

Aarhus D. 13. juni 2022

Til
Aarhus kommune
Teknik og Miljø
Plan, Byggeri og Miljø

Bemærkninger til idéfase vedr. *Tunnel under Marselis Boulevard og genindretning af Marselis Boulevard*

Danmarks Naturfredningsforening i Aarhus (DN) ønsker hermed at bidrage til den indledende fase med nogle overordnede betragtninger om behov og evt. realisering.

Behov eller ej?

Skønt der givetvis er et politisk flertal og stærke erhvervsinteresser, som fortsat ønsker en Marselistunnel er det alligevel tankevækkende, at en sådan ikke har været genstand for en demokratisk og inddragende debat i de seneste mange år. Den beslutning, som der nu endelig synes at være statslig finansiering til at realisere, er således truffet for mange år siden, under et andet Byråd valgt af en delvist anden befolkning og i en anden tid, hvor samfundets prioriteringer sjældent afspejlede de allerede dengang presserende klimaudfordringer.

I dag er Verden imidlertid en anden og det er blevet legitimt at stille spørgsmålstegn ved store anlægsprojekter, som i deres essens har til formål at fremme materiel vækst og derved direkte understøtter en stigende trafik, produktion, CO₂-udledning og belastning af naturgrundlaget.

I lyset af såvel den alarmerende klimakrise som Aarhus Kommunes prisværdige – og nødvendige – målsætning om CO₂-neutralitet i 2030 finder DN, at selve behovet for en Marselistunnel bør tages op til fornyet politisk diskussion; nøjagtig som vi mener det bør være tilfældet for de aktuelle planer for den omfattende udvidelse af Aarhus Havn, som jo i væsentligt omfang ligger til grund for ønsket om etablering af Marselistunnelen. Det forekommer stærkt usandsynligt, at sådanne store anlægsprojekter kan gennemføres uden at have markant negativ effekt på kommunens klimamålsætninger, både i etablerings- og i driftsfasen, og det bør naturligvis indgå i et revideret beslutningsgrundlag.

Med andre ord er det DN's opfattelse, at det erklærede behov for en Marselistunnel bygger på en fortidig præmis, som ikke rummer nutidens erkendelse af situationens alvor og, at projektet er i direkte modstrid med det reelle og bredt anerkendte behov for grøn omstilling af samfundet.

Såfremt Marselistunnelen realiseres

Trods DN's grundlæggende skepsis overfor anlægsprojektet, ønsker vi alligevel at bidrage med forslag til, hvordan en Marselistunnel i givet fald kan udføres på en måde, som forløser et grønt og rekreativt potentiale, til glæde og gavn for byen og dens borgere.

Trafikken under jorden

Det synes helt indlysende, at etablering af en Marselistunnel må have som formål at løse eksisterende trafikudfordringer på Marselis Boulevard (som følge af dens funktion som hovedfærdselsåre mellem E45 og Aarhus Havn) og i praksis lægge disse under terræn. DN finder det således helt forfejlet, hvis man samtidig med etablering af en tunnel, ønsker at opretholde tæt trafik over jorden og derved altså øger den samlede trafikafvikling på strækningen, blot i to plan.

I stedet bør tunnelen dimensioneres med en kapacitet til den samlede trafik mellem Aarhus Havn og Sydmotorvejen/E45 (inklusive evt. fremskrivning af trafikmængder), og der bør over terræn alene planlægges for en to-sporet, fartdæmpet vej til betjening af de lokalt bosatte samt til lokal ærindekørsel. Således vil tunnelen også give personbiler en regulær og smidig adgang uden trafiklys til Havnen, eller til midtbyen ad Sydhavnsgade. Ved Skanderborgvej bør der etableres forbindelse med trafikken i tunnelen, ved ramper til terræn.

En grøn korridor

En sådan løsning rummer spændende perspektiver for både natur og mennesker, og mulighed for en visionær realisering af en bred, grøn, rekreativ korridor på tværs af den sydlige del af byen, uden den støj, trængsel og partikelforurening, som i dag præger bydelen. Den vil samtidig imødekomme det udtalte behov for sammenhængende, grønne områder, som efterspørges bredt i den aarhusianske befolkning og som kun vil blive mere påtrængende i en stadig mere fortættet by med stadig længere til udkanten.

Med det nuværende boulevardtracés bredde, vil en to-sporet vej efterlade rigeligt med plads til en dobbeltrettet cykelsti, der vil gøre det muligt at cykle trafik sikkert og i attraktive omgivelser fra Brabrandstien ved Eskelund, til kysten og Marselisborgskovene syd for byen. En sådan cykelforbindelse må krydse Skanderborgvej, Jyllands Alle, Station Alle og Dalgas Boulevard uden at cyklerne skal holde ved rødt lys ved overfartsvejene. Formodentlig vil det være lettest, hvis man – samtidig med at man udgraver tunnelen – fører cykelstien under de nævnte veje, parallelt med tunnelen. En cykeltunnel behøver ikke at være særligt høj og samtidig vil den – rigtigt udført – ikke væsentligt hindre dyrelivet at passere langs cykelstien.

Sideløbende med cykelstien vil der være plads til en levende, grøn korridor med plads til ophold for både dyr og mennesker. Området vil flere steder kunne få egentligt parkpræg, og der vil kunne plantes løvtræer, hvis skyggefulde kroner med årene vil få lov at vokse sig store, fordi afstanden til nærliggende boliger ikke udgør skyggegener.

Den grønne korridor vil ligeledes skabe tilknytning og sammenhæng til de tilstødende, eksisterende rekreative områder ved ASA's boldbaner og det retablerede grønne område med Marselisborg Centret.

Og endelig vil boulevarden udgøre en potentiel økologisk forbindelse mellem Aarhus ådal og de vidtstrakte skove syd for byen. Funktionaliteten kunne helt oplagt understøttes ved en begrønning af den relativt brede vej Birketinget, mellem Havreballeskov og Marselis Boulevard, hvor man samtidig kunne reducere biltrafik og fremme cyklismen.

Til inspiration

Ovenstående forslag er ikke grundigt gennemarbejdede, men søger først og fremmest at pege på en række muligheder for at gøre tingene anderledes. De tager udgangspunkt i ønsket om at indtænke en fremtidig havnetunnel ikke kun i byens infrastrukturelle planlægning, men i udviklingen af en levende og borgervenlig bydel. Skal en Marselistunnel udgraves under jorden, bør man som minimum kompensere for det negative klima- og ressourceregnskab ved et design, der bidrager til et grønt, bæredygtigt og attraktivt byrum over jorden.

Med venlig hilsen
Sebastian Jonshøj, formand