Aarhus med mere blåt: *"Det nuværende antal af bytræer skal bevares på kommunale arealer inden for Ringgaden. Hvor det ikke er muligt at bevare træerne, skal de erstattes af dobbelt så mange nye træer, som plantes inden for Ringgaden."*

#### Fredede og bevaringsværdige bygninger

På side 45 og i afsnit 10.7 foretages opremsning fredede bygninger og bevaringsværdige bygninger. Denne er imidlertid uddateret, idet Aarhus Byråd i august 2024 vedtog en ny bevaringsværdighedsliste. – Denne er desværre ikke uploadet til Slots og Kulturstyrelsen, men findes kun på Aarhus Kommunes hjemmeside.

Særligt bemærkes det, at Strandvejen 50 og TDC-bygningen på hjørnet af Åhavevej/Skanderborgvej er udpeget som bevaringsværdige i klasse 4 (laveste klasse). Disse bygninger står til nedrykning i VD's projekt.

De angivne tal bør således korrigeres.



### **Fravigelser fra gældende lovgivning, kompetenceovertagelse m.v.**

Det noteres, at lovforslaget på en række områder fraviger lovgivning, som Aarhus Kommune administrerer, og at ministeriet/Vejdirektoratet med anlægsloven overtager eller kan overtage kompetence fra kommunen.

3. marts 2025

Side 5 af 6

Aarhus Kommune tager således følgende ad notam:

Visse regler på kommunens område sættes ud af kraft, og kommunen har således ingen opgaver i forbindelse med disse (§ 5), når det vedrører anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstatningsnatur uden for anlægsområdet.

- Det gælder:
  - Kravet om landzonetilladelse, planlovens § 35, stk. 1.
  - Kravet om tilladelse til anvendelsesændring af kortlagt arealer, jf. jordforureningslovens § 8.
  - Regler om offentlige anlæg i det åbne land, jf. naturbeskyttelseslovens § 20.
  - Dispensationer fra sø- og åbeskyttelseslinjen samt skovbygge- linjen, jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1.
  - Krav om kommune- og lokalplanlægning.
- Men det gælder ikke andre regler, f.eks.
  - Krav om udlednings- eller tilslutningstilladelse efter MBL § 28
  - Håndtering af forurennet jord efter MBL § 19.
  - Krav om miljøgodkendelse af støjvold efter MBL § 33.
  - Dispensation fra NBL § 3 om beskyttet natur (ministeriet forventer ikke, at det vil blive nødvendigt, men har dog taget højde for, at der vil kunne blive tale om erstatningsnatur).
  - Dispensation fra NBL § 19 om fortidsmindebeskyttelseslinjen (Ministeriet oplyser, at der ikke sker anlæg inden for disse).
  - Reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, der ikke fraveget.
- I det omfang Aarhus Kommune fortsat har kompetencen og skal foretage en skønsmæssig vurdering efter en bestemmelse, har anlægsloven betydning for skønnet:
  - Hvis kommunen skal inddrage den mulige påvirkning af miljøet, skal kommunen lægge ministeriets miljøvurdering til grund (s. 89). Det kunne f.eks. være relevant i forhold til en udlednings- eller tilslutningstilladelse, hvor ministeriets miljøvurdering vurderer, at der ikke er problemer med indsatsbekendtgørelsen.
  - Kommunen opfordres til at lade hensynet til projektet indgå med betydelig vægt (s. 30).

Transportministeren kan vælge at fastsætte regler om forurening og gener og dermed sætte miljølovgivningen og f.eks. kommunens støjregulativ ud af kraft (§ 7 + § 8).

- Ministeriet forventer at kunne overholde kommunens støjregulativ. Men hvis det viser sig ikke at være muligt, kan de fastsætte deres eget støjregulativ. De forventer selv, at det kun vil være relevant, hvis kommunen skærper støjregulativet.



3. marts 2025  
Side 6 af 6

- Ministeriet kan herunder fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse og udpege en anden tilsynsmyndighed end kommunen
- Fastsætter ministeriet regler, skal de også fastsætte regler om kompensation for beboere, der udsættes for gener, der overstiger den naboretlige tålegrænse (håndteres og finansieres af staten).
- Beboere, som udsættes for støj over den naboretlige tålegrænse, skal evt. tilbydes
  - enten overtagelse af staten (håndteres og finansieres af staten)
  - eller genhusning via kommunen
  - i alle tilfælde bør staten afholde omkostningerne ved genhusningen.
- Fastsætter ministeriet regler, ophæves eventuelle allerede meddelte kommunale påbud
- Fastsætter ministeriet regler, gælder byfornyelseslovens regler om kondemnering pga. støj ikke

Klageadgangen i forhold til visse kommunale afgørelser flyttes til transportministeren (§ 6).

- Gælder for afgørelser efter følgende love + bekendtgørelser fastsat efter lovene:
  - Miljøbeskyttelsesloven
  - Naturbeskyttelsesloven
  - Byggeloven
  - Vandforsyningsloven
  - Vandløbsloven (bortset fra ekspropriationsreglerne)
- Gælder også tilsynssager efter disse regler og aktindsigt i forhold til sager efter disse regler.
- Ankestyrelsen har heller ikke kompetence. Sagerne kan dog indbringes for ombudsmanden eller domstolene.
- Der fastsættes en generel søgsmålsfrist på 6 måneder

Transportministeren kan overtage (udøve call-in) visse kommunale sager (§ 6, stk. 3)

- Samme love som ovenfor
- Efter bemærkningerne er bestemmelsen tænkt brugt, hvis kommunen er for længe om at træffe afgørelse

Med venlig hilsen

Michael Tolstrup,  
Forvaltningschef, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Trine Buus Karlsen  
Områdechef, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

## Bilag

Bilag 1 Entreprisegrænser (eksempel)



