



Orienteringsmøde om havneudvidelsen

24. februar 2022

Side 1 af 6

Opsamling på borgermøde om lokalplan og miljøvurdering for udvidelse af Aarhus Havn, den 7. februar 2022.

Indledning

Aarhus kommune er myndighed for landdelen, mens Trafikstyrelsen er myndighed for det der foregår på søterritoriet, herunder udformningen af moler, kajlanlæg m.m. Miljøstyrelsen er myndighed for indvinding af råstoffer, nyttiggørelse af uddybningsmaterialer og placering af uddybningsmaterialer, der ikke kan nyttiggøres (klapning).

Der er ikke taget referat og det er vigtigt at spørgsmål og kommentarer indsendes via deltag Aarhus eller Trafikstyrelsens hjemmeside.

I løbet af infomødet kom der en række gode og relevante spørgsmål, hvor nogen kan påvirke høringssvarene. Derfor er spørgsmålene søgt samlet med denne opsamling.

I det følgende er her en opsamling af de centrale spørgsmål om landdelen. Der var også en række holdningstilkendegivelser og de indgår ikke i besvarelse, da de skal rettes direkte til byrådet og Trafikstyrelsen.

Generelle temaer

Giver det mening at bidrage? Er der allerede taget stilling til projektet?

Svar: Hele formålet med høringen er at give byrådet det bedst mulige beslutningsgrundlag. Der bliver ud fra høringsbidragene udarbejdet en tematisering af emnerne og en generel besvarelse. Alle høringsbidragene vedlægges til byrådsbehandlingen, og der er ikke truffet afgørelse, før byrådet har besluttet om projektet kan vedtages og på hvilke vilkår.

Hvorfor er miljøvurderingen udarbejdet af bygherrens konsulent? Hvorfor ligger der allerede et udkast til afgørelse

Svar: Det fremgår af miljøvurderingsloven, at bygherren med hjælp af kompetente eksperter skal belyse miljøpåvirkningerne. Det fremgår også af loven, at der i forbindelse med den offentlige høring skal ligge et udkast til myndighedens afgørelse. Derved får borgerne indblik i myndighedens vurdering, og de vilkår som myndigheden forventer at stille.

Samspil med nyt renseanlæg (Reewater) og udvidelse af lystbådehavnen

Svar: Rewater (og Lystbådehavn mm.) er et andet projekt, og der kommer en høring om planlægning samt miljøvurdering senere. Der arbejdes ud fra byrådets opsamling af den første høring med et hovedforslag, som ligger uden for havnen og et alternativ som ligger inde på havneudvidelsen. Hvis byrådet vælger alternativet, skal det areal "klippes ud" af havneudvidelsen (det er ca 17 ha i det sydvestlige hjørne)

TEKNIK OG MILJØ

Plan

Aarhus Kommune

Lokalplanlægning og VVM

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

Direkte telefon: 41 85 94 20

E-mail:

pbm@mtm.aarhus.dk

Direkte e-mail:

dors@aarhus.dk

Sag: 19/026086-59

Sagsbehandler:

Dorte Ringgaard Simonsen



24. februar 2022
Side 2 af 6

Bygherrerne på projekterne koordinerer løbende således, at byrådet kan beslutte hvert projekt for sig og uafhængigt af det andet projekt.

Samspil med Marselistunnel

Svar: Vejdirektoratet har overtaget ansvaret for anlæg og drift af Marselistunnelen. Vejdirektoratet forventer, at en tunnel kan tages i brug i 2032-2033. Dvs. før den nye containerterminal kan tages i brug i 2035, og dermed også før der kommer en større stigning i trafikken. Det forventes at overskudsjord fra anlæg af tunnelen kan anvendes til opfyldning af havneudvidelsens landarealer, og hvis det ikke er tilfældet, må det forventes at tunnelen bliver dyrere i anlæg og CO2 da udledningen fra kørsel bliver større.

De har oprettet en hjemmesiden om projektet: [Tidsplan | Vejdirektoratet](#)

Andre projekter, herunder vindmøller

Svar: Det er havneudvidelsen der er søgt om, og som der med en byrådsbeslutning kan gives tilladelse til. Vindmøller eller andre projekter kræver ny planlægning med tilhørende miljøvurdering. De indgår derfor ikke som en del af projektet med havneudvidelsen. Desuden må Aarhus Havn efter havneloven alene udleje arealer til viwndergi. Det skal endelig bemærkes, at den nye dækmole fortsætter med at være en del af søterritoriet og at det ikke er Aarhus kommune, som er myndighed for vindmøller på molen, men derimod Energistyrelsen.

Om projektet (spørgsmål rettet til Aarhus Havn v. Kim Mejlstrup)

Behov - herunder hvorfor man opgav havnens arealer på Aarhus Ø?

Svar: Byrådet ønskede på daværende tidspunkt, at Aarhus Kommune skulle købe arealerne på Nordhavnen til byudvikling. Intentionen indgik allerede i byrådets godkendelse fra 1997, som også udlagde perspektivareal udenfor havneområdet til senere udvidelse af havnearealerne ("den brækkede arm"), hvis byrådet besluttede at overtage de bynære havnearealer.

Hvorfor kan Aarhus Havn ikke samarbejde med andre danske havne. F.eks. Grenaa Havn?

Svar: Der foregår et samarbejde, men havnene er forskellige og kan noget forskelligt. Det er ikke havnene, men kunderne, der bestemmer, hvorfra de vil afskibe godset, men når mange vælger Aarhus fremfor Grenaa, skyldes det de mange kilometer ekstra kørsel af landevejen til Grenaa. Det koster ekstra køretid og det betyder stigende omkostninger for kunderne. Desuden giver det en yderligere CO2-belastning på godset.

Flere kommenterede på nuværende virksomheder på havnen, som tilsyneladende ikke har havneformål.

Svar: Der er virksomheder på havnen som både har direkte og indirekte havneformål.



24. februar 2022

Side 3 af 6

I Fredericia er der anlagt en dry-port. Hvorfor er der ikke den mulighed i Aarhus?

Svar: Der er stor forskel på havne og deres opbygning. Der sker omlæsning fra skib til skib i Aarhus Havn, og der er ikke kommuneplanlagt og bygge-modnet store flade arealer uden grundvandsinteresser i Aarhus området. Aarhus Havn har i mere end et år været i gang med at undersøge muligheden for at skaffe arealer til en dry-port, som supplement til havneudvidelsen. Men desværre er det endnu ikke lykkedes at finde det rigtige areal.

Økonomi

Hvordan bidrager havnen via overskud til byen? Hvem finansierer havneudvidelsen, skal skatteyderne betale og hvad koster det?

Svar: Aarhus Havn er omfattet af havneloven, hvor der er adskillelse mellem havnen og kommunen. Havnedriften skal hvile i sig selv. Det er derfor alene Aarhus Havn som via opsparede midler og lån finansierer havneudvidelsen. Lån forrentes og afdrages via havnens indtægter. Udvidelsen koster i størrelsesordenen 2-3 mia kr.

Udformning

Hvorfor skal bassinet være så stort og molen ligge så langt ud? Der ligger et svajebassin umiddelbart udenfor bassinet.

Svar: De helt store containerskibe vendes uden for havnen, men det kræver slæbebåde og kan give udfordringer i hårdt vejr. De øvrige skibe skal som udgangspunkt vendes inde i havnebassinet (svaje). Det nye svajebassin er tæt på at være samme størrelse (500 meter), som havnens eksisterende svajebassin (550 meter). Udgangspunktet er, at diameteren for et svajebassin skal være mindst 2 gange skibslængden (Jf. f.eks. Thoresen – Port Designer's Handbook), og at der skal være fuld vanddybde. Der skal laves et tillæg for moleskråningerne under vandet og de er fladere end ved overfladen. Havnen svarede at moleopbygningen under havoverfladen har en meget flad dæmning, så derfor skal der være ca. 100 m fra synlig mole til svajebassin.

Aarhus Blueline, hvad etableres og hvordan inddrages fremtidige brugere?

Svar: Aarhus Havn etablerer stenkastning, opfyldning, vej/sti samt beplantning og basale platforme. Hvis der er yderligere ønsker (kunstige stenrev, bygninger m.m.) så kræver det ekstern finansiering, da havnen kun må drive havnedrift.

Svar: Sportsfiskere, DN og søsportsforeninger bidrager allerede nu til designet af Aarhus Blueline.

Miljøpåvirkninger (delvist rettet til COWI, Aarhus Havn og Aarhus Kommune)



Alternativer - der er ikke fremlagt alternativer til så stor en udvidelse

24. februar 2022

Side 4 af 6

Svar: Der er fremlagt et 0-alternativ – et referencescenarie, hvor havnen ikke udvides. I øvrigt er et tidligere større projekt trukket tilbage efter politisk behandling. I Miljøkonsekvensrapporten fremgår en række alternativer, som er fravalgt.

Klima og CO₂, Anlæg

Hvor stor belastning er der fra anlæg?

Svar: Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at anlæg af Yderhavnen giver anledning til en samlet udledning af CO₂-ækv. på ca. 170 000 tons. Heraf vurderes ca. 20.000 ton ikke at have direkte indflydelse på den danske udledning. Med en anlægsperiode på minimum 25 år giver det en gennemsnitlig årlig udledning på 6.800 ton CO₂-ækv., hvilket svarer til den årlige udledning fra 1.700 familier i parcelhuse.

Hvad er CO₂-belastningen af bugten?

Svar: CO₂ opgøres enten på administrative enheder (f.eks. Aarhus kommune, hvor sejlads og kørsel uden for kommunen ikke indgår) eller globalt, så der regnes ikke på bugten alene

Hvordan kompenseres CO₂ belastningen?

Svar: Der er ikke en kompensation koblet på havneudvidelsen, men der arbejdes på samlet at nedbringe CO₂ belastningen fra både den eksisterende og den nye havn. AAK er f.eks. ved at omlægge til biomasse (restprodukter) og alene det anlæg vil nedbringe CO₂ bidraget med 170.000 tons på 3 år og 10 måneder – altså hvad der svarer til hele udledningen fra anlæg af Yderhavnen.

Opgives målsætningen om CO₂ udledning

Svar: Nej, både Aarhus kommune og havn arbejder løbende på at nedbringe CO₂ udledningen.

Klima og CO₂, Drift, hvad er CO₂ belastningen fra drift. Er FNs model for beregning af CO₂ anvendt?

Svar: COWI redegjorde for hvordan der er beregnet, og at der er anvendt en relativ tilgang som i tilsvarende miljøkonsekvensredegørelser. Der blev til byrådet udarbejdet et supplerende notat, hvor belastningen fra henholdsvis container med skib og lastbil transport fremgår.

Sejlads med småbåde, er det reelt muligt

Svar: Der er et område på ca 100m i læ på indersiden af den nye ydermole, hvor der ikke er fuld vanddybde og hvor det er muligt via bøjer at markere, at



der kan sejle småbåde som f.eks. kajakker eller robåde. Søfartsstyrelsen har vurderet, at det er forsvarligt. Den reelle udfordring er passage af Molslinjens færger og hvis det på sigt giver problemer, så kan Søfartsstyrelsen kræve en "trafikløsning" svarende til det der er på vej i København

24. februar 2022
Side 5 af 6

Havmiljø, fiskebestanden i fremtiden – den er ikke god for nuværende.

Svar: Der forventes ud fra undersøgelserne, at der ikke er en påvirkning af mulighederne for at opnå ønsket tilstand i vandmiljøet.

Badevandskvalitet, vurderingen af påvirkningen på badevandskvaliteten i MKV anfægtes.

Svar: Tangkrogen ikke er en blå-flags strand i dag, og badning bør ikke foregå efter længerevarende regn. Udvidelsen vil ikke ændre de eksisterende forhold, hvor udfordringerne hænger sammen med overløb fra fælleskloakerede arealer i midtbyen. I henhold til spildevandsplanen vil der gå mange år før de separat kloakeres.

Visualiseringerne, brændvidde og betragtningsafstand

Svar: Fremgår af visualiseringerne og hvis man betragter dem på en skærm i normal læseafstand eller via en udskrift i A3, så svarer det man ser til, hvordan det vil opleves det pågældende sted.

Klima og oversvømmelse, hvorfor bygge ud i vandet når vi forudser havstigninger?

Svar. Ny havn klimasikres efter havvandsstigninger. Der er planlagt en kote på nye arealer på 3,2m DVR90 og det er markant de tal der arbejdes med i DMI's klimaatlas og kommuneplantillægget om oversvømmelse fra havet, der er på vej i høring

Lokalplanen

Hvilke krav stilles der til kommende virksomheders valg af byggemateriale? Stiller LP krav om bæredygtighed/certificering?

Svar: Nej, men lokalplanen hindrer heller ikke anvendelse af bæredygtigt byggeri. Foreløbig har myndigheden ikke hjemmel i planloven til at kræve bæredygtigt byggeri eller certificering.



24. februar 2022
Side 6 af 6