

# TRANSPORTCENTER I ÅRHUSOMRÅDET

## TILLÆG NR. 14 TIL REGIONPLAN 1997

### Retningslinie 5.5 Transportcenter ved Årslev

Der skal i kommuneplanen for Århus Kommune reserveres areal til et transportcenter, herunder arealer til støjvolde og jernbanespor, med den placering, som fremgår af kort 5.5.1.

Det forudsættes

- at vandkvalitetsmålsætningerne for og nedstrøms Lyngbygård Å overholdes bl.a. ved, at der etableres forsinkelses- og reservebassiner,
- at der etableres nye biotoper som kompensation for de småbiotoper, f.eks. vandhuller, levende hegn m.v., der ødelægges eller svækkes af transportcentret,
- at jernbanetrafikken til og fra centret kan afvikles tilfredsstillende til og fra den eksisterende hovedbane ved, at der inden idriftsættelse af kombiterminalen etableres tilslutning til hovedbanen,
- at der som betingelse for etablering af en kombiterminal på transportcentret etableres en op til 8 m høj støjafskærmning rundt om centret samt ved de nærliggende boligområder (i Årslev og Helenelyst og området udlagt i lokalplan 475) for herved at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj i de nærliggende boligområder,
- at der som betingelse for etablering af transportvirksomheder på transportcentret, uden kombiterminal, etableres en op til 4 m høj støjafskærmning rundt om centret, som er forberedt til en eventuel udbygning til 8 m, for herved at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj i de nærliggende boligområder,
- at der ikke sker direkte belysning af boligerne uden for transportcentret ved, at lyskilderne udformes og indrettes med henblik herpå,
- at der ved efterfølgende detailprojektering, planlægning og enkeltsagsbehandling følges op på intentionerne i VVM-redegørelsen og tilhørende bilag.

Retningslinien er fastlagt på baggrund af en beskrivelse af projektet og en vurdering af dets virkninger på miljøet (VVM), som fremgår af rapporten „VVM-analyse for placering af et transportcenter i Århus-området“, Hedselskabet og Sven Allan Jensens Tegnestue, februar 2001.

Herudover er der bl.a. udarbejdet følgende undersøgelser:

- „Århus Transportcenter. Undersøgelse af kapacitetsmæssige og anlægstekniske forhold vedr. jernbanetrafikken“, Atkins Danmark, august 2001.
- „Århus Transportcenter. Jernbane godsshunt samt støjanalyser“, Atkins Danmark, november 2001.
- „Notat om konsekvenser af en etablering af en godstogs-shunt i Århus“, Natur- og Miljøkontoret, november 2001.

### Transportcentrets indhold

Formålet med et transportcenter er bl.a. at skabe bedre vilkår for en kombineret vej- og banetransport og forbedre samarbejdet mellem transportvirksomhederne. Det er en forudsætning, at centret kan sporbetjenes, og at adgangen til det overordnede vejnet er god.

På transportcentret kan der etableres en kombiterminal og en række andre transportrelaterede virksomheder, f.eks. lagerfirmaer, transportfirmaer, speditører, containerdepoter samt bl.a. værksteder, cafeteria og toldbetjening. På kombiterminalen sker der bl.a. af- og pålæsning af gods, omladning mellem tog og lastbil og rangering af togvogne.

Der skal endvidere etableres en adgangskontrol, hvis formål er at styre og kontrollere godset, dels sikre, at der kun kommer lastbiler og togvogne med ærinde på centret, dels sikre godset mod tyveri og ødelæggelse.

Det foreliggende projekt for transportcentret indeholder ikke en rangerbanegård, idet den eksisterende rangerbanegård i Århus Midtby forudsættes opretholdt. En eventuel fremtidig etablering af en rangerbanegård i transportcentret vil således skulle ske inden for de i VVM-analysen bekræftede miljøpåvirkninger eller, såfremt dette ikke er muligt, på baggrund af nye miljøkonsekvensvurderinger.

For så vidt angår betjeningen af jernbanetrafikken, kan der etableres både en nordlig og en sydlig tilslutning til hovedbanen. Den nordlige lever op til Banestyrelsens krav om, at hastigheden for passagertrafikken ikke må blive reduceret på hovedbanen. Den sydlige vil med den påtænkte tilslutning i den vestlige ende af Brabrand Station give anledning til hastighedsreduktioner. Hastighedsreduktioner kan dog undgås, hvis der vælges en anden banebetjening mod syd.

Med henblik på at reducere køretiden for godstog til og fra destinationer syd for Århus, lægger Amtsrådet vægt på, at der etableres en godstogs-shunt Viby-Gl. Åby. Med en sådan vil køretiden for godstog mod syd kunne reduceres med i størrelsesordenen 45 minutter, i og med at godstog ikke skal via Århus H.

### Forhold til omgivelserne

Vandkvalitetsmålsætningen i den recipient (vandløb), hvortil overfladevandet fra transportcentret udledes, skal overholdes. Dette er muligt ved etablering af de fornødne forsinkelses- og reservebassiner, som er dimensioneret til at kunne opsamle overfladevandet, incl. eventuelt brandslukningsvand m.v., så det efterfølgende kan udledes til vandløbet, uden dette ødelægges. Overfladevæsner fra transportcentret udledes

til Lyngbygård Å, der i regionplanen er B1-målsat (gyde- og yngel- opvækstområde for laksefisk).

Naturindholdet er i forvejen svækket på grund af områdets tætte placering på jernbanen og motorvejssystemet. Der findes dog en række mindre biotoper (vandhuller, levende hegn m.v.), der fungerer som levesteder for dyr og planter, som vil blive svækket eller ødelagt af centret. Som kompensation herfor skal der etableres såkaldte erstatningsbiotoper.

Den væsentligste kilde til støj fra transportcentret er kombiterminalen. Som en betingelse for at denne kan etableres, skal der inden ibrugtagning af kombiterminalen være etableret en op til 8 m høj støjafskærmning. Støjafskærmningen skal etableres både rundt om transportcentret og ved de nærliggende boligområder, for at støjkravene i disse områder kan overholdes. I fald kombiterminalen ikke bliver realiseret, og der kun bliver etableret transportvirksomheder m.v., er det en betingelse, at der inden ibrugtagning af disse virksomheder er etableret en 4 m høj støjvold rundt om centret. Denne skal imidlertid være forberedt til, at der kan etableres en 4 m høj støjskærm ovenpå, såfremt kombiterminalen etableres senere.

For de enkelte boliger nær transportcentret, hvor de vejledende støjgrænser ikke vil kunne overholdes på trods af støjvold/skærme, forudsættes det, at der ved detailprojekteringen tages stilling til støjdæmpning efter aftale med ejerne af de pågældende boliger.

Transportcentrets visuelle konsekvenser er, at fjernpåvirkningen bliver stor, idet centret bl.a. bliver synligt fra motorvejene. Nærpåvirkningen bliver ikke ret stor på

grund af den relativt store afstand til boligområder. Det skal dog sikres, at lyskilderne udformes og indrettes således, at der ikke sker direkte belysning af boligerne.

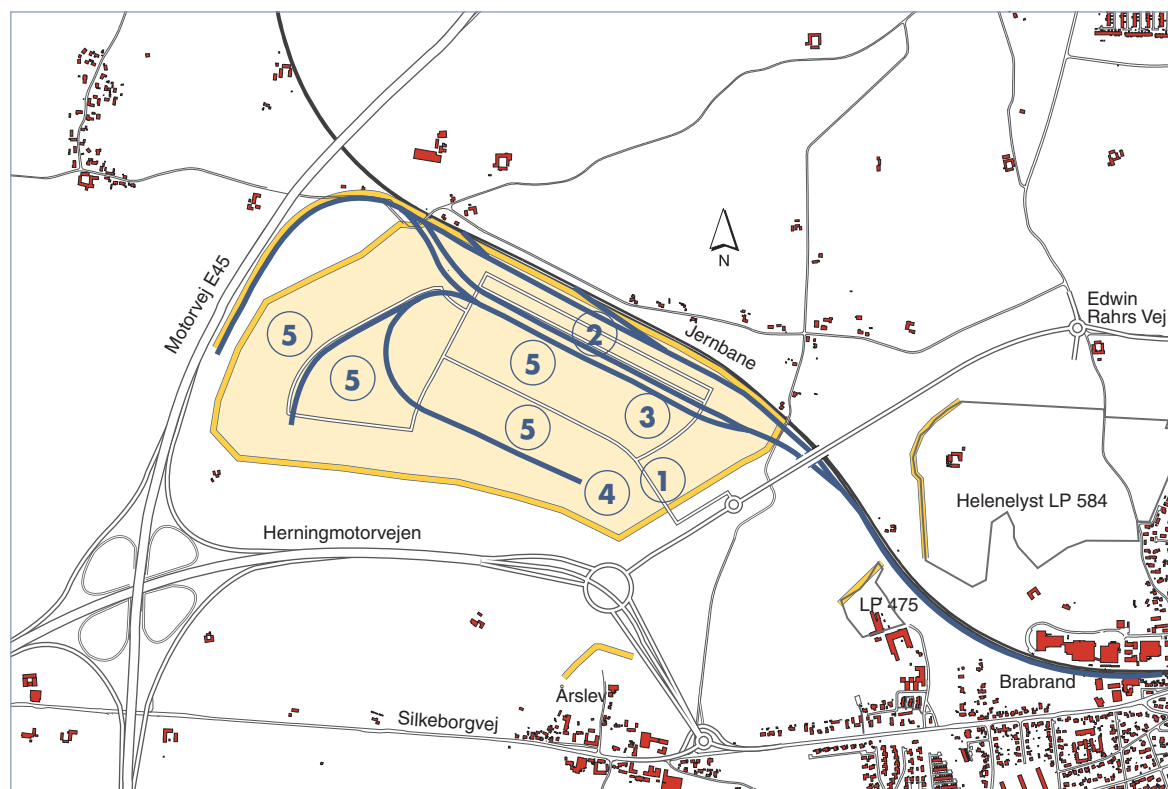
Transportcentret ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser. Den naturlige beskyttelse af grundvandsmagasinet er af varierende omfang. Grundvandsressourcen udgør 5 % af Århus Kommunes drikkevandsforsyning. Såfremt der skulle ske et uheld, vil konsekvenserne af en forurening være stort set uden betydning for drikkevandsforsyningen. Det skyldes grundvandsmagasinet begrænsede omfang og forventningen om lukning af de eksisterende borer i Årslev og ved Brabrand Sø.

Et ca. 5,5 ha stor område i den vestlige del af transportcentret ligger oven på et affaldsdepot, hvoraf en del tillige er fredskov. En eventuel udnyttelse af dette område forudsætter dels ophævelse af fredskovspligten, dels særlig fundering og/eller indretning, lige-



som der skal tages hensyn til driften af et eksisterende afværgeanlæg på depotet.

### Detailprojektering

I regionplanen er kun optaget det principielle forløb af veje, spor og støjvolde/skærme. Det forudsættes således, at der i forbindelse med den videre planlægning og detailprojektering forhandles med de involverede parter om den detaljerede udformning, linieføring og placering af anlæggene. Det forudsættes endvidere, at der ved den videre planlægning, detailprojektering og efterfølgende sagsbehandling følges op på intentionerne i VVM-redegørelsen og de tilhørende supplerende undersøgelser.



Figur 5.5.1  
Transportcenter  
ved Årslev  
Mål 1:25.000

- 1 Vejadgang og -kontrol
  - 2 Kombiterminal og containerdepot
  - 3 Containerdepot for særligt/farligt gods
  - 4 Trailerparkering
  - 5 Terminalområde for transportvirksomheder m.v.
-  Støjvoldsskærm  
 Nye jernbanespor