



## Aarhus Havn

[port@portofaarhus.dk](mailto:port@portofaarhus.dk)  
[khm@portofaarhus.dk](mailto:khm@portofaarhus.dk)  
[juu@portofaarhus.dk](mailto:juu@portofaarhus.dk)

2. juli 2018  
Side 1 af 13

### VVM-tilladelse: Etablering af landanlæg til færgeterminal og RO/RO-terminal samt adgangsvej på Østhavnen i Aarhus.

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Aarhus Havn har ansøgt om VVM-tilladelse til at etablere en færgeterminal på Østhavnen med henblik på at flytte den eksisterende færgeterminal fra Pier 3 til Østhavnen. Der er endvidere søgt om tilladelse til at etablere en RO/RO-terminal i tilknytning til færgeterminalen samt til forlængelse af Østhavnsvej som adgangsvej til færgeterminalen.

**Planafdelingen**  
Kalkværksvej 10  
8000 Aarhus C

Projektet gennemføres i og ud for den eksisterende miljøhavn, hvor der etableres en ny ydermole for at sikre rolige bølgeforhold i færgehavnen.

Telefon:  
Direkte telefon: 4185 9841

Færgeterminalen vil bestå af adgangsvej, opmarcharealer, relaterede bygninger (billetkontor, administrationsbygning, toiletforhold, mandskabsfaciliter m.v.) og tre færgelejer.

E-mail:  
[byudviklingogmobilitet@aarhus.dk](mailto:byudviklingogmobilitet@aarhus.dk)  
Direkte e-mail:  
[slav@aarhus.dk](mailto:slav@aarhus.dk)  
[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

RO/RO-terminalen vil bestå af et RO/RO-leje og opmarcharealer, hvor gods og biler kan stå.

Sag: 14/019923-354  
Sagsbehandler: Søren Sloth Lave

Færgeterminalen skal betjene færgetrafikken mellem Aarhus Havn og Sjælland. Der sejles med tre færger med op til ti afgang og en samlet maksimal kapacitet på op til godt 6.000 overførte biler pr. dag (knapt 3.100 køretøjer hver vej). Den maksimale kapacitet på færgerne er 350 biler pr. færge.

### Afgørelse

Der meddeles hermed VVM-tilladelse til etablering af landanlæg til færgeterminal og RO/RO-terminal samt adgangsvej, som vist på vedhæftede kortbilag. Tilladelsen er baseret på det projekt der er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Tilladelsen meddeles på følgende vilkår:

1. At den eksisterende færgeterminal på Pier 3 nedlægges.
2. At der
  - a. etableres signalanlæg til dosering af trafikken fra færgeterminalen til Østhavnsvej.



- b. etableres signalanlæg ved Østhavnsvejs nordlige tilslutning til rundkørslen ved Vandvejen

2. juli 2018  
Side 2 af 13

3. At Aarhus Havn, når der etableres en tunnel under Marselis Boulevard, etablerer dynamisk skiltning på Østhavnsvej øst for krydset Østhavnsvej/Oliehavnsvej med henblik på at kunne lede trafikken af forskellige ruter, herunder via tunnelen, og dermed aflaste krydsene på Marselis Boulevard. Den konkrete udformning af skiltningen aftales med Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, men skal som udgangspunkt kunne lede trafikken fra havnen til de overordnede veje mod syd og nord via forskellige ruter afhængig af fremkommeligheden.
4. At der etableres højttaleranlæg m.v. til varsling af personer på færgeterminalens område samt indføres procedurer for varsling, så der kan foretages varsling og vejledning af personer, der opholder sig på færgeterminalen, i tilfælde af uheld med farlige stoffer på containerterminalen.
5. At der på færge- og RO/RO-terminalerne ikke oplagres eller håndteres farlige stoffer af typer eller mængder, som ved uheld kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt) eller som kan udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder, herunder færgeterminalen. Hvis det ønskes at håndtere farlige stoffer på færge- eller RO/RO-terminalen, skal det således forinden dokumenteres, at håndteringen ikke kan give anledning til dominoeffekt eller udgøre væsentlig fare på nabovirksomheder.
6. At risikoen for skader og forurening ved oversvømmelse af færgeterminalen skal forebygges ved at sikre vigtige tekniske installationer (olieudskillere, el-forsyning, brændstofoplag mv), som ligger lavere end kote 2,6 DVR90, mod oversvømmelse.
7. At kølecontainere, der henstilles på færge- eller RO/RO-terminalen, skal være el-drevne og strømforsynes fra el-nettet, samt at der maksimalt må være 15 kølecontainere i drift samtidigt.
8. At ramning af spuns og pæle på land alene kan foretages i dagtimerne (kl. 07-18) på hverdage. Ramning på land, der kan give anledning til undervandsstøj, skal udføres med soft start procedure, hvor der indledes med et lavt støjniveau, som gradvis øges, således at støjfølsomme dyr og fisk kan søge væk fra området. Hvis der opdages sæler eller marsvin ud for stedet for ramning, skal ramningen indstilles, indtil dyrene er svømmet væk.



9. At anlægsarbejder og driften af færgeterminalen, herunder tankning af færger, skal tilrettelægges og udføres, så der ikke kan ske spild af miljøfremmede stoffer til havet eller jorden. I tilfælde af uheld, der fører eller kan føre til forureninger i anlægs- eller driftsfasen, skal der iværksættes opsamling af forureningen, og forurenede materiale skal bortskaffes og behandles efter kommunens anvisninger.

2. juli 2018  
Side 3 af 13

Tilladelsen meddeles i henhold til § 2, stk. 8, nr. 2 og § 7 i Bekendtgørelse nr. 957 af 27. juni 2016 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen), idet projektet, der er anmeldt 7. juli 2014, er omfattet af overgangsbestemmelsen i miljøvurderingslovens<sup>1</sup> § 57, stk. 8, nr. 2 og i VVM-bekendtgørelse nr. 1440 af 23. november 2016, § 17, stk. 2.

I forbindelse med denne tilladelse er det i henhold til § 6, § 7, stk. 1 og § 10 i Bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen) vurderet:

- At det ansøgte projekt i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter ikke kan skade internationale naturbeskyttelsesområder væsentlig samt
- At det ansøgte ikke forventes at beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV, litra a, og ikke forventes at ødelægge plantearter opført på habitatdirektivets bilag IV, litra b.

Det er desuden vurderet, at projektet ikke vil påvirke mulighederne for at opnå den ønskede tilstand i henhold til vandområdeplanen for området.

VVM-tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år, eller hvis den ikke har været udnyttet inden i 3 på hinanden følgende år, jf. planlovens § 56, stk. 1.

### **Projektændringer**

Udgangspunktet for VVM-tilladelsen er det projekt, som er anmeldt og beskrevet i VVM-redegørelsen. Ændringer i projektet eller væsentlige afvigelser i forudsætningerne for vurderingen af miljøpåvirkningerne skal anmeldes og vurderes i forhold til miljøvurderingslovens bilag 2, pkt. 13 a) *Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige*

---

<sup>1</sup> LBK nr. 448 af 10. maj 2017. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).



*skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1). Endvidere kan der søges om ændring af vilkår i VVM-tilladelsen.*

2. juli 2018  
Side 4 af 13

### **Baggrund for afgørelsen**

Tilladelsen har til formål at give mulighed for indretning af en færgeterminal, således at den eksisterende færgeterminal kan flyttes fra Pier 3 til Østhavnen. Herved vil der fortsat være faciliteter til færgedrift mellem Aarhus og Sjælland, samtidigt med at den planlagte byomdannelse af Pier 3 på Aarhus Ø fortsættes.

Tilladelsen er i overensstemmelse med lokalplan nr. 1051 og kommuneplantillæg nr. 14 til Kommuneplan 2017, der er udarbejdet for at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag. I tilknytning til lokalplan og kommuneplantillæg er der udarbejdet en kombineret VVM-redegørelse og miljøvurdering, som har været i offentlig høring sammen med planforslagene.

Aarhus Byråd finder det på den ene side væsentligt, at der opretholdes en færgeforbindelse mellem Aarhus og Sjælland, og på den anden side, at miljøpåvirkningerne ikke bør være større end nødvendigt. Byrådets afvejn timer fremgår af den sammenfattende redegørelse, der er vedhæftet som bilag til tilladelsen.

VVM-tilladelsen til realisering af landanlæg til færgeterminal og RO/RO-terminal samt adgangsvej gives på en række vilkår, som bl.a. har til formål at sikre gennemførelsen af foranstaltninger, der kan afhjælpe projektets påvirkning af omgivelserne.

Tilladelsens vilkår nr. 1 har til formål, at den eksisterende færgeterminal nedlægges, når der er etableret en ny i Østhavnen. Baggrunden er, at projektet er anmeldt som en flytning af den eksisterende færgeterminal fra Pier 3 til Østhavnen, og at miljøpåvirkningerne derfor er vurderet ud fra, at der i fremtiden ikke længere er færgedrift fra Pier 3, men alene fra Østhavnen.

Vilkårene 2-3 har til formål at afhjælpe de trafikale påvirkninger, som biltrafikken fra færgen kan medføre på det tilgrænsende vejnet.

I VVM-redegørelsen er det beregnet, at biltrafikken til og fra færgeterminalen forventes at udgøre ca. 16 % af den samlede trafik på Marselis Boulevard i 2020. Det er især biltrafikken væk fra færgen, der kan påvirke trafikafviklingen på vejnettet, idet færgerne tømmes på 10-15 minutter. Beregning af trafikafviklingen i udvalgte kryds viser, at trafikken generelt set kan afvikles acceptabelt i såvel 2020 som i 2030, hvor der forventes at være etableret en



tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej. Men der kan forekomme situationer, eksempelvis ankomst af fuldt lastet færge, hvor der kan opstå kø i de mest belastede kryds.

2. juli 2018  
Side 5 af 13

Færgetrafikkens indvirkning på trafikafviklingen i krydsene på Marselis Boulevard kan afhjælpes ved, at signalstyringen i forudgående kryds på havnen forsinkes færgetrafikken, eller kapaciteten i de belastede kryds kan udvides med et ekstra gennemgående spor i retning væk fra havnen. Det er valgt i VVM-tilladelsen at stille vilkår om, at der skal etableres signalregulering ved udkørslen fra færgeterminalen og i rundkørslen ved Vandvejen, sådan at trafikken kan doseres/deles op inden den når Marselis Boulevard, og sådan at krydsende trafik til havnevirksomhederne kan passere.

Når der etableres en tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej, kan evt. overbelastning af krydsene på Marselis Boulevard afhjælpes ved at lede en større del af trafikken gennem tunnelen eller evt. andre ruter, hvor fremkommeligheden er bedre. Der er derfor stillet vilkår om etablering af dynamisk skiltning, i forbindelse med etablering af tunnelen.

Vilkår 4 har til formål at sikre etablering af højttaleranlæg på færgeterminalen, så det er muligt at informere ventende færgepassagerer i en evt. uheldssituation. Færgeterminalen etableres som nabo til containerterminalen, hvor der oplagres farlige stoffer, herunder lejlighedsvist giftige gasser, som i tilfælde af et uheld kan spredes med vinden til færgeterminalen. Risikovurderingerne i VVM-redegørelsen viser, at sandsynligheden for at omkomme ved et uheld med farligt gods, mens man venter på færgen, er meget lav, herunder lavere end sandsynligheden for at dø ved en naturkatastrofe. Vurderingerne viser også, at såvel den individuelle som den samfundsmæssige risiko ligger inden for acceptkriterierne. Men skulle det værst tænkelige uheld ske, er det vigtigt, at personer, der opholder sig i området, søger indendørs, herunder i bil med lukkede døre og vinduer og slukket ventilation, indtil skyen med giftig gas har passeret området, og beredskabet kan yde redningsindsats. Så selv om risikoen for uheld, som kan påvirke færgeterminalområdet, er meget lav, er det valgt at stille vilkår om, at der på færgeterminalen skal etableres højttaleranlæg, så det i tilfælde af uheld med farlige stoffer er muligt at informere personer, der opholder sig i området, om at søge tilflugt.

Risikovurderingerne er foretaget ud fra risikoforholdene på containerterminalen og ud fra, at der på færgeterminalen ikke oplagres farlige stoffer af betydning. Det er på den baggrund vurderet, at der ikke er risiko for dominoeffekt, hvor et uheld på færgeterminalen kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen eller omvendt.

Der er aktuelt ikke en operatør af den påregnede RO/RO-terminal og derfor ikke kendskab til, hvilke stoffer der i en fremtidig driftssituation vil være ønske om at oplagre på RO/RO-terminalen. Vilkår 5 har derfor til formål at



2. juli 2018  
Side 6 af 13

sikre, at der på RO/RO-terminalen ikke oplagres eller håndteres farlige stoffer af typer eller mængder, der kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen. Det er ikke hensigten med vilkåret at forhindre enhver håndtering af farligt gods, når blot det ikke kan medføre dominoeffekt eller være til væsentlig fare. I tilfælde af at en fremtidig operatør på RO/RO-terminalen ønsker at oplagre eller håndtere farligt gods, skal det således godtgøres, at der ikke er risiko for dominoeffekt. Det skal ligeledes godtgøres at RO/RO-terminalen ikke vil udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på eksempelvis færgeterminalen<sup>2</sup>. Såfremt en fremtidig operatør på RO/RO-terminalen ønsker at oplagre eller håndtere farligt gods, kan det blive nødvendigt på baggrund af supplerende risikovurderinger at ændre eller supplere VVM-tilladelsens vilkår.

Vilkår 6 har til formål at mindske risikoen for forurening og mindske risikoen for materiale skader i tilfælde af oversvømmelse. Stigende havvandsniveau kan øge risikoen for, at der i forbindelse med kraftig vind/storm kan forekomme ekstremt forhøjet vandstand. Færge- og RO/RO-terminalerne etableres i kote 2,60 m, hvorfor det er vurderet, at risikoen for oversvømmelse er lille frem til 2050.

Ved de anlæg, der etableres lavere end i kote 2,60 m, kan oversvømmelse forekomme hyppigere, og der kan være risiko for, at der i forbindelse med oversvømmelse kan ske forurening fra eller skade på lavtliggende installationer. Der er derfor fastsat vilkår om, at sådanne lavtliggende anlæg skal sikres mod oversvømmelse.

Vilkår 7 har til formål at sikre, at færge- og RO/RO-terminalerne indrettes i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund ved vurdering af projektets miljøpåvirkninger. Ved beregning af støj er det bl.a. lagt til grund, at der er maksimalt 15 kølecontainere, og at disse er el-drevne og tilsluttet el-nettet.

I fald der i fremtiden ønskes mulighed for at øge antallet af kølecontainere må der foretages en vurdering af støjforholdene og om nødvendigt gennemføres en ændring af VVM-tilladelsen.

Vilkår 8 har til formål dels at sikre acceptable støjforhold i forbindelse med ramning af spuns og pæle, dels at sikre, at der i forbindelse med ramning anvendes soft start procedure. Vilkaaret omfatter ramning, der foretages på

---

<sup>2</sup> Ved "væsentlig fare" forstås i denne sammenhæng, dels at den stedbundne individuelle risiko er mindre end eller lig med  $1 \cdot 10^{-6}$  pr. år, dels at den samlede samfundsmæssige risiko i området på grund af uheld med farlige stoffer (repræsenteret ved en F-N kurve) fortsat vil ligge inden for acceptkriteriet 1 dødsfald pr. 10.000 år faldende med kvadratet på antallet af dødsfald, svarende til 10 dødsfald pr. 1.000.000 år og 100 dødsfald pr. 100.000.000 år.



2. juli 2018  
Side 7 af 13

land, hvorimod ramning, der foregår på vandarealet, eksempelvis nedramning af kajkanter og pæle fra flåde, reguleres gennem den VVM-tilladelse, som Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen meddeler efter havneloven. Det er aftalt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at styrelsen ved meddelelse af VVM-tilladelse til anlægsarbejder på søterritoriet/vandarealet også fastsætter vilkår om soft start procedure og tidsbegrænsning.

I VVM-redegørelsen er der foretaget beregning af støj fra ramning af spuns, som sammen med tilsvarende støj fra ramning af pæle vurderes at være de mest støjende aktiviteter i anlægsfasen. Ramning af spuns er vurderet at vare 4-7 måneder afhængig af anlægsmetode og ramning af pæle 1-2 måneder. Støjberegningerne viser et støjniveauet ved de nærmeste naboer-hvervsbygninger på over 70 dB(A) og ved de nærmeste boliger på Aarhus Ø på 45-50 dB(A). Hertil kan komme tillæg på 5 dB for tydeligt hørbare impulser i støjen, hvilket først kan afgøres ved observation af støjen på stedet. I VVM-redegørelsen er det dog forventet at der på grund af afstanden til Aarhus Ø ikke vil være tillæg for impulsstøj.

Aarhus Kommune har ikke et regulativ, hvor der på forhånd er fastsat støjgrænser for anlægsarbejder. Normalt accepteres støjende anlægsarbejder gennemført i dagtimerne, selv om støjniveauet er over vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder. Evt. støjgener fra anlægsarbejderne reguleres så via påbud om afhjælpning af støjgenerne i henhold til miljøaktivitetsbekendtgørelsens<sup>3</sup> kapitel 2. I det aktuelle tilfælde, hvor støjberegningerne viser, at ramning ikke vil kunne overholde vejledende støjgrænser på 40 dB(A) om natten og 45 dB(A) om aftenen på Aarhus Ø, er det valgt i VVM-tilladelsen at fastsætte vilkår om, at der ikke kan foretages ramning i aften- og natperioden.

Vilkår 8 fastsætter desuden, at ramning af spuns og pæle skal foretages med soft start procedure. Formålet hermed er at sikre, at ramning udføres på en måde, hvor risikoen for væsentlig påvirkning af marsvin og sæler med undervandsstøj er begrænset, idet dyrene skræmmes væk, inden støjniveauet når et skadeligt niveau.

Det skal bemærkes, at der i tilladelsen i øvrigt ikke er stillet vilkår vedrørende udførelse af anlægsarbejder for at undgå gener i form af støj, støv og vibrationer, idet sådanne reguleres særskilt, evt. ved påbud, efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Herunder vil evt. væsentlige gener fra ramning af spuns og pæle i dagtimerne også kunne reguleres, selv om der i VVM-tilladelsen er fastsat vilkår vedrørende ramning.

---

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter.



2. juli 2018  
Side 8 af 13

Vilkår 9 har til formål at forebygge spild af miljøfremmede stoffer, eksempelvis olie, i forbindelse med såvel anlægsarbejderne som den efterfølgende drift af færge- og RO/RO-terminalerne. Vilkåret har til lige til formål at sikre, at der i tilfælde af uheld, hvor der på trods af forebyggende tiltag sker spild af miljøfremmede stoffer, foretages opsamling og bortskaffelse af stofferne og forurenede jord m.v., så der ikke sker skade på miljøet.

Der er i tilladelsen ikke stillet vilkår vedrørende afledning af overfladevand og sanitært spildevand, idet sådanne vilkår fastsættes i særskilt udlednings-/tilslutningstilladelse. Det er i den forbindelse forudsat, at der stilles krav om at spildevand afledes til rensning i et kommunalt renseanlæg, og at overfladevand skal renses mekanisk før udledning til havnebassinet, herunder eksempelvis hvor udledning skal ske via olieudskillere. Dette er også lagt til grund ved vurderingen af, at projektet ikke vil påvirke mulighederne for at opnå den ønskede tilstand i henhold til vandområdeplanen for området, hvor miljømålet for Aarhus Bugt er god økologisk tilstand. Med baggrund i at spildevand ledes til rensningsanlæg, og der er tale om udledning af begrænsede mængder af overfladevand, som udledes separat efter rensning, er det i VVM-redegørelsen vurderet, at der ikke vil ske væsentlig påvirkning af vandkvalitet eller plante- og dyreliv. I VVM-redegørelsen er det ligeledes vurderet, at sedimentation i forbindelse med anlægsarbejdet er af så begrænset omfang, og den potentielle afgivelse af miljøfremmede stoffer så ubetydelig, at der ikke vil være påvirkning af vandplaninteresserne.

I VVM-redegørelsen er det desuden vurderet, om projektet vil kunne påvirke Natura 2000-områder eller beskyttede arter på habitatdirektivets bilag IV.

Skade på Natura 2000-områder, ødelæggelse af beskyttede planter eller ødelæggelse eller beskadigelse af yngle- eller rasteområder for beskyttede dyrearter på habitatdirektivets bilag IV ville betyde, at projektet ikke kunne tillades, jf. habitatbekendtgørelsens<sup>4</sup> §§ 6, 7 og 10.

De nærmeste Natura 2000-områder er EF-Habitatområderne: Giber Å, Eneværket og Skåde Havbakker, der ligger ca. 4 km syd for projektområdet, Brabrand Sø med omgivelser, der ligger ca. 5 km vest for projektområdet, Begtrup Vig og kystområder ved Helgenæs, der ligger ca. 13 km øst for projektområdet samt Mejl Flak, ca. 14 km sydøst for projektområdet.

Brabrand Sø med omgivelser ligger inde i landet ca. 5 km fra færgeterminalen og vurderes på baggrund af afstanden ikke at kunne blive berørt af anlægsarbejder eller terminalens drift.

---

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.





Færgeterminalen etableres i et havområde, som står i forbindelse med de tre øvrige Natura 2000-områder. De potentielle påvirkninger kan

2. juli 2018  
Side 9 af 13

- i anlægsfasen være:
  - forstyrrelser og undervandsstøj
  - sedimentspredning
  - spild af miljøfarlige stoffer
- i driftsfasen være:
  - ændring i strømforhold
  - bølgepåvirkning fra færgesejls
  - spildevand
  - forstyrrelser og støj.

Det er vurderet at disse påvirkninger er af så begrænset omfang og/eller forekommer så lokalt, at der ikke vil ske påvirkning af Natura 2000-områderne Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker, Begtrup Vig og kystområder ved Helgenæs samt Mejl Flak. For de mere detaljerede vurderinger henvises til VVM-redegørelsens kapitel 6.12.

Der er i området ved Aarhus Havn ikke voksesteder for planter på habitatdirektivets bilag IV, litra b, men der er lejlighedsvist registreret marsvin og odder, som er på bilag IV, litra a. Der er ikke registreret levesteder for eller forekomst af andre arter på bilag IV i området.

Det vurderes, at odderen anvender de kystnære områder ved Aarhus Havn til fødesøgning, men ikke som decideret levested, herunder vurderes der ikke at være ynglesteder ved havnen. I forbindelse med anlægsfasen vil støj, undervandsstøj og sedimentspredning kunne gøre, at oddere i en periode ikke søger føde nær projektet. Det vurderes imidlertid, at der er så rige muligheder for at søge føde, at projektet ikke vil påvirke odder i væsentlig grad. Da færgeterminalen placeres i et område, hvor der allerede i dag er industri og trafik, vurderes trafik til og fra færgeterminalen i driftsfasen heller ikke at ville påvirke odder.

Området omkring Aarhus Havn, herunder projektområdet, vurderes at være mindre vigtigt som levested for marsvin og udgør kun et begrænset område i forholdt til det område, hvor marsvin lever/opholder sig.

I anlægsfasen vil der i en periode forekomme undervandsstøj fra ramning af spuns og pæle, og der vil i en periode forekomme sedimentation i forbindelse med opfyldning. Nedsat sigtbarhed som følge af sedimentation vurderes kun at have midlertidig indflydelse på marsvins jagtmuligheder i et meget lokalt område ved havnen. Støjen vil potentielt kunne påvirke marsvin i en kort afstand fra projektområdet. Risikoen for at et marsvin er inden for en afstand af 75 meter, hvor der kan forekomme undervandsstøj over grænsen for permanente høreskader på marsvin, imens ramning foregår, vurderes dog at være meget lille. Støjniveauer for midlertidige effekter på hørelsen



hos marsvin kan optræde i en afstand på op til 600 m og for adfærdspåvirkning inden for 4500 m fra projektområdet. For at minimere de mulige effekter fra undervandsstøj anvendes soft start procedure for ramning, hvilket indebærer, at marsvin vil søge væk fra området.

Marsvin vil typiske vende tilbage til området kort tid efter, at de støjende anlægsarbejder er overstået.

Da undervandsstøj og sedimentation kun forekommer i nærområdet omkring projektområdet, og dette er af begrænset størrelse i forhold til det område, hvor marsvin opholder sig, vurderes anlægsarbejderne ikke at have betydning for bestandens opretholdelse og økologiske funktionalitet.

Heller ikke i driftsfasen vurderes projektet at kunne påvirke marsvin, idet flytningen af færgeterminalen alene betyder, at færgerne skal sejle en lidt kortere distance inden for det område, hvor færgerne allerede i dag sejler. Dette medfører en lille reduktion af undervandsstøjen og det område, som påvirkes af undervandsstøj, hvilket ikke kan øge påvirkningen af marsvin i driftsfasen. For de mere detaljerede vurderinger henvises til VVM-redegørelsens kapitel 6.12.

### **Partshøring**

Parter har haft mulighed for at gøre sig bekendt med sagen, herunder et udkast til VVM-tilladelsen, og for at udtale sig i forbindelse med den offentlige fremlæggelse af planforslag og den kombinerede VVM-redegørelse og miljørapport for placering af en færgeterminal, Aarhus Havn. VVM-tilladelsen gives til et projekt svarende til det, der er beskrevet i planforslagene og miljøredegørelsen.

Der er modtaget 11 hørings svar til planforslag, miljøredegørelsen og udkastet til VVM-tilladelse. Der er i den sammenfattende redegørelse, som er vedhæftet som bilag til tilladelsen, redegjort for, hvordan de modtagne bemærkninger er taget i betragtning. Tre af hørings svarene har ønsket præcisering af tilladelses vilkår 5 om oplagring og håndtering af farlige stoffer på færge- og RO/RO-terminalerne, hvilket har ført til præcisering af dette vilkår. Præciseringen af vilkår 5 har været forelagt ansøgeren Aarhus Havn, som ikke har haft bemærkninger hertil.

### **Anden lovgivning**

Der gøres opmærksom på, at der med denne afgørelse ikke er taget stilling til evt. andre nødvendige tilladelser, som eksempelvis byggetilladelse, godkendelse af vejtilslutninger og tilladelse til afledning af spildevand, som meddeles særskilt på baggrund af detaljeret projekt.

Endvidere gøres opmærksom på, at affald skal bortskaffes i henhold til Aarhus Kommunes regulativer.

2. juli 2018  
Side 10 af 13



Projektets realisering kræver desuden tilladelse efter havnelovens<sup>5</sup> § 2, stk. 1, som administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Den endelige tilladelse meddeles i henhold til havnelovens § 2, når detailprojekt er indsendt og godkendt. Inden da meddeles principiel tilladelse til projektet, bl.a. på baggrund af VVM-redegørelsen.

2. juli 2018  
Side 11 af 13

### **Klagevejledning**

Denne afgørelse kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der repræsenterer mindst 100 medlemmer og har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelse som hovedformål. Afgørelsen kan desuden påklages af miljø- og fødevareministeren. Jf. planlovens<sup>6</sup> §§ 58 c, 59 a og 60.

Afgørelsen om VVM-tilladelse, herunder fastsættelse af vilkår, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. planlovens § 58 c, stk. 1 nr. 1. Afgørelse om øvrige forhold vedrørende VVM-processen og om de dele af afgørelsen, der vedrører habitatbekendtgørelsen, kan ligeledes påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, men da alene for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. planlovens § 58 c, stk. 1, nr. 2.

En eventuel klage over VVM-tilladelsen har ikke opsættende virkning, men udnyttelsen af VVM-tilladelsen sker på eget ansvar, idet Miljø- og Fødevareklagenævnet kan tillægge klagen opsættende virkning, herunder kræve igangsat arbejde standset, og ændre afgørelsen, jf. planlovens § 60, stk. 7.

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af [nmkn.dk](http://nmkn.dk). Klageportalen ligger på [borger.dk](http://borger.dk) og [virk.dk](http://virk.dk). Du logger på [borger.dk](http://borger.dk) eller

---

<sup>5</sup> LBK nr. 457 af 23. maj 2012 Bekendtgørelse af lov om havne, som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

<sup>6</sup> VVM-tilladelsen meddeles til et projekt, der er anmeldt 7. juli 2014, altså før den nugældende miljøvurderingslovs ikrafttræden 16. maj 2017. Projektet er derfor omfattet af en række overgangsbestemmelser, herunder bestemmelsen i § 10, stk. 4 i *lov nr. 427 af 18. maj 2016 om ændring af lov om miljøgodkendelse m.v. af husdyrbrug, lov om planlægning, lov om anvendelse af Danmarks undergrund, lov om fremme af vedvarende energi og forskellige andre love*. Idet Aarhus Kommune som myndighed har indkaldt idéer og forslag til afgrænsning af VVM-redegørelsens indhold inden 16. maj 2017, finder de indtil 16. maj 2017 gældende regler anvendelse, hvilket bl.a. vil sige, at klage kan ske efter reglerne i kapitel 14 i planloven med de ændringer, der var trådt i kraft før 16. maj 2017, jf. lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015 med senere ændringer, herunder ændringerne i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet.



[virk.dk](http://virk.dk), ligesom du plejer, typisk med NEMID. Klagen sendes gennem Klageportalen til Aarhus Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for kommunen i Klageportalen.

2. juli 2018  
Side 12 af 13

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, Planafdelingen, Kalkværksvej 10, 8100 Aarhus C, eller pr. e-mail til [byudviklingogmobilitet@aarhus.dk](mailto:byudviklingogmobilitet@aarhus.dk), der herefter videresender anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget af Aarhus Kommune gennem Klageportalen inden 4 uger efter, at du har modtaget afgørelsen. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen fra annoncens dato.

Det er en betingelse for nævnets behandling af klagen, at der indbetales et klagegebyr, som opkræves af Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Hvis et spørgsmål ønskes prøvet ved domstolene, skal sag anlægges inden 6 måneder efter, at du har modtaget afgørelsen. For afgørelser, der er offentligt bekendtgjort, regnes fristen fra annoncens dato.

Med venlig hilsen

Eva Møller Sørensen  
Konstitueret Planchef

**Bilag:**

- Placering af færgeterminal og RO/RO-terminal i Østhavnen, Aarhus Havn
- Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af plan og projekt for etablering af færge- og godshavn ved Østhavnsvej, Aarhus Havn



2. juli 2018  
Side 13 af 13

**Kopi til:**

Rambøll, att.: Ole Riger-Kusk  
Molslinjen, att.: Flemming Kristensen  
APM Terminals Aarhus, att.: Mette Linnemann Nielsen  
Dania Trucking A/S, att.: Andres Bahn Christiansen  
Strandvejens Grundejerforening, att.: Anders Bové  
Knut Randbo  
Frank Studstrup  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, att.: Christina Bergendorff  
Erhvervsstyrelsen  
Søfartsstyrelsen  
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse  
Kystdirektoratet  
Miljøstyrelsen – Naturbeskyttelse  
Miljøstyrelsen – Virksomheder  
Arbejdstilsynet  
Østjyllands Brandvæsen  
Beredskabsstyrelsen  
Sikkerhedsstyrelsen  
Østjyllands Politi  
Justitsministeriet

[org@ramboll.dk](mailto:org@ramboll.dk)  
[fk@molslinjen.dk](mailto:fk@molslinjen.dk)  
[mette.linnemann@apmterminals.com](mailto:mette.linnemann@apmterminals.com)  
[abc@daniatrucking.dk](mailto:abc@daniatrucking.dk)  
[andersbove1@gmail.com](mailto:andersbove1@gmail.com)  
[randbo@mail.dk](mailto:randbo@mail.dk)  
[studstrup@nypost.dk](mailto:studstrup@nypost.dk)  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)  
[chbe@tbst.dk](mailto:chbe@tbst.dk)  
[erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)  
[sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk)  
[fes@mil.dk](mailto:fes@mil.dk)  
[kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk)  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)  
[at@at.dk](mailto:at@at.dk)  
[brandvaesen@ostbv.dk](mailto:brandvaesen@ostbv.dk)  
[brs@brs.dk](mailto:brs@brs.dk)  
[sik@sik.dk](mailto:sik@sik.dk)  
[ojyl@politi.dk](mailto:ojyl@politi.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)



Placering af færgeterminal (rød), RO/RO-terminal (gul) og forlængelse af Østhavnsvej (mørk grå), Aarhus Havn. Blå linje angiver ny kystlinje i form af kajkant/færgeleje/mole.



April 2018

## **Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af plan og projekt for etablering af færge- og godshavn ved Østhavnsvej, Aarhus Havn**

Vedrører

- Tillæg nr. 14 til Kommuneplan 2017  
(planforslag offentliggjort som tillæg nr. 100 til Kommuneplan 2013)
- Lokalplan nr. 1051
- Projekt for etablering af færge- og RO/RO-terminaler samt adgangsvej

### **TEKNIK OG MILJØ**

Center for Byudvikling og Mobilitet  
Aarhus Kommune

### **Byudvikling og Mobilitet Planafdeling**

Kalkværksvej 10  
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

E-mail:  
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

Sag: 14/019923  
Sagsbehandler:  
Søren Sloth Lave

# Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af plan og projekt for etablering af Færge- og Godshavn ved Østhavnsvej, Aarhus Havn

## Indhold

Baggrund.....	2
Miljøredegørelse .....	3
Udtalelser indkommet i offentlighedsfasen .....	5
Vedtagelse af planen sammenholdt med vurderede alternativer.....	15
Integrering af miljøhensyn i plan og VVM-tilladelse .....	17
Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger .....	18

## Baggrund

Aarhus Kommune har udarbejdet forslag til tillæg nr. 100 til Kommuneplan 2013 og Forslag til Lokalplan nr. 1051 Færge- og Godshavn ved Østhavnsvej, Aarhus Havn.

Planforslagene har været offentligt fremlagt i perioden 19. oktober – 21. december 2017 sammen med en tilhørende kombineret VVM-redegørelse og miljørapport samt et udkast til VVM-tilladelse til etablering af Færge- og RO/RO-terminal og adgangsvej.

Siden offentliggørelse af planforslagene er der gennemført revision af kommuneplanen med offentliggørelse af Kommuneplan 2017, hvorfor kommuneplantillægget vedtages som tillæg nr. 14 til Kommuneplan 2017.

I henhold til miljøvurderingsloven<sup>1</sup> skal der i forbindelse med vedtagelse af en plan, hvor der gennemføres miljøvurdering, udarbejdes en sammenfattende redegørelse, hvori der redegøres for

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen er taget i betragtning
- hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de alternativer, der også har været behandlet, og
- hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

---

<sup>1</sup> Jf. LBK nr. 1533 af 10/12/2015, § 9, stk. 2, idet planlægningen er påbegyndt før 16. maj 2016 og således omfattet af overgangsordningen i den nye miljøvurderingslov, jf. LBK nr. 448 af 10/05/2017, § 57, stk. 3.



## Miljøredegørelse

For at belyse de miljømæssige konsekvenser af kommuneplantillæg, plan og projektet er der udarbejdet en kombineret miljørapport og VVM-redegørelse.

De vigtigste emner i miljøredegørelsen er risikoforhold, trafik til og fra færgeterminalen og anlægsarbejdernes betydning for beskyttede dyrearter og naturområder.

### **Risikoforhold**

Lokalplanområdet grænser op til containerterminalen, APM Terminals – Aarhus, som er en risikovirksomhed.

I VVM-redegørelsen for færgeterminalen er der redegjort for, hvilke uheld med farlige stoffer på containerterminalen, der kan være til fare for personer, der opholder sig på færgeterminalen og RO/RO-terminalen.

Risikovurderingerne viser, at sandsynligheden for at omkomme ved et uheld med farligt gods, mens man venter på færgen, er meget lav, herunder lavere end sandsynligheden for at dø af en naturkatastrofe. Risikoen for den enkelte ligger således inden for det, risikomyndighederne anser for acceptabelt. Ligeledes ligger den samfundsmæssige risiko for, at et større antal personer omkommer ved et uheld, inden for det, der anses for acceptabelt.

Selv om risikoen for uheld, som kan påvirke færgeterminalområdet, er meget lav, anbefales det, at der på færgeterminalen etableres højtaleranlæg, så det i tilfælde af uheld med farlige stoffer er muligt at informere personer, der opholder sig i området, om at søge tilflugt.

### **Trafikale forhold**

Når færgeterminalen er taget i brug, vil der ske en stigning i trafikken på Østhavnen og Marselis Boulevard, hvor trafikken til og fra færgen forventes at udgøre ca. 16 % af den samlede trafik i 2020. Til gengæld vil der ske en reduktion i trafikken til og fra færgen via Nørrebrogade, hvor færgetrafikken i dag udgør ca. 14 % af den samlede trafik.

Det er især biltrafikken væk fra færgen, der kan påvirke trafikafviklingen på vejnettet, idet færgerne tømmes på 10-15 minutter. Beregninger viser, at trafikken, inkl. trafik fra færgerne, kan afvikles acceptabelt både i 2020 (nuværende vejsystem) og i 2030

(forventet tunnel under Marselis Boulevard), men at der på visse tidspunkter kan opstå kø i de mest belastede kryds.

Færgetrafikkens indvirkning på trafikafviklingen i krydsene kan afhjælpes ved, at signalstyringen i forudgående kryds på havnen forsinker færgetrafikken, eller kapaciteten i de belastede kryds kan udvides med et ekstra gennemgående spor i retning væk fra havnen.

Det anbefales, at der i VVM-tilladelsen bl.a. stilles vilkår om, at der skal etableres signalanlæg for at regulere udkørslen fra færgeterminalen for at minimere færgetrafikkens indvirkning på trafikafviklingen i krydsene på især Marselis Boulevard.

### **Natur og dyreliv**

Anlægsarbejdet vil medføre undervandsstøj, der især vil forekomme ved nedramning af spuns og pæle. Støjen herfra kan potentielt påvirke dyr som f.eks. sæler, marsvin og fisk.

Marsvin, som er mest følsom over for støj, er på habitatdirektivets bilag IV, og deres raste- og yngleområder må således ikke ødelægges. Ramning vil derfor blive udført med såkaldt soft-start procedure, der giver dyrene mulighed for at søge væk fra området, inden undervandsstøjen når sit maksimum. Når anlægsarbejdet er overstået, vil støjforholdene i vandet være de samme som i dag, og de dyr, der evt. blev skræmt væk, vil hurtigt vende tilbage. Det er vurderet, at projektet ikke vil have betydning for marsvinebestandens opretholdelse og økologiske funktionalitet.

Det er endvidere vurderet, at den nye færgeterminal ligger så langt fra beskyttede naturtyper og Natura 2000-områder, at de ikke vil blive påvirket.

### **Støj- og luftforurening**

Flytning af færgeterminalen fra Pier 3 vil medføre reduktion i støj og luftforurening ved de nærmeste boliger, samtidigt med at vejledende grænser for støj og luftforurening kan overholdes ved færgeterminalens placering i Østhavnen. Det gælder såvel støj fra terminalen som støj og luftforurening fra færgerne.

### **Øvrige miljøforhold**

For øvrige miljøforhold henvises til rapporten: *Aarhus Havn – Miljøreddegørelse for placering af Færgeterminal*, herunder rapportens ikke-tekniske resumé.

## Udtalelser indkommet i offentlighedsfasen

Forslag til kommuneplantillæg, lokalplanforslaget og udkast til VVM-tilladelse har sammen med en kombineret VVM-redegørelse og miljørapport været offentlig fremlagt fra den 19. oktober til den 21. december 2017.

Der er i høringsperioden indkommet høringssvar fra følgende:

1. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Hjørring.
2. Miljøstyrelsen, Virksomheder.
3. Miljøstyrelsen, Naturbeskyttelse.
4. Maritim Sikring.
5. Søfartsstyrelsen.
6. Kystdirektoratet.
7. Østjyllands Brandvæsen.
8. Strandvejens Grundejerforening ved Anders Bové.
9. APM Terminals – Aarhus A/S.
10. Dania Trucking, Vandvejen, Aarhus.
11. Knut Randbo, Adolph Meyers Vej 4, og Frank Studstrup, Strandvejen 52.

Svarene handler om forskellige forholdsregler ved gravearbejde i vandområdet, håndtering af farligt gods på RO/RO terminal, råstofindvinding, søfartsafmærkning, havnepromenade og trafikale forhold samt om tilgrænsende projekter.

I det følgende er en tematiseret gennemgang af bemærkningerne. Tal i parentes henviser til høringssvaret.

### **Gravearbejde, maritim sikring og farvandsafmærkning (1, 3, 4 og 5)**

Respektive styrelser og myndigheder gør opmærksom på forholdsregler ved projekt udførelse i området. Eksempelvis bemærkninger om softstart ved ramning af spuns og pæle, om opmærksomhed på evt. farlige/eksplosive genstande i havbunden og om nødvendige tilladelser fra Søfartsstyrelsen til ændring af færgerute.

#### *Teknik og Miljø kommentar*

Bemærkningerne er sendt videre til Aarhus Havn.

For så vidt angår ramning af spuns og pæle er der allerede i udkastet til VVM-tilladelse medtaget vilkår (vilkår 8) om anvendelse af soft start procedure ved ramning af spuns og pæle på land, hvis ramningen kan medføre undervandsstøj. Teknik og Miljø forventer, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter tilsvarende vilkår for ramning på vandarealet.

### **Råstofindvinding (3)**

Miljøstyrelsen – Naturbeskyttelse ønsker yderligere belysning af konsekvenserne af indvinding af 850.000 m<sup>3</sup> sand fra Wulffs Flak til opfyldning i forbindelse med færgeterminalen, herunder om de nødvendige mængder kan forventes fremskaffet uden væsentlige virkninger for områdets øvrige forsyning med råstoffer. Endvidere ønskes oplysning om, hvilke indvindingsområder råstofferne alternativt vil kunne indvindes fra.

#### *Teknik og Miljø kommentar*

Aarhus Kommune er ikke VVM-myndighed på havområdet, og det er derfor som udgangspunkt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der sammen med Miljøstyrelsen skal vurdere adgangen til råstofindvindingen på søterritoriet.

Det kan dog oplyses, at Aarhus Havn og Rambøll i forlængelse af VVM-redegørelsens udarbejdelse har detaljeret projektet, herunder genberegnet behovet for anvendelse af sand m.v. Det er således nu oplyst, at behovet for sand er 383.000 m<sup>3</sup>, hvoraf de 166.000 m<sup>3</sup> allerede er tilført området, eksempelvis til brug ved forbelastning af tidligere opfyldte arealer, henholdsvis genanvendes fra eksisterende mole. Nettobehovet for sand er således reelt ca. 220.000 m<sup>3</sup> mod i VVM-redegørelsen forventet op til 850.000 m<sup>3</sup>, og det vurderes derfor fortsat, at råstofferne kan indvindes fra allerede godkendte indvindingsområder, eksempelvis Wulffs Flak.

### **Tilgrænsende projekter (6)**

Kystdirektoratet gør opmærksom på, at det har givet permanent tilladelse til landing med vandfly i området ud for den planlagte færge- og godshavn, samt at direktoratet har en verserende sag for ændret anvendelse ved Tangkrogen, herunder bl.a. udvidelse af Marselisborg lystbådehavn. Der bør i den forbindelse være opmærksomhed på evt. kumulative virkninger.

#### *Teknik og Miljø kommentar*

I VVM-redegørelsen for færge- og godshavnen har der været opmærksomhed på de tilgrænsende projekter med søflyvepladsen henholdsvis Tangkrogsprojektet med udvidelse af renseanlæg, lystbådehavn og strandarealet. Herunder er kumulative miljøpåvirkninger beskrevet i miljøredegørelsen i det omfang, det er fundet relevant, eksempelvis trafikale konsekvenser og risikovurderinger.

Kystdirektoratet har godkendt søflyvepladsen med den eksisterende anløbsbro og på vilkår om, at søflyvepladsen ikke må forhindre udvidelse af havnen. Endvidere har Teknik og Miljø meddelt miljøgodkendelse til søflyvepladsen, herunder af et øget antal afgang.

Da miljøredegørelsen allerede på centrale punkter indeholder vurderinger af eventuelle kumulative forhold anser Teknik og Miljø ikke, at de nævnte tilgrænsende projekter vil ændre ved de foretagne vurderinger og konklusioner.

### **RO-RO terminalen (2, 7 og 9)**

Miljøstyrelsen, Østjyllands Brandvæsen og APM Terminals mener det er en forudsætning, at der på færgeterminalen, inkl. RO-RO terminalen ikke håndteres farligt gods, der kan give anledning til dominoeffekt ind på APMs område.

Herudover spørger APM Terminals til en række forhold i relation til håndtering og opbevaring af farligt gods i lokalplanområdet. Herunder savner de en vurdering i lokalplanen af hvilke typer farligt gods der kan være i lokalplanområdet og vurdering af mulig domino effekt. Endvidere spørger de, hvor der kan opstilles containere, og hvilke kraner lokalplanen giver mulighed for.

#### *Teknik og Miljø's Kommentar*

I VVM-redegørelsen er der redegjort for, hvilke uheld med farlige stoffer på containerterminalen, der kan være til fare for personer, der opholder sig på færgeterminalen og RO/RO-terminalen, og hvilken risiko der er forbundet hermed.

Endvidere er der redegjort for, om færge- og RO/RO-terminalerne indebærer risiko for dominoeffekt, hvor et uheld med farligt gods på færge- eller RO/RO-terminalen kan give anledning til uheld på containerterminalen. Da der reelt ikke transporteres farligt gods med færgen, og oplaget af brændstof til færgerne er begrænset, er det vurderet, at der ikke er risiko for uheld på færgeterminalen, som kan give anledning til uheld på containerterminalen. Aarhus Havn har ikke forud for risikovurderingerne truffet aftale med en operatør på RO/RO-terminalen, og der er således ikke kendskab til, hvilket gods der ønskes håndteret på RO/RO-terminalen.

Lokalplanen indeholder ikke bestemmelser om hvilke typer gods, der kan håndteres og herunder heller ikke bestemmelser om håndtering af farligt gods. Dette bliver i stedet reguleret gennem vilkår 5 i VVM-tilladelsen, men Teknik og Miljø foreslår en præcisering af vilkåret, se nedenstående.

I lokalplanens redegørelse fremgår, at det ved placering af nye virksomheder i området er vigtigt at vurdere risikoforholdene og udvise særlig opmærksomhed ved indretning af arealerne. Blandt andet er det vigtigt at sikre, at nye virksomheder ikke vil bidrage til domino effekt i området.

Som nævnt ovenfor er der for nuværende ikke er kendskab til, hvilke typer og mængder af gods der vil være ønske om at håndtere på RO/RO-terminalen. I risikoberegningerne er det derfor lagt til grund, at der ikke håndteres farligt gods, som kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt), eller som kan udgøre væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder. Denne forudsætning er afgørende for vurderingerne af, om og i hvilket omfang eksempelvis ventende passagerer på færgeterminalen kan blive påvirket af uheld med farlige stoffer på containerterminalen. Der er derfor i udkastet til VVM-tilladelse medtaget et vilkår (vilkår 5) om, at der ikke må oplagres, herunder jævnligt henstilles, farlige stoffer, som ved uheld kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt) eller som kan udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder.

Såvel Miljøstyrelsen – Virksomheder, Østjyllands Brandvæsen og APM Terminals har påpeget, at den foreslåede formulering af vilkår 5 afviger fra forudsætningen i VVM-redegørelsen, herunder de bagvedliggende risikoberegninger.

For at undgå uklarhed anbefaler Teknik og Miljø ønsket om præcisering af formuleringen imødekommet ved at formulere vilkår 5 således:

*"At der på færge- og RO/RO-terminalerne ikke oplagres eller håndteres farlige stoffer af typer eller mængder, som ved uheld kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt) eller som kan udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder, herunder færgeterminalen. Hvis det ønskes at håndtere farlige stoffer på færge- eller RO/RO-terminalen, skal det således forinden dokumenteres, at håndteringen ikke kan give anledning til dominoeffekt eller udgøre væsentlig fare på nabovirksomheder."*

Det anbefales samtidigt, at det i begrundelsen for vilkåret præciseres, *"at vilkåret ikke forhindrer enhver håndtering af farligt gods, når blot det ikke kan medføre dominoeffekt eller være til væsentlig fare."*

I princippet kan der håndteres og opbevares containere i hele lokalplanområdet. Lokalplanen regulerer, hvor højt containerne kan stables.

På færgeterminalen forventes trailerparkering at ske langs færgeterminalens vestlige hegn, se skråparkering på illustrationsplan side 5 i lokalplanen.

Lokalplanen rummer mulighed for opstilling af kraner mm. Der er i lighed med øvrige lokalplaner for havnen ikke taget stilling til, hvilke typer og hvor inden for lokalplanområdet de kan stilles op. Lokalplanen muliggør at eksempelvis kraner kan etableres i større højde end den normale maksimale bygningshøjde, men regulerer i så fald farvevalg.

I projektet for færge- og godshavnen indgår på nuværende tidspunkt ikke kraner, men hvis kraner er nødvendige for havnens drift, kan de i princippet placeres inden for hele lokalplanområdet.

I forhold til APM Terminals konkrete tekniske bemærkninger til risikoberegningerne bemærker Teknik og Miljø i øvrigt:

- Teknik og Miljø foreslår at ændre lokalplanens redegørelse vedrørende Beredskabsstyrelsens bemærkning om straks-afhentning af fyrværkeri, så det fremgår, at ikke alt fyrværkeri, men alene fyrværkeri i underklasse 1.1.G straks-håndteres. Dette ses ikke at være i modstrid med, at også andre typer farligt gods straks-håndteres.
- Det fremgår af miljøredegørelsens notater om risikoforhold, at containerterminalens udvekslingsområde/grid, hvor containere med farligt gods afleveres og afhentes med lastbiler, ikke bør flyttes tættere på færgeterminalen end den nuværende placering. Dette er et forhold, som miljø- og risikomyndighederne forventes at tage i betragtning ved godkendelse af ændringer på containerterminalen.
- Risikovurderingerne i VVM-redegørelsen for færgeterminalen er baseret på samme acceptkriterier for overtryk i det omgivende miljø, som er anvendt i VVM-redegørelsen for containerterminalen. Aarhus Kommune er ikke bekendt med, at der skulle være anvendt andre acceptkriterier for det omgivende miljø i myndighedernes godkendelse af containerterminalen, og ingen af risikomyndighederne har haft bemærkninger til de anvendte acceptkriterier i VVM-redegørelsen for færgeterminalen.
- Som nævnt ovenfor er der for nuværende ikke er kendskab til, hvilke typer og mængder af gods der vil være ønske om at håndtere på RO/RO-terminalen. Men det er i risikoberegningerne og VVM-tilladelsen forudsat, at der ikke håndteres farligt gods, som kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt), eller som kan udgøre væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder. Inden for dette vilkår vil der på RO/RO-terminalen kunne håndteres farligt gods, som kan give anledning til uheld på RO/RO-terminalen svarende til nogle af de beskrevne uheldsscenerier for containerterminalen, eksempelvis spild af miljøfarlige stoffer

til havnebassin eller eksplosion, hvor overtrykket uden for RO/RO-terminalen ikke overstiger 0,05 bar, da dette ikke vurderes at kunne give anledning til domino eller være til væsentlig fare på nabovirkksomheder. Hvorimod nogle af de andre uheldsscenerier ikke vil kunne finde sted ved efterlevelse af vilkåret. Det er forudsat, at det inden evt. håndtering af farlige stoffer på færge- eller RO/RO-terminalen dokumenteres, at håndteringen ikke udgør risiko for dominoeffekt eller væsentlig fare på nabovirkksomheder.

- Der findes en række forskellige værktøjer til beregning af konsekvenserne af større uheld, herunder udslip af giftige stoffer, brand i større oplag og eksplosion. Værktøjerne kan deles op i 2 kategorier: Værktøjer baseret på empiriske modeller og værktøjer baseret på kvantitativ beregning af strømninger (CFD simuleringer). De empiriske modeller består af tilpassede formler til beregning af konsekvensen under kontrollerede forhold, mens CFD simuleringer er baseret på beregning af strømningsmønstre i en forsimplet 3D model af det faktiske område. Begge typer af værktøj er valideret overfor storskala forsøg.

Konsekvensberegningernes validitet er betinget af erfaringsgrundlaget bag beregningerne, herunder korrekt parameteropsætning og overholdelse af modelbegrænsningerne. CFD simuleringerne antages at være mindre konservative end de empiriske modeller i f.eks. PHAST, TNO, ALOHA, etc., da beregningerne er tilpasset de fysiske forhold på det aktuelle site. Dette betyder også, at validiteten af resultaterne fra CFD simuleringerne er betinget af "overholdelse" af de fysiske forhold, som er medtaget (eller udeladt) i 3D-modellen.

En række empiriske modeller, eksempelvis PHAST, og CFD-simuleringer er af kommercielle grunde samlet i pakker, som kan betragtes som en "blackbox", hvor data kommer ind, og resultater kommer ud. Derfor kan der være variationer mellem versioner af samme værktøj som resultat af forskelle i tilpasninger til valideringen overfor storskalaforbrug. Variation i resultater ved beregning med samme version af samme værktøj er betinget af, at modellerne ikke sættes helt ens op i de parametre, som kan varieres af værktøjets brugere.

- Modellering og beregning af risikoforhold samt den nødvendige baggrundsviden er altså ikke en eksakt videnskab, hvorfor det er normalt, at der optræder variation mellem resultaterne fra konsekvensberegninger af samme uheld. Dette var da også en af konklusionerne i en arbejdsrapport udarbejdet for Miljøstyrelsen (Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007), som beskriver mulighederne for og variationen i konsekvensberegninger ved anvendelse af forskellige værktøjer. Men da konsekvensmodeller, hvis anvendt korrekt, er



konservative, er udgangspunkt, at de aktuelle beregninger, som er udført med anerkendte modeller af et rådgivningsfirma med stor erfaring på området (Rambøll), ikke undervurderer konsekvenserne af de belyste uheldsscenarioer.

- Miljøredegørelsens risikovurderinger har alene til formål at danne grundlag for en vurdering af eventuelle påvirkninger af færgeterminalen, hvorfor kun de kritiske placeringer af uheldsscenarioerne er vurderet. Dette er ikke i modstrid med, at tilsvarende uheld kan forekomme andre steder på containerterminalen. Desuden er konsekvensafstanden for uheld med de nævnte stoffer (propan og heptan) af begrænset størrelse. At stoffet opbevares flere steder end de nævnte vurderes derfor ikke at ændre risikovurderingen.

### **Havnepromenade (8)**

Strandvejens Grundejerforening ønsker havnepromenaden som den er vist i Lokalplan 757 tydeligt bliver videreført til færgeterminalen i denne lokalplan 1051. De finder at havnens "facade" mod bugten og kysterne mod syd bliver grimmere og grimmere med usammenhængende bebyggelser. De beder om at havnepromenaden bliver gennemført i overensstemmelse med de tidligere viste illustrations planer. De beskriver det er vigtigt, at der plantes træer i en holdbar kvalitet langs promenaden for på den måde, at give havnefacaden et grønt og ensartet udtryk. De mener, det ser ud som om, Aarhus Havn bevidst nedprioriterer dette, og beder om, at Aarhus Kommune selv udfører arbejdet eller pålægger havnen at gøre det.

#### *Teknik og Miljøes kommentar*

Lokalplan 757 er ophævet og afløst af lokalplan 934. I lokalplan 934 er der bestemmelser om udlæg af en havnepromenade og etableringen af sikret med en bestemmelse om, at anlægge promenaden som forudsætning for ibrugtagning. Selv om lokalplan nr. 1051 Færge- og Godshavn ophæver lokalplan nr. 934 for et mindre område, berører dette ikke havnepromenaden, hvor lokalplan nr. 934 således fortsat er gældende.

Høringssvaret er blevet forelagt Aarhus Havn, der har svaret: " I forhold til havnepromenaden skal bemærkes, at der løbende foretages vurdering af hvordan den indrettes og udformes. I dag er de væsentligste elementer som stenkastning og cykel-/gangsti etableret.

Aarhus Havn har i forbindelse med etablering af vej og promenade plantet træer af arten sølvpil som beskrevet i lokalplan 934. Træerne skal have tid til at vænne sig til et noget barskt miljø med overskyl af saltvand. Træer der ikke kan klare miljøet, vil blive udskiftet med nye træer."

## Trafik (10 og 11)

Dania Trucking kører dagligt til og fra havnen og ønsker der bliver taget hensyn til den nuværende trafik i området. Især henleder de opmærksomheden på:

- Sammenfletning af trafikken til/fra færgerne med trafik fra Containerterminalen og pakhusene deromkring
- Behovet for flere vejbaner på Østhavnsvej
- Sammenfletning ved/overgang til Marselisboulevard
- Lyskryds på Marselisboulevard (et eller flere kan med fordel nedlægges)
- Samt lyskrydset ved Skanderborgvej

Beboere på Adolph Meyers Vej og Strandvejen finder trafikundersøgelserne uklare og formentlig ufuldstændige. Savner specielt en mere detaljeret vurdering af forholdene på Sumatravej, som med det nuværende vejnet er eneste reelle vejforbindelse mellem færgeterminalen og dele af midtbyen, Aarhus Ø, Skåde, Højbjerg, Mårslet og Odder m.v. Herunder savnes vurdering af trafikken i krydsene Østhavnsvej-Sumatravej henholdsvis Strandvejen-Sumatravej-Marselisborg Havnevej. Peger på, at der allerede i dag er kødannelse i disse kryds i myldretiden, og udtrykker bekymring for, at der med trafik fra færgerne vil opstå uacceptable forsinkelser og kødannelser. Opfordrer derfor til, at miljøvurderingen suppleres med undersøgelse af de to kryds på Sumatravej.

Beboerne finder (med henvisning til at der ikke lægges op til vejforbedringer i området – "bortset fra den økonomisk og tidsmæssigt usikre Marselis tunnel") desuden, at kommunen bør vurdere på muligheden for afhjælpning på kort sigt, og peger i den forbindelse på deres tidligere forslag om i det eksisterende kryds Strandvejen-Marselis Boulevard at etablere ramper mellem Strandvejen og Østhavnsvej ved Marselis Boulevards nuværende underføring under Strandvejen.

Med henvisning til den påbegyndte udvikling af Sydhavnskvarteret foreslås endvidere forlængelse af Værkmestergade til Sydhavnsvej, herunder et firbenet kryds Værkmestergade-Spanien, hvorved der vil være en forbindelse mellem Ringgaden og Sydhavnsvej, som vil kunne aflaste Marselis Boulevard.

### *Teknik og Miljø kommentar*

Lokalplanen gør det muligt at realisere en udflytning af færgeterminalen, det projekt er VVM-pligtigt, og der er udarbejdet en VVM-redegørelse. Denne beskriver blandt andet de trafikale konsekvenser, der er ved at placere færgeterminalen på Østhavnen. Samtidig er der taget stilling til de afværgeforanstaltninger, der planlægges for,

herunder ombygning og signalregulering af nogle af krydsene på Østhavnsvej. Der er lavet kapacitetsberegninger i disse kryds også med den fremtidige udformning for at sikre, at der sker en hensigtsmæssig trafikafvikling samlet set for den trafik, der er i området.

I forbindelse med VVM-redegørelsen er der bl.a. foretaget kapacitetsberegninger i følgende kryds:

- Østhavnsvej-Oliehavnsvej - (fremtidig "port" til havnen, når der er etableret en tunnel under Marselis Boulevard)
- Sydhavnsgade-Marselis Boulevard - (da mindst  $\frac{3}{4}$  af trafikken til/fra færgen forventes at belaste dette)
- Marselis Boulevard-Dalgas Avenue-Hans Broges Gade (krydset hvor havn og by mødes med størst belastning fra færgetrafik)

Kapacitetsberegninger ved Sumatravej blev især fravalgt, da færgetrafikken her kun vil tilføre disse kryds en beskedne biltrafik (på Strandvejen vil færgetrafikken samlet set kun udgøre ca. 3% af den gennemsnitlige døgntrafik). I trafikvurderingerne er det i stedet som "worst case" antaget, at trafikken først og fremmest vil benytte ringgaden og Marselis Boulevard. Frem til Sumatravej lukkes i forbindelse med etablering af en tunnel under Marselis Boulevard må det dog forventes at eventuelt op til ca. 25 % af trafikken til og fra færgen vil benytte Sumatravej, heraf forventes ca. 30% orienteret mod syd og ca. 70% orienteret mod nord.

På Sumatravej viser trafiktællinger fra 2017 en samlet timetrafik (begge retninger) kl. 7-8 på ca. 325-375 biler.

Kapacitetsberegningerne i VVM-redegørelsen er bl.a. udført for tømning af en færges med 215 biler (gennemsnitligt antal på morgenankomsten) og med 350 biler (fuld færges), da færgetræk i myldretiden forventes at medføre de største trafikale påvirkninger. Det kan således forventes, at ca. 55 biler vil køre ad Sumatravej ved et færgetræk på ca. 215 biler, og ca. 88 biler ved et færgetræk på ca. 350 biler. Der er aktuelt ikke kendskab til svingstrømmene i krydsene på Sumatravej, og med den forholdsvis beskedne trafik anbefales det ikke at udføre kapacitetsberegninger. Skulle det efterfølgende vise sig, at trafikafviklingen forringes væsentligt i forhold til den nuværende situation, må det vurderes, hvilke trafikreguleringer der bedst muligt forbedrer den aktuelle situation under hensyn til, at Sumatravej lukkes og Østhavnsvej tilsluttes krydset Strandvejen-Marselis Boulevard i forbindelse med etablering af en tunnel under Marselis Boulevard.

Teknik og Miljø har endvidere vurderet, at det ikke er nødvendigt at foregribe projektet for en tunnel under Marselis Boulevard ved, at foretage større krydsombygninger eller vejlukninger på strækningen vest for Strandvejen for at kunne afvikle den ændrede trafik som følge af udflytningen af færgeterminalen. I forlængelse heraf anbefaler Teknik og Miljø, at stillingtagen til beboernes forslag om at etablere ramper fra Strandvejen til Østhavnsvej foretages i forbindelse med det videre arbejde med projektet for en tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej.

For så vidt angår beboernes forslag om at forlænge Værkmestergade gennem Sydhavnskvarteret til Sydhavnsvej med henblik på at aflaste Marselis Boulevard, så er det et forslag, der blev drøftet og fravalgt allerede i forbindelsen med kommunens og det daværende Aarhus Amts planlægning for en forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn. Planlægningen for omdannelse af de bynære havnearealer, herunder senest udviklingsplanen for Sydhavnskvarteret, arbejder således ikke med gennemkørende trafik gennem Sydhavnskvarteret.

Vejnettet på havnen, herunder Østhavnsvej, tilhører Aarhus Havn, og det er således Aarhus Havn, der forestår vejudvidelser og -omlægninger på havnen, så der tages højde for den ændrede trafiksammensætning.

Endvidere er der i udkastet til VVM-tilladelse medtaget vilkår (vilkår 2 og 3) om etablering af signalregulering og dynamisk skiltning med henblik på at trafikken doseres/deles op inden den når Marselis Boulevard.

Høringsbidragene har været forelagt Aarhus Havn, som har følgende kommentar: "Aarhus Havn er opmærksom på de trafikale udfordringer det vil give ved udflytning af en færgeterminal til en trafikalt belastet erhvervshavn. Aarhus Havn har i forbindelse med lokalplanforslaget belyst de trafikale udfordringer, det vil medføre med en øget trafikmængde på vejnettet. Trafikanalysen i miljøredegørelsen har vist, at der er visse kryds på Aarhus Havns område, der skal forbedres før en udflytning af Molslinjen.

Aarhus Havn vil inddrage brugere på området samt selvfølgelig Molslinjen i en drøftelse af den kommende vejudformning. Disse drøftelser vil blive indledt hurtigst muligt."

**Konklusion og forslag til ændringer i lokalplanen og VVM-tilladelsen i forlængelse af de modtagne udtalelser**

Teknik og Miljø foreslår at ændre lokalplanens redegørelse vedrørende Beredskabsstyrelsens bemærkning om straks-afhentning af fyrværkeri til følgende: *"..., at ikke alt fyrværkeri straks-afhentes fra containerterminalen, men at det alene er fyrværkeri i underklasse 1.1.G, der straks-afhentes, og at ..."*.

Herudover foreslår Teknik og Miljø ikke ændringer i lokalplanen foranlediget af høringsssvarene. Men Teknik og Miljø foreslår, at der i forbindelse med det videre arbejde med projektet for en tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej tages stilling til forslaget fra beboere på Adolph Meyers Vej og Strandvejen om at etablere ramper fra Strandvejen til Østhavnsvej.

I VVM-tilladelsen foreslår Teknik og Miljø, at vilkår 5 bliver ændret til: *"At der på færge- og RO/RO-terminalerne ikke oplagres eller håndteres farlige stoffer af typer eller mængder, som ved uheld kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt) eller som kan udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder, herunder færgeterminalen. Hvis det ønskes at håndtere farlige stoffer på færge- eller RO/RO-terminalen, skal det således forinden dokumenteres, at håndteringen ikke kan give anledning til dominoeffekt eller udgøre væsentlig fare på nabovirksomheder."*, så formuleringen imødekommer synspunktet fra Miljøstyrelsen, Østjyllands Brandvæsen og APM Terminals. Desuden foreslås, at det i begrundelsen for vilkåret præciseres, at vilkåret ikke forhindrer enhver håndtering af farligt gods, når blot det ikke kan medføre dominoeffekt eller være til væsentlig fare.

## Vedtagelse af planen sammenholdt med vurderede alternativer

Tillæg nr. 14 til Kommuneplan 2017 og lokalplan nr. 1051 giver mulighed for, at et område i Østhavnen, som hidtil har været anvendt til miljøhavn, kan anvendes til havneformål, herunder færgeterminal og gods- og trafikhavn, havn og terminal for vandfly, industri-, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags- og offentlige forsyningsvirksomheder m.v. samt servicevirksomheder der er havnerelaterede. Der kan endvidere i mindre omfang indpasses kiosk, cafeteria- og kantinevirksomhed i tilknytning til færgeterminal og vandflyfaciliteter.

Sammen med tidligere udarbejdet lokalplan nr. 934 giver lokalplanen desuden mulighed for forlængelse af Østhavnsvej frem til færgeterminalen.

Det har været overvejet, om færgeterminalen kunne placeres andre steder på havnen. Havnen er meget udbygget, og der findes kun få steder, hvor der er fysisk

plads til det ønskede projekt især, fordi der kræves store opmarcharealer til biler og gods. Derudover er det vigtigt, at trafikanterne let kan komme til og fra færgerne.

En mulighed kunne være i forbindelse med olieterminalen. En sådan placering vil dog ligge inden for det sikkerhedsområde (ISPS-områder), som findes i havnen. Da ISPS-områder skal være lukket for offentlig adgang, er det ikke muligt at placere færgeterminalen i dette område.

En anden mulighed kunne være længere inde på Østhavnen. Her er dog ikke tilstrækkelig plads til, at opmarcharealerne kan udføres hensigtsmæssigt, hvorfor en sådan placering ikke er optimal i forhold til en rationel færgedrift. Derudover vil placeringen være tættere på både lystbådehavnen og beboelse end den valgte, hvilket kan medføre u hensigtsmæssige påvirkninger (bølger i lystbådehavnen/Tangkrogen og støj i forhold til dels lystbådehavnen dels beboelse i området), som ikke findes med den valgte placering. Endelig vil denne placering ikke give mulighed for også at etablere en gods- og trafikhavn, fordi det ikke er plads.

En tredje mulighed kunne være at etablere en færgeterminal på den udvidelse af Aarhus Havn, der er beskrevet som Byhavnsalternativet i VVM-redegørelsen fra 1997. Her vil det være muligt at placere en færgeterminal med lige så gode adgangsforhold, som i projektet, med gode opmarcharealer og god afstand til andre virksomheder. Men da en sådan løsning vil kræve gennemførelse af mere omfattende undersøgelser og planlægning, samt af langt større og mere langvarige anlægsarbejder, vil det ikke være muligt at gennemføre anlægsarbejderne, så en ny færgeterminal kan tages i brug senest i år 2020.

I den kombinerede VVM-redegørelse og miljørapport er tillige vurderet det såkaldte 0-alternativ, der beskriver den situation, hvor projektet ikke gennemføres. Molslinjens lejeaftale med Aarhus Havn om Pier 3, hvor færgeterminalen ligger i dag, udløber med udgangen af 2019, og der er indgået aftale om, at Aarhus Kommune overtager Pier 3 senest i 2020. Såfremt projektet med flytning af færgeterminalen fra Pier 3 til Østhavnen ikke kan tillades, vil det medføre, at der ikke findes en færgeterminal på Aarhus Havn. Færger mellem Jylland og Sjælland må derfor sejle fra andre havne i Jylland. Molslinjen vurderer, at hvis der ikke findes en færgeterminal på Aarhus Havn, vil mange bilister og transportører vælge at køre over Storebælt.

### **Konklusion vedrørende valg af planløsning i forhold til alternativer**

Af de forskellige alternativer er det ud fra ønsker om

- at kunne opretholde en færgeforbindelse mellem Aarhus og Sjælland

- at kunne flytte færgeterminalen fra Pier 3 senest 2020, samt
  - at give mulighed for, at der også kan etableres en RO/RO-terminal,
- valgt at udarbejde det nødvendige plangrundlag i form af kommuneplantillæg og lokalplan for etablering af en færge- og godshavn i den tidligere miljøhavn ved Østhavsvej.

Ved dette valg er der desuden lagt vægt på,

- at der kan opnås tilfredsstillende sikkerhedsforhold i området trods nærheden til den eksisterende containerterminal, som er risikovirksomhed,
- at støj og luftforurening vil blive reduceret i nærheden af den nuværende færgeterminal på Pier 3, samtidigt med at vejledende grænser for støj og luftforurening kan overholdes ved den fremtidige placering,
- at trafikken til og fra færgen vurderes at kunne afvikles acceptabelt ad Østhavsvej og Marselis Boulevard – dog kan trafikken fra færgerne give kø i de mest belastede kryds, men kun i kortere tidsrum,
- at negative konsekvenser af projektet i et vist omfang kan afhjælpes, eksempelvis ved signalregulering af trafikken og ved i anlægsfasen, at anvende soft-start-procedure ved ramning af spuns og pæle, samt
- at projektets indvirkninger på miljøet i øvrigt vurderes at være acceptable.
- 

### Integrering af miljøhensyn i plan og VVM-tilladelse

Varetagelsen af miljøhensyn i forbindelse med realisering af færge- og godshavnen sker dels gennem lokalplanen, hvor der primært fastsættes bestemmelser om anlæggenes placering og udformning, dels gennem VVM-tilladelsen, hvor der primært sættes vilkår om anlæggenes indretning og drift, herunder om afhjælpende foranstaltninger.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at den VVM-tilladelse, Aarhus Kommune meddeler alene regulerer forhold på land, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen også meddeler en VVM-tilladelse til projektet, hvori der sættes vilkår for etablering af anlæggene på vandarealet.

Lokalplanen regulerer placeringen af bebyggelse og funktioner. Med baggrund i miljøredegørelsens risikovurderinger er lokalplanområdet opdelt i to delområder med henblik på, at færgeterminalen, hvor der forud for færgeafgang opholder sig mange mennesker, placeres i størst mulig afstand fra containerterminalen, og hvor arealet

nærmest containerterminalen anvendes til godshavneformål, hvor der normalt ikke vil være mange mennesker forsamlet.

Desuden indeholder lokalplanen bestemmelser om bebyggelsens omfang, højde og udseende, og om varetagelse af støjhensyn, samt om minimums terrænkote med henblik på at begrænse risikoen for skader i forbindelse med forhøjet vandstand.

For at afhjælpe negative konsekvenser af projektet og sikre, at projektet udføres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund for vurdering af miljøpåvirkningerne, indeholder VVM-tilladelsen en række vilkår. Herunder vilkår om:

- at der skal etableres signalregulering ved færgeterminalen og ved rundkørslen på Østhavnsvej, sådan at trafikken fra færgeterminalen doseres og opdeles inden den når Marselis Boulevard.
- at der etableres højtaleranlæg m.v. til varsling af personer på færgeterminalens område i tilfælde af uheld med farlige stoffer på containerterminalen
- at det på færge- og RO/RO-terminalerne ikke må oplagres eller håndteres farlige stoffer af typer eller mængder, som ved uheld kan give anledning til større uheld med farlige stoffer på containerterminalen (dominoeffekt) eller som kan udgøre en væsentlig fare for personer, der opholder sig på nabovirksomheder – dette vilkår er præciseret i forlængelse af udtalelser fra APM Terminals, der driver containerterminalen, samt fra Miljøstyrelsen og Østjyllands Brandvæsen
- at der ved ramning af spuns og pæle, som kan give undervandsstøj, skal anvendes soft start procedure, sådan at støjfølsomme dyr og fisk kan søge væk fra området inden generende eller skadelige støjniveauer optræder.
- at ramning af spuns og pæle alene kan foregå i dagtimerne på hverdage af hensyn til at begrænse støjgenerne fra anlægsarbejdet ved nærmeste boligområder.

### Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger

Flytning af færgeterminalen vil ændre trafikken især i nærheden af den eksisterende og den fremtidige færgeterminal. Det vil derfor være relevant at følge den trafikale udvikling især i disse områder. Aarhus Kommune gennemfører med jævne mellemrum tællinger af trafikken i områder og på strækninger som grundlag for en opdatering af trafikmodellen for Aarhus By. De ændringer i det trafikale mønster, som er en følge af flytningen af færgeterminalen, vil derfor indgå i den generelle overvågning af det trafikale mønster i Aarhus By. Med baggrund i de modtagne bemærkninger om borgernes bekymring for trafikafviklingen i krydsene på Sumatravej vil Aarhus



Kommune have særligt fokus på disse kryds, samt på trafikafviklingen på Marselis Boulevard.

Endvidere fortager Aarhus Havn løbende trafiktællinger på og overvågning af trafikafviklingen på Østhavnsvej.

Aarhus Havn har stor betydning for Aarhus Kommune, og der er betydelig fokus på de aktiviteter, der gennemføres på havnen. Aarhus Kommune følger derfor løbende udviklingen på havnen, herunder om planerne for havnen fungerer som forventet og har haft de forventede konsekvenser.