

Transportcenter ved Årslev

Grundlag og forudsætninger

I perioden 1998-2001 udarbejdede det daværende Aarhus Amt i samarbejde med Aarhus Kommune en VVM - redegørelse for et transportcenter i Aarhus-området, og amtet vedtog i forlængelse heraf regionplanretningslinjer for placering af et transportcenter ved Årslev.

Som led i strukturreformen er retningslinjerne overført til kommuneplanen.

En beskrivelse af projektet og en vurdering af dets virkninger på miljøet fremgår af rapporten *VVM-analyse for placering af et transportcenter i Aarhusområdet* (februar 2001). Herudover er der blandt andet udarbejdet følgende undersøgelser:

- *Aarhus Transportcenter. Undersøgelse af kapacitetsmæssige og anlægstekniske forhold vedr. jernbanetrafikken* (august 2001)
- *Aarhus Transportcenter. Jernbane godssshunt samt støjanalyser* (november 2001)
- *Notat om konsekvenser af en etablering af en godstogsshunt i Aarhus* (november 2001).

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

For så vidt angår jernbanebetjening, 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 Aarhus, vil der kunne 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 Aarhus H.

Der er udarbejdet lokalplan (nr. 760, 812 og 957) for de dele af transportcentret, der udlægges til lagerfirmaer, transportfirmaer, speditører og værksteder m.v., og disse dele af transportcentret er etableret.

I forbindelse med lokalplanlægning og detailprojektering er der foretaget visse ændringer af transportcentrets udformning, herunder placering af veje og jernbanespor i centret, ligesom der er etableret vejadgang direkte til fordelingsrundkørslen ved Herning Motorvejen. Det er vurderet, at det ændrede projekt kan gennemføres inden for de eksisterende retningslinjer for transportcentret uden udarbejdelse af ny/supplerende VVM -redegørelse.

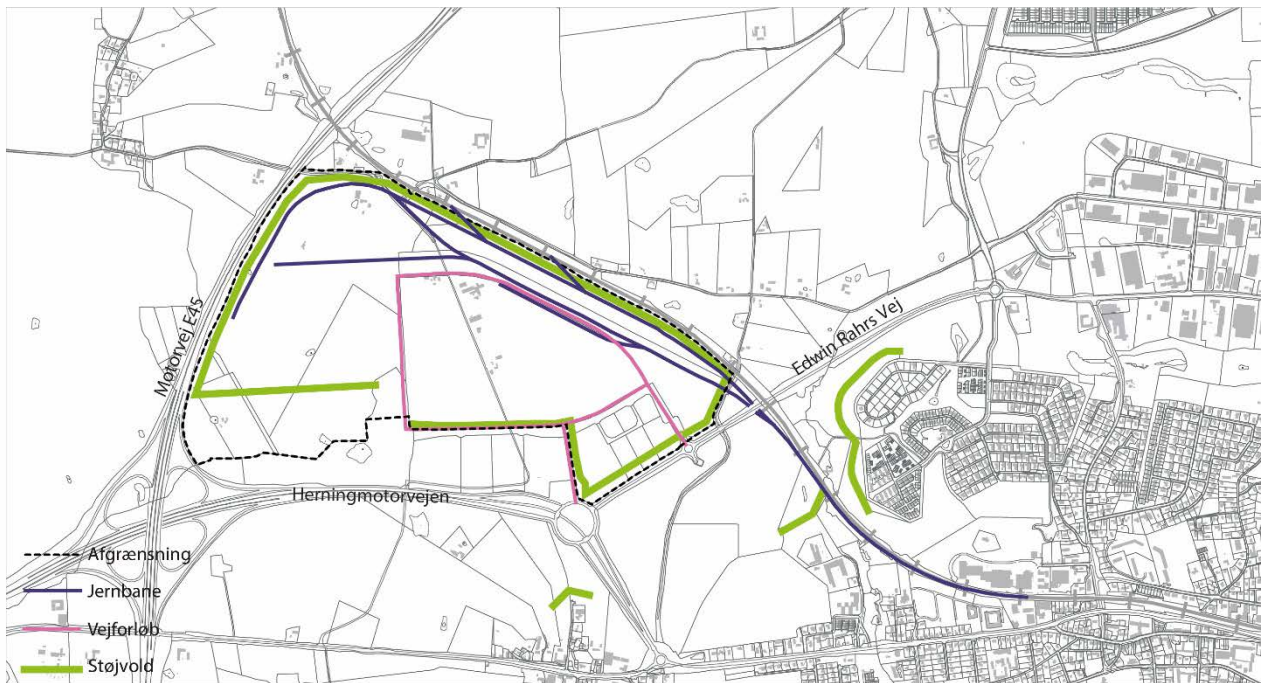
Retningslinjer

VVM.2.1. Der reserveres areal til et transportcenter, herunder arealer til støjvolde og jernbanespor, som vist på kortet: *Transportcenter*

VVM.2.2. Det forudsættes:

- at vandkvalitetsmålsætningerne for og nedstrøms Lyngbygård Å overholdes blandt andet ved, at der etableres forsinkelses- og reservebassiner
- at der etableres nye biotoper som kompensation for de småbiotoper, f.eks. vandhuller og levende hegn, der ødelægges eller svækkes af transportcentret
- at der som betingelse for etablering af en kombiterminal på transportcentret etableres en op til 8 m høj støjafskærmning rundt om centret samt ved nærliggende boligområder (Årslev og Brabrand/Helenelyst) for herved at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj i boligområder
- at der ikke sker direkte belysning af boligerne uden for transportcentret ved, at lyskilderne udformes og indrettes med henblik herpå
- at der ved detailprojektering, planlægning og enkeltsagsbehandling følges op på intentionerne i VVM -redegørelsen og tilhørende bilag.

I forlængelse af, at der er fastsat rammebestemmelser og udarbejdet lokalplan, samt at projektet er delvist realiseret, er retningslinjerne revideret i forhold til regionplanens oprindelige retningslinjer for transportcentret.



Transportcenter