



Høringsudkast

Afgrænsningsnotat Miljøkonsekvensvurdering af Ny containerterminal på Aarhus Havn

TEKNIK OG MILJØ
Plan og Byggeri
Aarhus Kommune

Indhold

Plan og VVM
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

1. Indledning	3
1.1. Baggrund for projektet	3
1.2. Miljøvurderingsloven	5
1.3. Afgrænsningsnotatet	6
2. Beskrivelse af det ansøgte projekt	7
2.1. Anlægsfasen	8
2.2. Driftsfasen	9
2.3. Geografisk afgrænsning	9
3. Opsamling på den forudgående høring	9
4. Udgangspunkt for miljøkonsekvensvurdering	9
4.1. Referencescenariet	9
4.2. Forudsætning for vurdering	10
4.3. Hovedforslaget	11
4.4. Alternativer	11
5. Miljøkonsekvensrapportens struktur	12
6. Afgrænsning af emner	13
6.1. Oversigt over miljøpåvirkninger	13
Skema 7.1. Befolkningen og menneskers sundhed (§ 20 stk. 4 nr. 1)	14
Skema 7.2. Biologisk mangfoldighed, flora og fauna (§ 20 stk. 4 nr. 2)	17
Skema 7.3. Jordarealer og jordbund (§ 20 stk. 4 nr. 3)	18
Skema 7.4. Vand (grundvand, vandløb, søer og havet) (§ 20 stk. 4 nr. 3)	18
Skema 7.5. Luft og klima (§ 20 stk. 4 nr. 3)	21



Skema 7.6. Materielle goder, kulturarv og landskab (§ 20 stk. 4 nr. 4)	22
Skema 7.7. Risiko for større menneske og naturskabte katastroferisici og ulykker (§ 1 stk. 2) samt miljøpåvirkninger som følge af projektets sårbarhed overfor større ulykker eller katastrofer (§ 20 stk. 5).....	24
Skema 7.8. Samspillet mellem ovenstående faktorer (§ 20 stk. 4 nr. 5) og kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter (bilag 7, pkt. 5e)	25



1. Indledning

I forbindelse med gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering for en ny containerterminal på Aarhus Havn skal den kompetente myndighed, her Aarhus Kommune, afgive en udtalelse om, hvilke miljøemner, der skal behandles. Det sker i form af et afgrænsningsnotat. Afgrænsningsnotatet skal bidrage til at bygherrens miljøkonsekvensrapport fokuserer på de miljøpåvirkninger, der kan være væsentlige.

Dette notat indeholder forslag til denne afgrænsning. Notatet sendes i offentlig høring og vil efterfølgende om nødvendigt blive tilpasset på baggrund af høringssvarene.

Herefter kan Aarhus Kommune komme med sin endelige udtalelse om, hvilke emner miljøkonsekvensrapporten skal behandle og på hvilket niveau. Målet er, at byrådet og offentligheden kan vurdere projektets miljømæssige konsekvenser, og at politikerne kan træffe afgørelse om tilladelse til projektet på et oplyst grundlag.

Projektet kan derfor først realiseres, når myndigheden har gennemgået miljøkonsekvensrapporten, og der har været en høring af miljøkonsekvensrapporten og udkast til tilladelse til projektet af offentligheden samt berørte myndigheder. Herefter vil Aarhus Byråd beslutte, om projektet kan gennemføres, hvorefter der meddeles en tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25, og øvrige nødvendige tilladelser kan gives.

Den endelige tilladelse kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Aarhus Havn A/S er bygherre og skal udarbejde miljøkonsekvensrapporten for etablering af containerterminalen samt den efterfølgende drift heraf, mens Afdelingen Plan og VVM i Teknik og Miljø, Aarhus Kommune har myndighedsansvaret.

1.1. Baggrund for projektet

Aarhus Havn styres efter bestemmelserne i Havneloven og stiller arealer til rådighed for havnerelateret erhverv – i dette tilfælde containerterminal. Containerterminaler har national interesse, da de er et vigtigt bindeled for både national handel og international handel. Kommunerne skal i øvrigt gennem kommuneplanlægningen sikre, at erhvervshavnene benyttes til havneformål og skal tage særligt hensyn til specialiserede funktioner i erhvervshavnene som for eksempel containertrafik.

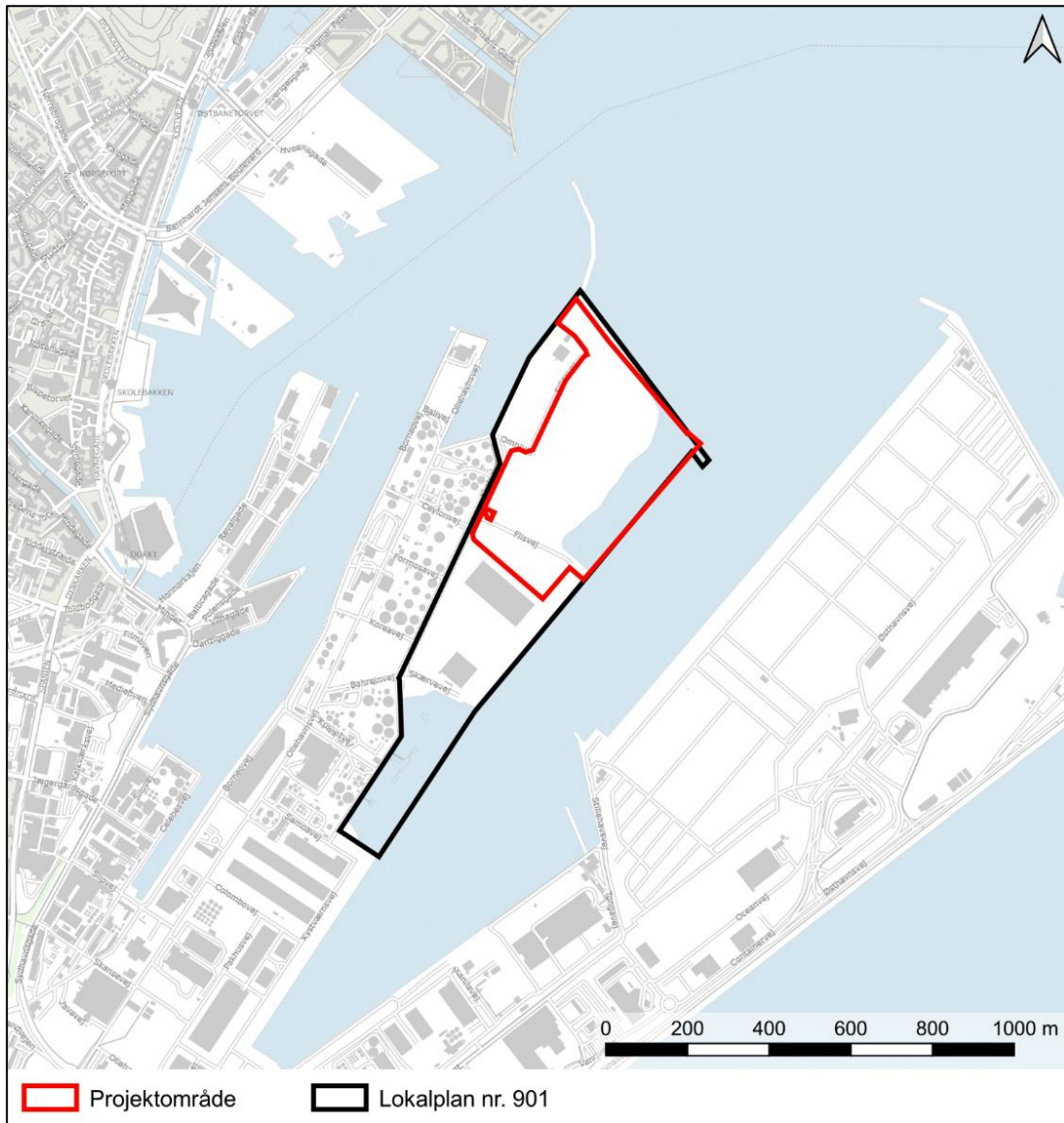
Den eksisterende del af Omniterminalen er i fuld drift og anvendes i dag til håndtering af alle typer gods, deraf navnet 'Omni', som på latin betyder 'alle'.

Aarhus Havn oplyser, at de med afsæt i gældende lokalplan (lokalplan nr. 901), som udlægger arealerne til havnerelateret erhverv, har lejet det sidste areal på Omniterminalen ud til containerrederiet MSC og dets terminaloperatør Terminal Investment Limited (TIL). De ønsker at etablere en ny containerterminal på arealet. Aarhus Havn er Danmarks største erhvervshavn og har en markedsandel på ca. 70% af al containerhåndtering i Danmark. Over de seneste 10 år har Aarhus Havn A/S oplevet en vækst i antallet af håndterede containere på over 65%, og i 2025 blev der i alt sendt 843.665 TEU¹ over kajen i Aarhus.

¹ TEU = Twenty foot Equivalent Units, dvs. svarende til en standard 20-fodscontainer.



Containerterminalen vil, ifølge Aarhus Havn, imødekomme udviklingen i branchen og give dansk erhvervsliv flere muligheder for at handle med omverdenen. Aarhus Havn anfører desuden, at forbindelserne mellem Aarhus og resten af verden med nye ruter og destinationer styrkes ved etablering af en ny containerterminal samt at en ny containerterminal styrker den lokale udvikling af erhvervsliv og arbejdspladser.



Figur 1: Projektområdet, vist med rød, ligger indenfor området for lokalplan nr. 901 (vist med sort).



1.2. Miljøvurderingsloven

Aarhus Kommune er jf. miljøvurderingsloven² § 17, stk. 1 kompetent myndighed, og vurderer, at projektet ud fra det fremsendte materiale er omfattet af følgende punkt i miljøvurderingslovens bilag 1:

- Punkt 29. *Enhver ændring eller udvidelse af projekter, der er opført i dette bilag, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder de eventuelle tærskelværdier, der er fastsat i dette bilag.*

I henhold til

- Punkt 8b. *Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons.*

Projekter, der er omfattet af bilag 1, vurderes på grund af deres art, dimensioner eller placering at måtte forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, og må således ikke påbegyndes, før myndigheden skriftligt har meddelt tilladelse til at påbegynde projektet jf. miljøvurderingslovens § 15, punkt 1.

² Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).



Figur 2: Afgrænsning af projektområdet (vist med rød) vist på ortofoto, hvor igangværende anlægsarbejder til færdiggørelse af Omniterminalen fremgår.

1.3. Afgrænsningsnotatet

Formålet med afgrænsningsnotatet er i henhold til § 23, stk. 1 i miljøvurderingsloven, at fastlægge miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang, så der fokuseres på de emner, hvor der på det foreliggende grundlag ikke kan afvises en væsentlig påvirkning. Samtidig tager afgrænsningen stilling til, hvilke emner, der ikke skal undersøges nærmere, da det kan afvises, at der vil være væsentlige miljøpåvirkninger.

Før myndigheden afgiver en endelig udtalelse efter miljøvurderingslovens § 23 om afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold, skal offentligheden, berørte myndigheder og eventuelt berørte stater som nævnt have mulighed for at kommentere og stille spørgsmål.



Det endelige afgrænsningsnotat beskriver, hvorledes de bemærkninger, der er indkommet i den forudgående høring, skal indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensrapporten. Afgrænsningen kan desuden tilpasses under processen, hvis der for eksempel fremkommer nye oplysninger, som giver anledning til behov for en udvidelse af de miljøemner, der skal vurderes.

2. Beskrivelse af det ansøgte projekt

Projektet omfatter indretning af en ny containerterminal på den yderste og senest etablerede del af Omniterminalen. Formålet med at etablere en ny containerterminal på Aarhus Havn er at imødekomme udviklingen i branchen og give dansk erhvervsliv flere muligheder for at handle med omverdenen.

Den nye containerterminal etableres i direkte forbindelse med Aarhus Havn eksisterende havnearealer på Omniterminalen og vil generelt benytte den eksisterende infrastruktur på Aarhus Havn, herunder sejlrende, havnebassiner, adgangsveje, ISPS-anlæg mv. Oliehavnsvej, Østhavnsvej og Marselis Boulevard (senere den nye Marselistunnel) vil, ligesom for de øvrige havnearealer, blive anvendt som overordnet adgangsvej til containerterminalen.

Projektområdet for den nye containerterminal er beliggende i Aarhus Kommune på Aarhus Havn og udgør ca. 18 ha (se Figur 3 nedenfor). Det er Aarhus Havn A/S, der ejer projektområdet og lejer det ud i driftsfasen.

På den nye containerterminal forventes det, at kraner og udstyr til containerhåndtering vil blive eldrevet, hvilket medfører en lavere støjpåvirkning samt en lavere CO₂-udledning fra terminalen i forhold til dieseldrevet udstyr.



Figur 3. Skitseret indretningen af den nye containerterminal.

2.1. Anlægsfasen

Anlægsfasen forventes at starte op efter opnået § 25-tilladelsen til projektet er meddelt og forventes afsluttet indenfor ca. 2 år efter opstart.



I anlægsfasen vil der overordnet set være følgende aktiviteter:

- Terrænregulering og belægnings
- Interne veje og hegn på terminalen
- Etablering af forsyningsledninger og strømkabler
- Ledninger til spildevand og overfladevand
- Installation af STS (ship-to-shore) containerkraner
- Installation af RTG-kraner (rubber-tyred gantry), portalkraner på gummidæk
- Område til containeroplag, inklusive reefer anlæg (kølecontainere)
- Øvrigt udstyr
- Bygninger på terminalområdet.

2.2. Driftsfasen

Driftsfasen omfatter normal drift af containerterminalen og vil indebære nedenstående aktiviteter:

- Anløb og afgang af containerskibe
- Lastning og losning af containere med elektriske STS-kraner
- Containerhåndtering på terminalen med elektriske RTG-kraner
- Opmagasiner og omlæsning af containere på terminalen
- Containertransport til og fra terminalen med lastbil
- Håndtering af affald
- Vedligehold af udstyr, kraner mv.
- Personbiltransport til og fra terminalen
- Anvendelse af bygningerne på terminalområdet.

2.3. Geografisk afgrænsning

Den geografiske afgrænsning er som udgangspunkt begrænset til projektområdet. Det kan for visse af miljøemnerne være nødvendigt at se på miljøpåvirkninger længere væk end projektområdet. Dette gælder blandt andet for trafik, støj, natur og visuelle forhold.

Udover containerterminalen er kabeltracéer til forsyning af området også en del af projektet. Projektområdet, der indgår i miljøvurderingen, fremgår af Figur 2 ovenfor.

3. Opsamling på den forudgående høring

Efter den offentlige høring vil de indkomne høringssvar blive gennemgået, og der vil blive foretaget en endelig afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang.

4. Udgangspunkt for miljøkonsekvensvurdering

Der skal etableres et udgangspunkt for vurdering af projektets væsentlige indvirkninger på miljøet. Det sker på baggrund af oplysninger om den eksisterende miljøtilstand og en fremskrivning af udviklingen i miljøet, hvis projektet ikke realiseres.

4.1. Referencescenariet

Referencescenariet, også kaldet 0-scenariet, skal beskrive udviklingen af miljøforholdene, der bruges til vurdering af påvirkningerne fra projektet. I henhold til miljøvurderingsloven skal



der beskrives et referencescenarie samt redegøres for scenariets sandsynlige udvikling, hvis ikke projektet tillades/realiseres (dvs. 0-scenariet i nuværende og fremskrevet form).

Projektområdet er i gældende kommuneplan og lokalplan udlagt til erhvervsformål i form af havnevirksomheder i bred forstand. Der kan etableres forskellige havnevirksomheder, f.eks. virksomheder, der håndterer foderstoffer, sten og grus, byggematerialer eller andet gods fra skib til land eller fra land til skib. Der må forventes aktiviteter på linje med aktiviteterne, der for øjeblikket foregår på havnens eksisterende Multiterminalområde samt på en del af Omniterminalen. På linje med øvrige terminalområder på havnen vil disse virksomheder generere forskellige aktiviteter på terminalområdet.

I anlægsfasen vil der således skulle bygges forskellige bygninger, pakhuse eller servicefaciliteter for håndtering eller oplag af gods på ca. 25% af grundarealet, svarende til ca. 50.000 m².

Området vil i referencescenariet blive betjent af to nye kraner til håndtering af bulkvarerne.

I driftsfasen vil der være aktiviteter i form af godshåndtering med kraner, transportbånd og specialkøretøjer på terminalområderne, ligesom der vil være en del lastbiltrafik til og fra terminalområdet. Der forventes ekstra 3-4 ugentlige anløb med skibe med grovvarer. Den eksisterende skibstrafik udgør godt 2.000 fragtskibe og godt 4.000 færger pr. år, svarende til mere end 100 skibsanløb hver uge.

I dag udgør den samlede trafik på Oliehavnsvej ca. 3.000 køretøjer pr. døgn, hvoraf den tunge trafik udgør omkring halvdelen. Det vurderes, at det i referencescenariet ikke vil være muligt at opnå tilsvarende eller en mere effektiv udnyttelse af arealet på Omniterminalen, som ved etablering af en containerterminal, og derfor forventes den samlede mertrafik i referencescenariet at svare til op mod ca. 500 køretøjer pr. døgn til/fra terminalområdet.

Til gengæld må der i denne situation forventes en større omsætning af containere i den eksisterende terminal på Østhavnen, hvorfor der i referencescenariet også kan forventes en vis stigning i trafikken til og fra den eksisterende containerterminal på Aarhus Havn.

Den større containeromsætning på eksisterende terminal vil i referencescenariet forventes at medføre et behov for flere kraner på denne. Der forventes således etableret to nye kraner på den eksisterende containerterminal.

4.2. Forudsætning for vurdering

Planlægning

Forudsætningen for vurderingerne af den fremtidige udvikling er blandt andet de forudsætninger, der findes/fastsettes i kommuneplanen for Aarhus Kommune – data kan hentes via Plandata.

Projektområdet er både omfattet af en kommuneplanramme og en lokalplan, ligesom området er omfattet af flere retningslinjer i Kommuneplan 2025. Projektet vurderes at kunne rummes indenfor den gældende planlægning.



Konkrete projekter

Aarhus Kommune er bekendt med følgende konkrete projekter omfattet af miljøvurderingsloven, og som bør undersøges i forhold til kumulation med nærværende projekter:

- Udviklingsplanerne for Pier 3 er, at området skal omdannes til et beboelseskvarter med grønne byrum og adgang til havet.
- Der skal bygges en tunnel under Marselis Boulevard. Trafikken til og fra Aarhus Havn, herunder projektområdet, vil typisk køre ad Marselis Boulevard, og der er derfor et sammenfald i forhold til fremtidig kapacitet samt trafikflowet under anlægsfasen af tunnelen.
- Aarhus ReWater er et nyt renseanlæg, der placeres syd for Aarhus Havn.

Afværgetiltag

Hvis det i miljøkonsekvensrapporten vurderes, at der vil være væsentlige påvirkninger, kan det være nødvendigt at indføre afværgetiltag. I miljøkonsekvensrapporten vil en vurdering af påvirkningen både med og uden afværgetiltaget fremgå.

Hvis det vurderes nødvendigt, kan myndigheden stille vilkår i § 25-tilladelsen om, at afværgetiltag skal gennemføres ved projektets realisering.

4.3. Hovedforslaget

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en nærmere beskrivelse af projektet. Beskrivelsen skal være så detaljeret, at miljøkonsekvenserne kan belyses, og så projektet og konsekvenserne er tilstrækkeligt oplyst til at meddele tilladelse til projektet. Dette gælder i forhold til tilladelse efter miljøvurderingsloven § 25 og i forhold til evt. tilladelser efter anden lovgivning, hvor tilladelsen helt eller delvist erstatter VVM-tilladelsen.

Der skal redegøres for projektets placering, udformning, dimensioner og andre særkender, herunder navnlig (jf. miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 1):

- en beskrivelse af projektets placering
- en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, herunder, hvor det er relevant, fornødne nedrivningsarbejder, og arealanvendelsesbehovet i anlægs- og driftsfaserne
- en beskrivelse af de væsentligste karakteristika ved projektets driftsfase, f.eks. energibehov og energiforbrug, typen og mængden af de anvendte materialer og natursourcer (herunder vand, jordarealer, jordbund og biodiversitet)
- et skøn efter type og mængde over forventede reststoffer og emissioner (såsom vand-, luft-, jordbunds- og undergrundsforurening, støj, vibrationer, lys, varme, stråling) og mængder og typer af affald produceret i anlægs- og driftsfaserne.

4.4. Alternativer

Der er ikke vurderet på alternativer til den nye containerterminal, da der ikke er andre egnede placeringer til en sådan terminal på havnen – ud over den valgte. Der indgår heller ikke alternative udformninger af projektet eller alternative placeringer af bebyggelse og anlæg inden for projektområdet, idet indretning er sket efter grundige analyser om effektiv terminaldrift.



5. Miljøkonsekvensrapportens struktur

Formålet med miljøkonsekvensrapporten er at beskrive, analysere og vurdere projektets miljøpåvirkninger. Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en nærmere beskrivelse af projektet, hvor det tydeligt fremgår, hvad der er eksisterende forhold, hvor der sker ændringer, og hvad der er nyt.

Beskrivelserne skal være så detaljerede, at projektets miljøkonsekvenser kan vurderes, og så projektet og konsekvenserne er tilstrækkeligt oplyst til at meddele de nødvendige tilladelser til projektet. Dette gælder både i forhold til § 25-tilladelse efter miljøvurderingsloven samt i forhold til andre nødvendige tilladelser efter f.eks. miljøbeskyttelsesloven og naturbeskyttelsesloven.

Det er afgørende, at rapporten er kort, fokuseret og let læselig, så både politikere, berørte myndigheder og offentligheden let kan forstå de centrale problemstillinger, som har betydning for, at projektet kan tillades.

Selve kravene til indholdet i miljøkonsekvensrapporten er givet i henholdsvis § 20, stk. 1-6 og bilag 7 i miljøvurderingsloven.

Med afsæt i ovenstående anbefales følgende struktur:

- Et ikke-tekniske resume
- Kolofon, herunder med navne på de kompetente eksperter, som har bidraget til vurderingerne
- Indledning
- Projektbeskrivelsen herunder beskrivelse af øvrige/tilknyttede vejtekniske anlæg samt en beskrivelse af de undersøgte alternativer både de fravalgte og de tilvalgte (samt 0-alternativet)
- Den nuværende miljøtilstand og referencescenarie
- Oversigt over alle miljøvurderingslovens emner, hvor de kort beskrives i forhold til projektet, og det klart fremgår hvilke emner, der indgår i miljøvurderingen, og hvorfor de andre evt. udgår
- Vurderingsmetode
- Miljøpåvirkninger fra projektet i forhold til de udvalgte emner
- Eventuelle mangler i vurderingsgrundlaget indenfor de enkelte emneområder, skal beskrives så der ikke opstår væsentlig usikkerhed om konklusionerne
- Sammenfatning af projektets miljøpåvirkninger og type af afværgetiltag, herunder hvor højt de ligger i hierarkiet
- Referenceoversigt, med oplysninger om kilder
- Bilag, herunder baggrundsrapporter til teknisk tunge afsnit, for at sikre at selve miljøkonsekvensrapporten er fokuseret.

Det er bygherren, som, sammen med den kompetente rådgiver, har ansvar for at sikre, at oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten er af tilstrækkelig høj faglig kvalitet, og at oplysningerne er fyldestgørende.

Miljøkonsekvensrapporten skal opfylde EU-krav om tilgængelighed for oplæsning på hjemmesiden til gode for synsbesværede ([loven](#) om webtilgængelighed).



6. Afgrænsning af emner

Miljøkonsekvensrapporten skal, som nævnt ovenfor, udarbejdes på baggrund af kravene i miljøvurderingsloven. Der er behov for, at det klart fremgår, hvorfor nogle emner udelades, nogle kun beskrives kort og andre beskrives mere uddybende.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor indeholde et kort og velskrevet afsnit om samtlige miljøfaktorer, som indgår i miljøvurderingsloven. Af afsnittet skal det klart fremgå, hvorfor et emne undersøges eller ikke undersøges. Afsnittet kan være en uddybning af skemaerne nedenfor, hvor der er mere fokus på formidling og begrundelse.

Afsnittet kan således være indledningen til de egentlige miljøvurderingsemner, hvor det ud fra afgrænsningen vurderes, at det ikke kan udelukkes, at der kan være en sandsynlig væsentlig miljøpåvirkning.

6.1. Oversigt over miljøpåvirkninger

Følgende skemaer (7.1-7.8) repræsenterer Aarhus Kommunes vurdering af mulige miljøpåvirkninger, inden der er foretaget egentlige undersøgelser. Der er foretaget en vurdering af indvirkningens væsentlighed/relevans: *Ingen, ubetydelig, skal undersøges* eller *væsentlig*. Emner, som er vurderet til *skal undersøges* eller til *væsentlig*, skal behandles i miljøkonsekvensrapporten.

Der er generelt ikke taget stilling til ophør af projektet. Det er forventeligt, at der ved et eventuelt ophør af de aktiviteter, der nu skal miljøvurderes, vil skulle foretages nye vurderinger efter den regulering, der vil være gældende på tidspunktet for ophør.



Skema 7.1. Befolkningen og menneskers sundhed (§ 20 stk. 4 nr. 1)

Miljøfaktor	Beskrivelse og screening af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet metode og omfang i miljøkonsekvensrapporten
Trafik på land	<p><u>Anlægsfasen</u> De kommende havnearealer skal klargøres med belægninger og veje, og de skal forsynes med el og vand. Dertil kommer etablering af bygninger og installering af kraner. Klargøring af den nye containerterminal på Omniterminalen vil dermed medføre en øget tung trafik i anlægsfasen, hvor lastbiler skal transportere materialer, herunder grus, beton og asfalt og andre byggematerialer til projektområdet.</p> <p><u>Driftsfasen</u> I driftsfasen vil der være en øget trafik - primært lastbiler - til og fra containerterminalen, som særligt i nærområdet vil påvirke trafikafviklingen.</p> <p><u>Konklusion</u> Trafikale forhold i projektets anlægs- og driftsfase beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Væsentlig</i>	<p>Vurderingen af de trafikale konsekvenser i anlægs- og driftsfasen baseres på tidligere gennemførte trafiktællinger og trafikmodelberegninger gennemført med den seneste version af Aarhus Kommunes trafikmodel. Trafikmodellen indeholder forventet byudvikling, udbygning af vejnettet og generel trafikvækst.</p> <p>Afviklingsforhold kan belyses ved hjælp af tidligere gennemførte kapacitetsberegninger suppleret med trafiksimulering i udvalgte kryds.</p>
Skibstrafik	<p><u>Anlægsfasen</u> Der forventes ingen væsentlig skibstrafik i forbindelse med anlægsfasen af den nye containerterminal. Kraner og andet større udstyr forventes dog at blive leveret med skib, men det vil ikke påvirke den øvrige skibstrafik til og fra Aarhus Havn A/S.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Den eksisterende skibstrafik til Aarhus Havn A/S udgør godt 2.000 fragtskibe og godt 4.000 færges pr. år, svarende til mere end 100 skibsanløb hver uge. Skibstrafik til og fra den nye containerterminal på ekstra tre til fire ugentlige skibsanløb vurderes ikke at påvirke den øvrige skibstrafik til og fra havnen. Aarhus Havn A/S er forberedt til at modtage skibstrafik i denne størrelsesorden, og anløb til og fra den nye containerterminal vil ikke presse havnens kapacitet. Skibstrafik til og fra den nye terminal håndteres sammen med den øvrige skibstrafik af Aarhus Havn A/S maritime afdeling og lodstjeneste.</p> <p>Den øgede skibstrafik, som containerterminalen genererer, vil ikke medføre væsentlige miljøpåvirkninger, idet der i forvejen er meget transport til og fra Aarhus Havn. I forhold til den rekreative sejlads i området omkring Aarhus Havn, vil krydsningen mellem lystbåde og større containerskibe ved indsejlingen til containerterminalen ikke ændres i forbindelse med projektet (der er generelt gode sigt-forhold ved indsejlingsområdet). Desuden vil der ikke ske ændringer af allerede eksisterende sejlruiter nær havnen, hverken for kommerciel eller rekreativ skibstrafik.</p> <p><u>Konklusion</u> Skibstrafik vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Ubetydelig</i>	-
Rekreative interesser	<p><u>Anlægsfasen</u></p>	<i>Ubetydelig</i>	-



Miljøfaktor	Beskrivelse og screening af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet metode og omfang i miljøkonsekvensrapporten
	<p>Rekreative interesser forekommer flere steder på og nær Aarhus Havn. På de arealer, hvor den nye containerterminal etableres, forekommer der imidlertid ikke rekreative områder eller aktiviteter, da arealerne i dag ikke er offentligt tilgængelige. Da adgange til rekreative arealer og stisystemer oprettholdes i projektets anlægsfase, og da projektet foregår på land (hvormed rekreative aktiviteter knyttet til bugten ikke påvirkes), vurderes det at rekreative interesser ikke vil blive påvirket i væsentligt omfang. Det kan ikke udelukkes at projektet vil resultere i støjgener, som kan forekomme i rekreative områder. Støj behandles i afsnittet nedenfor.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Når den nye containerterminal er etableret og i brug, vil arealerne ikke være offentlig tilgængelige. Rekreative interesser til søs påvirkes ikke i driftsfasen jævnfør beskrivelsen under "Skibstrafik". Der vil forekomme støj fra containerterminalens aktiviteter. Støj, herunder støj i rekreative arealer, behandles i afsnittet nedenfor.</p> <p><u>Konklusion</u> Rekreative interesser vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>		
Støj	<p><u>Anlægsfasen</u> Etablering af containerterminalen vil generere støj i anlægsfasen, hvilket kan have en påvirkning på boliger i nærområdet. Det samme er gældende for de rekreative områder, der ligger i umiddelbar nærhed til Aarhus Havn.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Drift af den nye containerhavn vil ligeledes medføre gener i form af støj fra lastbiltrafik, skibe og håndtering af containere inden for projektområdet. Støjgenerne kan potentielt påvirke boliger og rekreative områder, der ligger i umiddelbar nærhed til Aarhus Havn. Der vil ikke forekomme lavfrekvent støj fra skibe i havn, da det som en del af projektet forudsættes at de vil være tilsluttet landstrøm.</p> <p>Der er i kommuneplanen udlagt en konsekvenszone omkring eksisterende virksomheder på Aarhus Havn A/S og den nye containerterminal for at beskytte virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder. Der skal derfor foretages en vurdering af støj med særligt fokus på konflikter i forhold til ny planlægning, som f.eks. udvikling af Pier 3, der ligger indenfor konsekvenszonen.</p> <p><u>Konklusion</u> Støj beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten for både anlægs- og driftsfasen. Konklusionerne vedrørende støj i anlægs- og driftsfasen vil blive anvendt til vurdering af påvirkninger inden for andre miljøemner, herunder påvirkninger af beskyttede arter og befolkningen i området, herunder den planlagte udvikling af Pier 3.</p>	Væsentlig	<p>For anlægsfasen foretages støjberegninger af udvalgte aktiviteter i anlægsperioden (de mest støjende anlægsaktiviteter) med henblik på at belyse potentielle konflikter i forhold til boligområder, rekreative områder og lignende.</p> <p>I driftsfasen laves to typer støjberegninger – støj fra containerterminalen (selve virksomheden), herunder skibenes losning/lastning og håndtering af containere samt beregninger af trafikstøjen på det offentlige vejsystem som følge af den øgede mængde trafik til og fra Aarhus Havn.</p>
Vibrationer	<p><u>Anlægsfasen</u> Der vil i projektets anlægsfase være anlægsaktiviteter, der kan generere vibrationer, såsom ramning af pæle, kørsel og aflæsning af tungt materiale. Da afstanden til nærmeste bebyggelse, herunder bolig- og erhvervsområder, er mere end 50 meter, vurderes projektet ikke at give anledning til bygningskadelige vibrationer eller resultere i vibrationsniveauer, der generer opholdskomforten for de mennesker,</p>	Ubetydelig	-



Miljøfaktor	Beskrivelse og screening af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet metode og omfang i miljøkonsekvensrapporten
	<p>der opholder sig i bygninger (vibrationskomfort). Derfor vurderes vibrationer fra anlægsaktiviteterne ikke at medføre en påvirkning af boliger og/eller mennesker.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Af samme grunde som beskrevet for anlægsfasen vurderes vibrationer fra driften af den nye container-terminal ikke at medføre en påvirkning af boliger og/eller mennesker. Det antages, at vibrationerne fra vejtrafik ved kørsel på belægninger af god vedligeholdt kvalitet (uden huller og hastighedsreducerende "bump") er ubetydelige.</p> <p><u>Konklusion</u> Vibrationer vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>		
Luftkvalitet	<p><u>Anlægsfasen</u> Det kan ikke udelukkes, at anlægsaktiviteterne kan generere støv og lugt, som vil kunne påvirke luftkvaliteten på omkringliggende arealer. Desuden forventes det, at den øgede trafik samt de forskellige anlægsmaskiner vil resultere i øgede emissioner i anlægsfasen.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Håndtering af containere med kraner og øvrigt maskinel samt øget trafik til og fra den nye container-terminal med både skibe og lastbiler kan resultere i øgede emissioner af blandt andet kvælstofoxider (NOX), svovldioxid (SO₂), ammoniak (NH₃) og partikler. Dette vurderes at kunne påvirke luftkvaliteten i området omkring Aarhus Havn.</p> <p><u>Konklusion</u> Luftkvalitet beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten, for både anlægs- og driftsfasen.</p>	<i>Skal undersøges</i>	<p>Der udarbejdes luftberegninger ved brug af den atmosfæriske spredningsmodel OML til beregning af påvirkningen af luftkvaliteten fra anlægsarbejdet (herunder arbejdsarealer og offentlige arealer med ophold af mennesker). Den beregnede luftpåvirkning tillægges baggrundniveauer (nuværende tilgængelige data), som sammenholdes med nuværende gældende emissionsgrænseværdier for NO₂ og partikler angivet i BEK nr. 1472 af 12/12/2017. Desuden opgøres emissioner fra transport af materialer til og fra arbejdsarealerne.</p> <p>For driftsfasen beskrives den potentielt øgede emission kvalitativt, med udgangspunkt i nyeste tilgængelige fremskrivningsrapporter for luftkvaliteten (udgivet af DCE), samt med udgangspunkt i den forventede mængde øget trafik i form af lastbiler og skibe.</p>



Skema 7.2. Biologisk mangfoldighed, flora og fauna (§ 20 stk. 4 nr. 2)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Natura 2000	<p>I henhold til gældende lovgivning på området skal der indledningsvist gennemføres en Natura 2000-væsentlighedsvurdering. Væsentlighedsvurderingen har til formål at undersøge, om en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-områder og deres udpegningsgrundlag kan udelukkes.</p> <p>Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan afvises, at etablering og drift af containerterminalen kan medføre væsentlige påvirkninger af de nærmeste Natura 2000-områder og deres udpegningsgrundlag, vil der blive gennemført en fuld konsekvensvurdering. Natura 2000-konsekvensvurderingen vil udarbejdes under hensyntagen til Natura 2000-målsætningen, og der vil lægges særlig vægt på de forhold, som i væsentlighedsvurderingen er identificeret som værende i konflikt med Natura 2000-værdierne.</p>	<i>Skal undersøges</i>	Natura 2000-væsentlighedsvurderingen vil blive udarbejdet og fremgå som et fagkapitel i miljøkonsekvensrapporten.
Beskyttet natur og beskyttede arter	<p><u>Anlægsfase</u> Der forekommer ikke arealer med § 3-beskyttede naturtyper inden for eller nær projektområdet. Afstanden til nærmeste terrestriske § 3-beskyttede naturtype er mindst 1,6 km, mens afstanden til nærmeste § 3-beskyttede vandløb er mindst 1,5 km (dette ligger opstrøms projektområdet). Det samme er gældende for arealer med fredskov, som ligger mere end 1,3 km fra projektet. Der er dermed ikke risiko for påvirkning af § 3-beskyttet natur og arealer med fredskov i forbindelse med projektets anlægsfase.</p> <p>Afstanden imellem projektområdet og områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturområder er ca. 1,9 km (arealer i Havreballe Skov), mens afstanden mellem projektområdet og økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser er ca. 650 m (Aarhus Å). Disse udpegninger findes enten på land eller opstrøms projektområdet, og der er dermed ingen risiko for at disse påvirkes, som følge af projektets anlægsfase.</p> <p>Bilag IV-arterne odder og marsvin er begge registreret i Aarhus Bugt i umiddelbar nærhed til Aarhus Havn. Disse kan potentielt blive påvirket af støj fra anlægsfasen ved eksempelvis pælefundering.</p> <p><u>Driftsfase</u> Grundet afstanden imellem projektområdet og de nærmeste arealer med § 3-beskyttet natur, arealer med fredskov samt arealer fra de kommunale udpegninger, er der ikke risiko for at projektets driftsfase kan medføre påvirkninger heraf.</p> <p>Bilag IV-arter, herunder odder og marsvin, kan potentielt blive påvirket af øget støj fra aktiviteter på den nye containerterminal samt øget skibstrafik, som følge af drift af terminalen.</p> <p><u>Konklusion</u> Bilag IV-arter, herunder odder og marsvin, beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten. Beskyttet natur, arealer med fredskov og kommunale udpegninger, herunder arealer med særlige naturbeskyttelsesinteresser, potentielle naturområder, økologiske forbindelser mv. behandles ikke yderligere.</p>	<i>Skal undersøges</i>	Der foretages en kvalitativ vurdering af bilag IV-arter i projektets anlægs- og driftsfase.



Skema 7.3. Jordarealer og jordbund (§ 20 stk. 4 nr. 3)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Jordarealer, jordbund og forurenede jord	<p><u>Anlægsfasen</u> Etablering af den nye containerterminal sker på eksisterende havnearealer (Omniterminalen). Det konkrete havneareal er opfyldt i perioden fra 2008 og frem og er udlagt til havneformål og havneaktiviteter. Projektet omfatter ikke inddragelse af arealer, der benyttes til andre formål.</p> <p>Arealerne hvor den nye containerterminal anlægges, er opbygget af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Aarhus og omegn. Arealerne er opfyldt af uforurenede jord (kategori 1) og lettere forurenede jord (kategori 2), samt marint sand. Arealet er ikke kortlagt efter jordforureningsloven på V1 eller V2. Området er omfattet af områdeklassificering med analysepligt. Som en del af nærværende projekt skal der etableres belægning og veje på den nye containerterminal, og området skal forsynes, hvilket omfatter gravearbejder og dermed potentielt håndtering af lettere forurenede jord. Såfremt der er behov for at bortskaffe lettere forurenede jord, vil bortskaffelsen ske efter jordflytningsbekendtgørelsens regler og de kommunale retningslinjer for Aarhus Kommune.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Der vil ikke være behov for nye arealer efter containerterminalen er anlagt, ligesom der ikke planlægges yderligere gravearbejder og håndtering af forurenede jord. Hvis der måtte opstå et behov, vil jorden blive håndteret efter gældende lovgivning og de kommunale retningslinjer.</p> <p><u>Konklusion</u> Jordarealer, jordbund og jordforurening vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Ubetydelig</i>	-

Skema 7.4. Vand (grundvand, vandløb, søer og havet) (§ 20 stk. 4 nr. 3)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Grundvand	<p><u>Anlægsfasen</u> Projektet er beliggende på Aarhus Havn og berører ikke arealer med grundvandsinteresser, herunder drikkevandsinteresser og indvindingsområder, grundvandsmagasiner og målsatte grundvandsforekomster samt arealer med anden grundvandsbeskyttelse (f.eks. Boringsnære beskyttelsesområder). Projektet vurderes derfor ikke at påvirke grundvandsinteresser i anlægsfasen.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Projektet vurderes ikke at påvirke grundvandsinteresser i driftsfasen, idet disse ikke forekommer i området.</p> <p><u>Konklusion</u> Grundvand vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Ingen</i>	-



Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Overfladevand og spildevand	<p><u>Anlægsfasen</u> I anlægsfasen kan der være behov for håndtering og udledning af regnvand, der falder på nye befæstede arealer (overfladevand). I forbindelse med terrænregulering og belægningsarbejder (som er noget af det første, der gennemføres i projektets anlægsfase) installeres hovedledninger for håndtering af overfladevand, herunder udløb med sandfang, olieudskillere og lukkeventiler. Udledningen af overfladevand i anlægsfasen forventes derfor at have samme påvirkning som beskrevet for driftsfasen nedenfor.</p> <p>Der installeres ligeledes ledninger til spildevand, som noget af det første i anlægsfasen. Spildevand tilsluttes det eksisterende spildevandssystem på Aarhus Havn og pumpes til rensning på det offentlige rens anlæg.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Overfladevand fra befæstede arealer og tagflader vil potentielt kunne indeholde suspenderet stof, næringsstoffer (kvælstof og fosfor), olieprodukter, miljøfremmede stoffer, f.eks. PAH'er, tungmetaller, kulbrinter og salt, som alle vil kunne optræde i forskellige koncentrationer i det vand, som afledes videre til havnebassinet og dermed Aarhus Bugt. Aarhus Bugt (vandområde ID: 147) er målsat og har på nuværende tidspunkt en samlet økologisk tilstand som er moderat samt ikke god kemisk tilstand. Vandområdet skal opnå god økologisk tilstand og god kemisk tilstand inden udgangen af 2027. Det kan ikke udelukkes, at udledning af overfladevand fra projektets anlægsfase kan forringe den økologiske og kemiske tilstand i vandområdet.</p> <p>I driftsfasen ledes spildevand til rensning på det offentlige rens anlæg. Udledning til recipient sker således efter vilkårene i rens anlæggets udledningstilladelse.</p> <p><u>Konklusion</u> Overfladevand, herunder håndtering af regnvand beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten. Spildevand vurderes ikke yderligere.</p>	<i>Skal undersøges</i>	<p>Påvirkningen på Aarhus Bugt vil blive beskrevet og vurderet i forbindelse med håndtering af overfladevand. Det vil blive undersøgt, hvilke rensforanstaltninger der er tilstrækkelige til at sikre, at udledningen ikke vil kunne medføre en forringelse af tilstanden eller hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål for Aarhus Bugten.</p> <p>Udledningen fra projektet vil blive holdt op imod målsætningerne fra vandområdeplanerne og de relevante miljøkvalitetskrav.</p>
Danmarks Havstrategi II	<p>Havstrategidirektivet lister 11 deskriptorer, hvis målsætning potentielt kan påvirkes af projektet. Vurderingen af påvirkningerne af projektet i relation til Danmarks Havstrategi skal tage stilling til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om der er risiko for, at den nye containerterminal kan forhindre opfyldelse af de mål, der er opstillet i den danske Havstrategi. • Om projektet er i overensstemmelse med overvågningsprogrammet NOVANA og overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet og om der er overvågningsstationer, hvis tidsserier og/eller målinger kan blive påvirket af projektet. <p>Projektet foregår på land, på Omniterminalen, og det er derfor minimalt, hvor meget Aarhus Bugt og de 11 deskriptorer påvirkes i forbindelse med projektet. Det kan dog ikke udelukkes, at projektet vil påvirke en eller flere af deskriptorerne.</p> <p><u>Konklusion</u></p>	<i>Skal undersøges</i>	Der foretages en kvalitativ vurdering af relevante deskriptorer i projektets anlægs- og driftsfasen.



Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig</i> <i>Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
	Danmarks Havstrategi (relevante deskriptorer) vurderes i miljøkonsekvensrapporten, for både anlægs- og driftsfasen.		
Danmarks Havplan	<p>Danmarks Havplan udgør den overordnede planlægning for de danske havområder. I Havplanen udlægges områder, som kan anvendes til bestemte typer aktiviteter og anlæg. De af havplanens zoner, der ligger nærmest projektet omfatter to generelle anvendelseszoner (G18 og G60), samt tre sejladskorridorer (S108, S43 og S129).</p> <p>Den nye containerterminal indrettes på allerede eksisterende havnearealer, og derfor inddrages eller ændres der ikke på zoner udlagt i Havplanen. De generelle anvendelseszoner påvirkes derfor ikke i forbindelse med projektet, og disse zoner vil fortsat kunne benyttes til aktiviteter, der ikke er fastlagt udviklingszoner for, bl.a. fiskeri, kystbeskyttelses anlæg, turisme og rekreativ anvendelse.</p> <p>Den nye containerterminal vil generere mere skibstrafik til og fra Aarhus Havn A/S, som vil benytte sig af de udlagte sejladskorridorer (der etableres ikke nye sejlruiter i forbindelse med projektet). Skibstrafikken som følge af den nye containerterminal, vurderes ikke at påvirke den øvrige skibstrafik til og fra havnen, og Aarhus Havn A/S er forberedt til at modtage skibstrafik i denne størrelsesorden.</p> <p>Etablering af den nye containerterminal vurderes derfor at være i overensstemmelse med Danmarks Havplan.</p> <p><u>Konklusion</u> Danmarks Havplan vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Ingen</i>	-



Skema 7.5. Luft og klima (§ 20 stk. 4 nr. 3)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig</i> <i>Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Klimapåvirkning	<p><u>Anlægsfasen</u> Anlægsfasens påvirkning af klimaet (CO₂-ækvivalent emission) vil omfatte udledning fra diverse anlægsmaskiner i anlægsperioden, produktion af materialer og brug af råstoffer, transport af materialer og affald.</p> <p><u>Driftsfasen</u> I driftsfasen vil påvirkning af klimaet ske fra den øgede mængde trafik til og fra containerterminalen, herunder både lastbiltrafik og skibstrafik. Dertil kommer kraner og det øvrige maskinel, der skal bruges til at drifte terminalen.</p> <p>Den nye containerterminal kan have en positiv klimapåvirkning på sigt, idet terminalen kan være med til at flytte containertransporten fra land til hav, hvilket kan have betydning for energiforbrug og CO₂-udledning.</p> <p><u>Konklusion</u> Klimapåvirkning, herunder projektets udledning af CO₂, i anlægs- og driftsfasen beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Skal undersøges</i>	Projektets indvirken på udledninger af drivhusgasser foretages som en kvantitativ vurdering, hvor de forventede udledninger beregnes gennem en livscyklusvurdering (LCA) og udledninger fra både projektets anlægs- og driftsfase medtages.
Luft	Se afsnit om luft under menneskers sundhed ovenfor.	-	-



Skema 7.6. Materielle goder, kulturarv og landskab (§ 20 stk. 4 nr. 4)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Materielle goder	<p><u>Anlægsfasen</u> Containerterminalen begrænser ikke anvendelsesmulighederne på naboejendomme eller andre funktioner på Aarhus Havn. Den nye containerterminal anlægges på en del af Omniterminalen. Dette areal er netop etableret og udlagt til havneformål og havneaktiviteter. Det vurderes, at der ikke vil være væsentlig påvirkning på offentlige servicefunktioner, erhvervsliv eller ejendomsforhold.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Den nye containerhavn vil gøre brug af eksisterende infrastruktur på og omkring Aarhus Havn. Den nye containerhavn etableres på Omniterminalen, inden for et eksisterende erhvervsområde til havneformål og aktiviteter. Omkring dette erhvervsområde (Aarhus Havn A/S) er der udlagt et konsekvensområde, hvorfor al ny planlægning sker så virksomhederne i erhvervsområdet ikke påvirkes af de nye planer og deres drifts- og udviklingsmuligheder sikres bedst muligt. Når den nye containerterminal er etableret og i drift, vil den udgøre et materielt gode i sig selv.</p> <p><u>Konklusion</u> Materielle goder vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<i>Ubetydelig</i>	-
Landskab og visuelle forhold	<p><u>Anlægsfasen</u> Der vil være en visuel påvirkning på omgivelserne i forbindelse med den 2-årige periode, hvor anlægsarbejdet udføres. Da anlægsarbejdet sker inden for en begrænset tidsperiode, og da omfanget af de visuelle påvirkninger vurderes at være relativt lokale, vurderes påvirkningen at være lille. De landskabelige og visuelle forhold i anlægsfasen vurderes derfor ikke yderligere.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Når containerterminalen er færdig, vil blandt andet bygninger, containere og kraner samt belysning medføre en visuel påvirkning af omgivelserne, specielt for boligerne på Aarhus Ø, men også i forhold til bybilledet som helhed - herunder Aarhus-billedet fra vandsiden (arkitekturpolitikken), og fra de indre havnearealer, særligt udsigtskilen gennem havnebassinnet ved Havnepladsen ud for Domkirken og Toldboden.</p> <p><u>Konklusion</u> De visuelle konsekvenser for omgivelserne i driftsfasen belyses nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Visuelle påvirkninger i anlægsfasen vurderes ikke nærmere.</p>	<i>Væsentlig</i>	Vurderinger af projektets visuelle påvirkninger foretages på baggrund af udarbejdede visualiseringer. Vurderingerne vil blandt andet forholde sig til eventuelle kommende bygningsvolumener, kraner i området og den påvirkning, et aktivt havneområde vil have på de visuelle forhold, i både dag- og nattetimer, hvor der kan forekomme lyspåvirkninger.



Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Kulturarv	<p><u>Anlægsfasen</u> Der forekommer ikke kulturarv, herunder arkæologiske forekomster, fortidsminder, fredede og bevaringsværdige bygninger eller kirker inden for eller i nærheden af projektområdet. Omniterminalen, hvorpå den nye containerterminal anlægges, består af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Aarhus Kommune samt marint sand, og der er således tale om allerede forarbejdet jord og sand, som er blevet brugt til at skabe nyt havneareal. Gravearbejder i forbindelse med etablering af containerterminalen vurderes således ikke at resultere i arkæologiske fund.</p> <p><u>Driftsfasen</u> Kulturarv og arkæologiske forekomster vil ikke påvirkes i driftsfasen, hvor containerterminalen er etableret og i brug.</p> <p><u>Konklusion</u> Kulturarv vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	Ingen	-
Ressourceeffektivitet	<p><u>Anlægsfasen</u> Der vil under anlæg af containerterminalen blive brugt en række materialer og råstoffer, ligesom der vil blive produceret byggeaffald. Omfanget af forbrug og affald, samt håndtering af affaldet vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten. Affaldshåndtering sker i henhold til Aarhus Kommunes gældende affaldsregulativ - regulativ for erhvervsaffald. Der vil blive foretaget en vurdering af ressourceforbruget, set i forhold til mængder og kilder i et bæredygtighedsperspektiv. Det vil blive vurderet, hvor stor en andel af ressourcerne, som stammer fra genanvendte materialer, samt hvor meget projektets omfang af affald nedbringes</p> <p><u>Driftsfasen</u> Når den nye containerterminal er i brug, vil der ikke være et stort forbrug af materialer eller en stor produktion af affald. Der vil udelukkende være forbrug af materialer og produktion af affald i forbindelse med drift og vedligehold af terminalen. Derudover vil der være behov for vand og strøm.</p> <p><u>Konklusion</u> Der vil blive foretaget en vurdering af ressourceforbruget, herunder behovet for råstoffer, set i forhold til mængder og kilder i et bæredygtighedsperspektiv.</p>	Skal undersøges/ Væsentlig	Det vil blive vurderet, hvor stor en andel af ressourcerne, som stammer fra genanvendte materialer, samt hvor meget projektets omfang af affald nedbringes. De væsentligste problemstillinger for håndtering af affald beskrives. Der anvendes mængdeopgørelser fra projektbeskrivelsen.



Skema 7.7. Risiko for større menneske og naturskabte katastroferisici og ulykker (§ 1 stk. 2) samt miljøpåvirkninger som følge af projektets sårbarhed overfor større ulykker eller katastrofer (§ 20 stk. 5)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
<p>Større katastrofer og ulykker</p>	<p><u>Anlægsfasen</u> Anlægsfasen foregår over en relativt begrænset tidsperiode, hvor det vil være muligt at iværksætte tiltag, som kan mindske konsekvenserne af kraftige storme, stormflod, skybrud m.m. ved f.eks. at sikre arbejdspladsarealerne mod skybrudshændelser. I anlægsfasen forventes det ikke, at der vil ske væsentlige forandringer i klimaet, som kan påvirke projektet. Anlægsfasen vil derfor ikke være særlig sårbar over for større naturskabte ulykker, katastrofer eller påvirkninger som følge af klimaændringer. Ved klargøring af arealerne til containerterminal vil der være entreprenørmaskiner og skurvogne, ligesom der vil ske oplag og håndtering af materialer og lignende. Anlægsarbejdet tilrettelægges iht. gældende lovgivning med henblik på at undgå ulykker, spild m.m., som ville kunne skade omkringliggende natur, herunder Aarhus Bugt.</p> <p><u>Driftsfasen</u> I driftsfasen kan containerterminalen blive påvirket af større naturskabte ulykker og katastrofer i form af f.eks. skybrud, kraftige storme og stormflod, som vil udgøre en risiko for terminalen. Det er dog ikke anderledes end for andre områder i havnen, og terminaloperatøren er vant til at arbejde nær havet og med uforudsigelige vejrforhold, hvorfor det forventes, at virksomheden er rustet til at håndtere sådanne situationer.</p> <p>Derudover kan den nye containerterminal blive påvirket af havspejlsstigninger som følge af klimaændringer. Terminalområdet kommer til at ligge i kote +2,6 m DVR90, hvilket svarer til ca. 0,9 m over en 100-års højvandshændelse i Aarhus. Idet der på grund af vindretningen under ekstremt højvande ikke kan optræde væsentlig bølgepåvirkning i Aarhus under højvande, er området fornuftigt sikret imod forventede havspejlsstigninger frem mod år 2100.</p> <p>Driften af den nye containerterminal er, som for alle andre operationer på havnen, underlagt Aarhus Havn A/S krav til sikkerhed og beredskab. I driftsfasen kan der ske menneskeskabte ulykker på containerterminalen, som medfører spild eller udslip af f.eks. miljøfremmede stoffer, som kan påvirke omkringliggende områder. Containerterminalens afvandingssystem for overfladevand vil blive opdelt i fem separate områder, der individuelt kan lukkes af, og således vil eventuelt spild kunne håndteres, inden det udledes til Aarhus Bugt, hvorved risiko for forurening af havmiljøet minimeres.</p> <p>Det ansøgte projekt indebærer ikke, at der er oplag af materialer, produkter og stoffer, der overstiger mængdegrænserne i Risikobekendtgørelsen.</p> <p><u>Konklusion</u> Større katastrofer og ulykker vurderes ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<p><i>Ingen</i></p>	<p>-</p>



Skema 7.8. Samspillet mellem ovenstående faktorer (§ 20 stk. 4 nr. 5) og kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter (bilag 7, pkt. 5e)

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning og begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning pba. forventet påvirkning: <i>Ingen/Ubetydelig Skal undersøges/Væsentlig</i>	Forventet omfang i miljøkonsekvensrapporten
Alle - kumulation med andre planer og projekter	<p>Den samlede effekt af flere projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra det enkelte projekt isoleret set ikke er det. F.eks. kan der være kumulative påvirkninger som følge af de trafikale forhold eller støjpåvirkninger fra flere projekter samtidig.</p> <p>Der er fire projekter i nærområdet omkring Aarhus Havn, som sammen med det ansøgte projekt kan resultere i kumulative påvirkninger af miljøet. Projekterne beskrives kort nedenfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Udviklingsplanerne for Pier 3 er, at området skal omdannes til et beboelseskvarter med grønne byrum og adgang til havet. • Der skal bygges en tunnel under Marselis Boulevard. Trafikken til og fra Aarhus Havn, herunder projektområdet, vil typisk køre ad Marselis Boulevard, og der er derfor et sammenfald i forhold til fremtidig kapacitet samt trafikflowet under anlægsfasen af tunnelen. • Aarhus ReWater er et nyt renseanlæg, der placeres syd for Aarhus Havn. <p>Kumulative effekter vil blive behandlet i miljøkonsekvensrapporten for alle miljøemner.</p>	<i>Skal undersøges</i>	<p>Uanset omfanget af vurderingen af ovenstående miljøfaktorer, vil de kumulative effekter kunne omhandle faktorer, der ikke i sig selv vurderes at medvirke til en sandsynlig væsentlig påvirkning fra dette konkrete projekt.</p>