



Svar på 10-dages forespørgsel fra EL om Marselistunnel, havnetrafik og CO2 belastning

3. maj 2021
Side 1 af 3

Borgmesterens Afdeling har d. 20. april modtaget en 10-dages forespørgsel fra Viggo Jonassen, Enhedslisten i Aarhus Byråd, stilet til borgmester og havnebestyrelsesformand Jacob Bundsgaard.

Borgmesterens Afdeling har til besvarelsen indhentet input fra Aarhus Havn som indgår i nedenstående besvarelse af spørgsmålene.

Hvad vil det betyde for havnetrafikken, hvis et andet af borgmesterens drømmeprojekter, Kattegat-broen bliver til virkelighed? Der bliver nok ikke meget Molslinie-trafik tilbage. Hvor mange færre biler?

I forhold til en fast Kattegatforbindelse, så gennemføres der i øjeblikket en forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse, som ventes afsluttet ultimo 2021. Som en del af forundersøgelsen er udarbejdet en foreløbig linjeføringsundersøgelse, som belyser mulige linjeføringskorridorer, men der er ikke taget stilling til hvilke linjeføringer der eventuelt arbejdes videre med. Der foreligger heller ikke tal for hvordan en fast Kattegatforbindelse vil påvirke trafikken lokalt. Det er derfor endnu for tidligt at konkludere på hvad en fast Kattegatforbindelse eventuelt vil betyde for trafikken til Aarhus Havn og Molslinjen.

Aarhus Havn oplyser, at godsmængderne fra Sjælland til Aarhus Havn aktuelt er relativt begrænsede, men med en Kattegatforbindelse vil godset fra Sjælland få kortere og hurtigere vej til Aarhus Havn – og den mertrafik vil fra det sted, hvor Kattegatforbindelsen bliver landfæstet i Jylland blive kørt til havnen ad Marselis Boulevard.

I forhold til trafikken til Molslinjen ved realiseringen af en fast Kattegatforbindelse, så fremgår det af den [strategiske analyse af en fast Kattegatforbindelse fra 2018](#), at ca. 20% af trafikken på en fast Kattegatforbindelse forventes at være trafik der overflyttes fra fly og færger. Det forudsættes i analysen at færgetrafik mellem Jylland, Sjælland og Samsø lukker. Dette vil dog formentlig blive belyst nærmere i forbindelse med en eventuel VVM-undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse.

I den sammenhæng er det imidlertid vigtigt at understrege, at selvom trafikken til og fra Molslinjen via Marselis Boulevard måtte forsvinde i forbindelse med etableringen af en fast Kattegatforbindelse, så ændrer det ikke ved behovet for en Marselistunnel.

For Aarhus Kommune er det primære formål med en tunnel under Marselis Boulevard at begrænse de miljømæssige konsekvenser af de mange sættevognstog og lastbiler som dagligt kører via Marselis Boulevard til Aarhus Havn. Her over året vurderes der i gennemsnit at køre ca. 3.000 lastbiler og

BORGMESTERENS AFDELING

Sekretariat, Erhverv og Kommuni-
kation
Aarhus Kommune

Erhverv og Bæredygtig udvik- ling

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00
Direkte telefon: 23 32 94 27

Direkte e-mail:
mavj@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 21/038321-4
Sagsbehandler:
Maria Fønss Vestergaard



sættevognstog på Marselis Boulevard, svarende til 16-19 % af den samlede trafik, hvilket er en meget høj andel.

3. maj 2021
Side 2 af 3

Der kørte i 2019 ca. 18.400 biler/lastbiler på Marselis Boulevard. Nyeste beregninger viser, at der *uden* en Marselistunnel kan forventes godt 27.000 biler på Marselis Boulevard i 2035, hvor en fast Kattegatforbindelse kan forventes at stå færdig. Med en Marselistunnel forventes ca. 16.000 køretøjer i tunnelen på hverdage og ca. 14.000 køretøjer på vejen oven på tunnelen. Dermed vil de ca. 1,2 mio. årlige biler på Marselis Boulevard som i dag kan henledes til Molslinjen, være indhentet af trafikvæksten.

Hvor stor en andel af containeromsætningen og bulk-omsætningen vedrører handel med Kina? Og hvad vil det betyde for havnetrafikken, hvis handelen med Kina mindskes – enten som følge af handelskrig mellem USA/EU og Kina, eller som følge af svinepest i Danmark? Flæskeeksporten til Kina fylder jo en del på containerskibene ud af Aarhus. Det er vel også tænkeligt, at valutakurserne justeres, så at de kunstigt billige kinesiske varer stiger i pris – og importen derfor stagnerer eller mindskes.

Aarhus Havn oplyser, at havnen ikke har mulighed for specifikt at vurdere konsekvenserne af enkelthændelser i forhold til Kina. Omsætningen via Aarhus Havn påvirkes af en lang række forhold - men primært forbrugsmønstret i Danmark og Asien og dermed import- og eksportstrukturen. Både forbrugsmønstret og import/eksportstrukturen ændres over tid. Der er forventninger om en eksplosiv vækst på mere end 2 mia. mennesker i den asiatiske middelklasse alene indenfor de kommende 10 år. Denne middelklasse er udover at være købestærke yderst interesseret i forbrugsgoder fra den vestlige verden – herunder fødevarer, forbrugsvarer og industriprodukter.

Har havnen eller kommunen en langtidsprognose for de enkelte varegrupper, der omsættes over Aarhus Havn?

Aarhus Havn oplyser, at når udvidelsen af Aarhus Havn står færdig i 2050, vil de nye arealer alene at have en godskapacitet på ca. 5,5 mio. tons gods. Godsomsætningen på det nye område forventes på det tidspunkt at være ca. 4,6 mio. tons. Godsomsætningen i den eksisterende havn forventes i 2050 at være ca. 15 mio. tons. Med den forventede udvikling inden for de forskellige aktivitetsområder, så vil containertrafikken være den klart største faktor i skibstrafikken i 2050 med 36 % af alle anløb. Havnen forventer desuden en fremgang inden for flydende bulkgoods, som forventes at udgøre ca. 25%, men også fast bulk og stykgods vil udgøre betydelige andele af skibstrafikken.



3. maj 2021
Side 3 af 3

Vil Aarhus mindske CO2 udledningen ved at få flere containere sat på jernbane og færre på biler ud igennem Aarhus?

Aarhus Havn oplyser, at containere på jernbane ikke nødvendigvis reducerer CO2-udledningen sammenlignet med biltransport. Det afhænger både af hvor fra og til godset skal fragtes, ligesom det er afgørende, hvilket brændstof, der benyttes.

Til orientering kan det oplyses, at Aarhus Havn gerne ser togtransporten forøget. Den nuværende banekapacitet er langt fra udnyttet, og Aarhus Havn har aktuelt foreslået, at jernbanen på havnen overtages af staten således den synkroniseres med det nationale banenet med det motiv at øge jernbanens konkurrenceevne.

Med venlig hilsen

Jacob Bundsgaard
Borgmester

/

Niels Højberg
Stadsdirektør