

## **Indsigelse imod udvidelse af Aarhus havn, jfr. Forslag til Lokalplan 1163.**

Richard og Anne Thomsen. 7. Marts 2022

Den foreslåede udvidelse af Aarhus havn medfører helt uacceptable miljø, råstof og visuelle konsekvenser for Aarhus og for Aarhusbugten, som ikke er nødvendige, hvis man gør sig den ulejlighed at se behovet i et lidt større perspektiv end Aarhus Kommunes-Aarhus Havns.

Aarhus er for borgere og for vores omverden først og fremmest en by ved Aarhusbugten – og ikke alene en havneby.

Vi skal – frem for alt – tænke det rene og mest mulige miljø ind i borgere og virksomheders behov.

Så min opfordring er at gentænke to store projekter – gentænk dem i en ren miljømæssig optik. Det bliver projekter, som fremtidige generationer skal leve i og med – så husk det, hvis I og vi mener noget med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

I det efterfølgende beskrives en alternativ 100 ha løsning på udvidelse af havnebetjeningen i Aarhus, som består af to dele.

### **Resume af alternativet**

Del 1. Omfatter oprettelsen af en containerterminal ved Logistikparken, vest for Aarhus by. Containerne fragtes til og fra terminalen med godstog, der pendler mellem havnen og Logistikparken.

Togtransporten overflødiggjør etablering af Marselis tunnelen, da alle containere til og fra havnen alene kan transporteres på jernbane.

Del 2. Omfatter etablering af en ny international dybvandshavn ved Glatved. Ved Glatved er der stor naturlig vanddybde tæt på kysten, som giver meget større mulighed for dybtgående containerskibe imod beskeden en uddybning.

Baglandet bliver allerede i dag brugt til tekniske installationer i det ca. 100 ha store råstof udgravede område. I takt med at råstofudgravningen fortsætter, vil arealet kunne tredobles. Afstanden til eksisterende motorvej og jernbane er mindre end 10 kilometer, og går igennem tyndt befolkede områder.

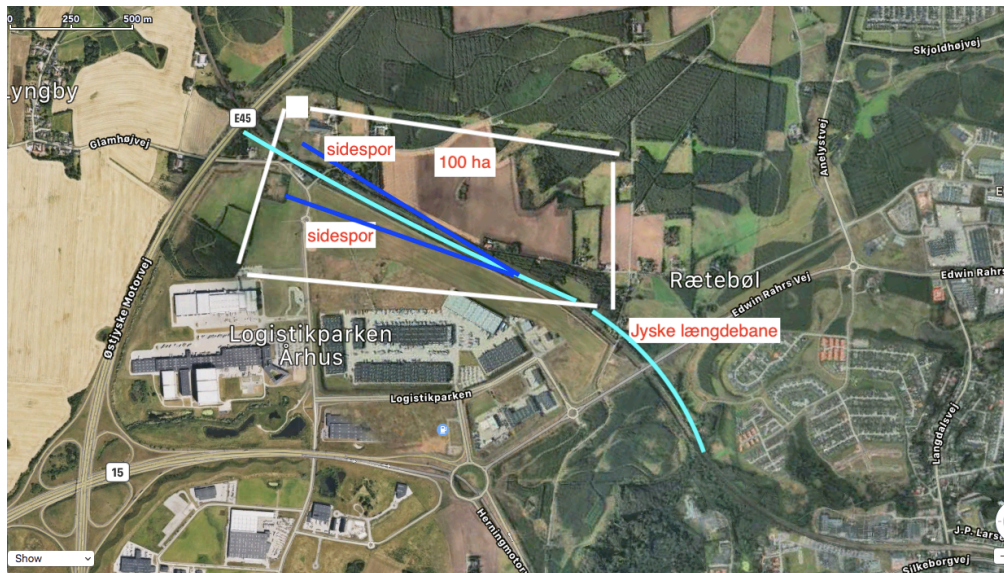
Forlængelse af motorvejen kan ske fra Tirstrup. Hvis der laves sidespor fra Grenåbanen lidt længere inde i land end de 10 kilometer, kan jernbanen lægges forbi Tirstrup lufthavn, som ved samme lejlighed kan blive betjent med letbane til Aarhus.

En ny international dybvandshavn ved Glatved med ny infrastruktur med udvidelse af jernbane og motorvej vil være et stort, regionalt udviklingspotentiale for Aarhus Havn, Regionen og de to Djurslandskommuner. Besparelsen ved at droppe Marselis tunnelen og den foreslåede havneudvidelse i Aarhus vil gøre det økonomisk muligt ved Glatved at etablere en langt mere fremtidssikret, international og optimal dybvandshavn med hensyn til vanddybder, miljøpåvirkning og trafikinfrastruktur.

## Del 1. Containerterminal ved Logistikparken

Det foreslås at udbygge Logistikparken, hvor motorvejene nord, syd og vest mødes med den nordgående jyske længdebane fra Aarhus H og havnen.

På nedestående kort fremgår det, at der nord for nuværende bygninger på Logistikparken findes et areal på mindst 100 ha der med lidt positiv tilgang passende kan indrettes til container terminal.



Den nordgående jyske længdebane passerer arealet. Der mangler blot etablering af sidespor. Ved at køre med halvtimedrift døgnet rundt med pendlende godstog mellem havnen og Logistikparken, kan der flyttes ca. 1500 containere begge veje - svarende til den nuværende trafik med 3000 containerlastbiler i døgnet på Marselis Boulevard.

Regneeksempel - 32 jernbanevogne x 2 i timen x 24 timer = 1532 container per døgn begge veje i alt 3064 container per døgn.

Regionaltoget mod nord bruger 22 minutter for at komme fra Aarhus H til Hadsten på en strækning, der er 3 gange længere end afstanden mellem havnen og Logistikparken. Måske er der plads til flere end 2 togstammer, der pendler inden for en time.

Jernbane transporten af containerne vil helt overflødiggøre den planlagte Marselis tunnel, som primært er begrundet etableret på grund af den meget støjbelastende lastbiltrafik med containere til havnen.

Anlægsomkostninger ved etablering af containerterminalen ved Logistikparken er en lille brøkdel af udgifterne til den planlagte Marselis tunnel.

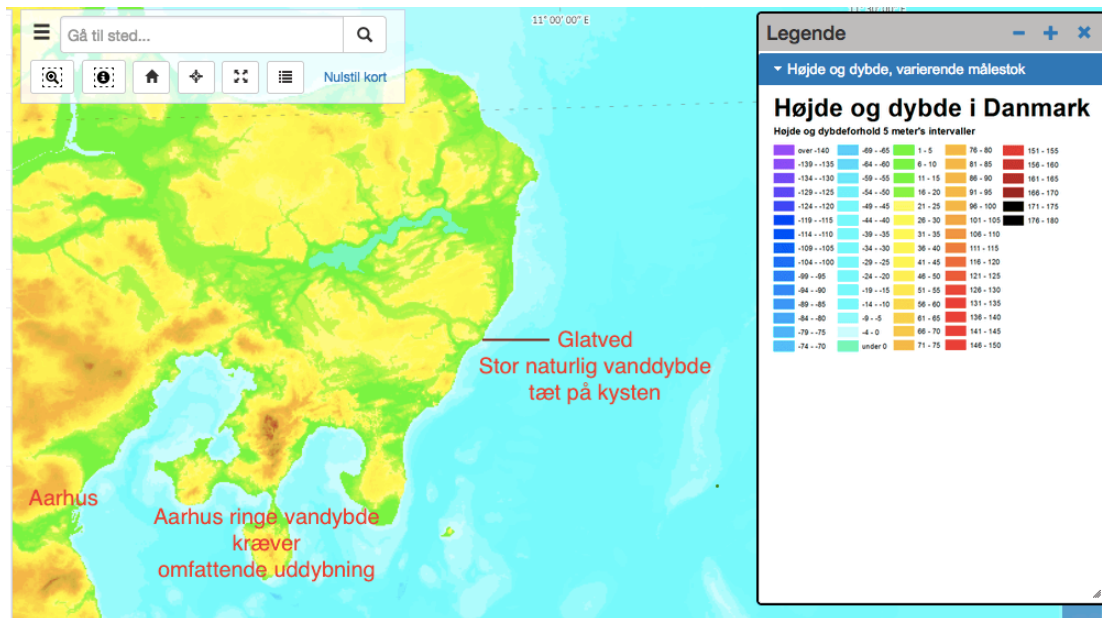
Samtidig kan byen meget hurtigt blive væsentligt aflastet for tung lastbiltrafik, da etablering af sidespor og containerterminal ved Logistikparken må kunne etableres inden for få år.

Håndteringen af containerne vil blive lidt dyrere, men til gengæld spares de store udgifter til finansiering af den planlagte Marselis tunnel, der bliver overflødig. Derudover vil byen slippe for en 10 års byggeperiode med en vanvittig kaotisk trafik og store miljømæssige ulemper.

## Del 2. Ny international dybvandshavn ved Glatved.

Ved Glatved er der stor naturlig vanddybde tæt på kysten, som giver meget større mulighed for anløb af dybtgående containerskibe mod beskeden uddybning.

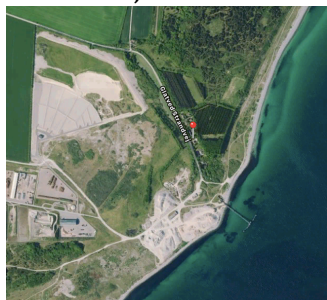
Se Kort 2



Kort 2 Vanddybden ved Aarhus og Glatved

Der er store miljø og råstofressource fordele ved udbygning af en alternativ ny dybvandshavn ved Glatved, fremfor den foreslåede udvidelse af Aarhus havn.

Ved passende planlægning kan der blive plads til fortsat råstofgravning, affaldshåndtering og dybvands havneanlæg ved Glatved. Baglandet til Glatved bliver allerede i dag brugt til tekniske installationer i det ca. 100 ha store råstofudgravede område. I takt med at råstofudgravningen fortsætter længere ind i land, vil arealet kunne tre dobles. Se kort 3



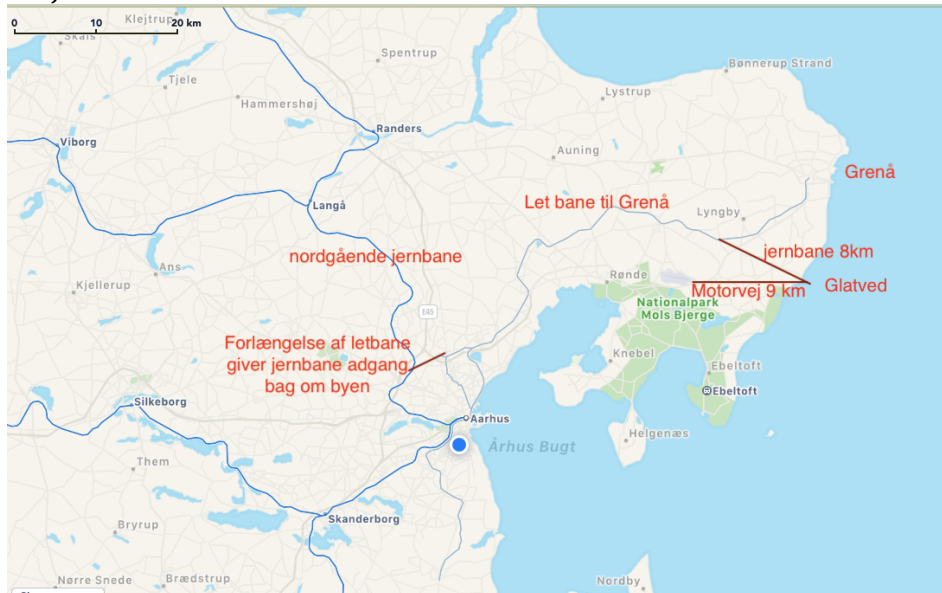
kort 3 Råstof grave område 100 ha

Det kræver meget færre råstofressourcer at lave en ny dybhavn ved Glatved sammenlignet med en omfattende udvidelse af Aarhus havn.

Samtidig vil de miljømæssige ulemper være meget mindre ved uddybning. Glatved havn ligger i et tyndt befolket område, hvor den støjmæssige belastning fra havnen og trafikken kan begrænses til at omfatte få borgere, som kan kompenseres.

Afstanden til eksisterende motorvej og jernbane er mindre end 10 kilometer.

Vest for Aarhus skal letbanen til Grenå forlænges og kobles på den nordgående længdebane, så godsbanetrafikken kan køres bag om byen til Logistikparken og Aarhus havn. Se kort 4. Forlængelse af motorvejen kan ske fra Tirstrup. Hvis der laves sidespor fra Grenåbanen lidt længere inde i land end de 10 kilometer, kan jernbanen lægges forbi Tirstrup lufthavn, som ved samme lejlighed kan blive betjent med letbane til Aarhus. Se kort 5



Kort 4 Jernbane og motorvej til Glatved med kort afstand



Kort 5 Jernbane og motorvej – letbane forbi Tirstrup lufthavn

## Konklusion

**En ny international dybvandshavn ved Glatved med ny infrastruktur og med udvidelse af jernbane og motorvej vil være et stort regionalt udviklings potentiale for Aarhus havn, for Regionen og for de to Djurslandskommuner.**

**Besparelsen ved at droppe Marselis tunnelen og den foreslåede havneudvidelse i Aarhus vil gøre det økonomisk muligt at etablere en international og mere fremtidssikret, optimal dybvandshavn ved Glatved med hensyn til vanddybder, miljøpåvirkning og trafikinfrastruktur.**