

Aarhus Havn

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 28-03-2025
Sagsnr.: 2024-200178
Sagsbehandler: NTEI

Afgørelse om at færdiggørelsen af Omnikajen, Aarhus Havn, ikke er VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 27. januar 2025 modtaget ansøgning fra Aarhus Havn vedrørende færdiggørelse af Omnikajen i Aarhus Havn. Projektet er beliggende inden for de dækkende værker i Aarhus havn.

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet i havne, jf. § 2 i Havneloven¹.

Projektet er omfattet af VVM-bekendtgørelse for havne² bilag 2 punkt 13 a. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt. Endvidere skal det efter samme bekendtgørelse vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder i nærheden af projektet.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Dermed kræver færdiggørelsen af anlægget inden for havnens dækkende værker ikke tilladelse efter havnelovens § 2.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom med angivelse af anlæggets endelige position.

Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. museumsloven § 28 og § 29 h.

¹ LBK nr. 116 af 24/01/2024 af lov om havne (Havneloven)

² BEK nr. 517 af 24/03/2021 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, (VVM-bekendtgørelse for havne)



Begrundelse for afgørelsen

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser. Det bemærkes indledningsvist, at screeningen vedrører færdiggørelsen af et projekt, der er tilladt i 2013.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at genoptagelsen af sagen konkluderer, at de foretagne miljøvurderinger fortsat er retvisende. For støj, marint miljø, flora og fauna, bilag IV-arter, vandområdeplaner og Natura 2000 viser de supplerende miljøkonsekvensvurderinger, at disse også fortsat er retvisende.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for vandområdets målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet, at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på, at der kan opretholdes gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1³ og habitatdirektivets bilag IV⁴ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil, så arternes bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet opretholdes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor erhvervshavnes dækkende værker, jf. § 2 i Havneloven¹. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt er truffet i henhold til § 7 i VVM-bekendtgørelse for havne. Afgørelse om at projektet ikke kræver tilladelse er truffet i henhold til § 2, stk. 2, i Havneloven¹.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne.

³ BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

⁴ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

Sagsfremstilling

Omniterminalen omfatter en forlængelse af multiterminalen nordøst for oliehavnsområdet, og omfatter udvidelse af havnearealet på land samt en samlet kajlængde på ca. 1.270 m. Figur 1 viser projektområdet for Omniterminalen. Det med rødt markerede område viser den projektændring (ændret linjeføring af kajen på den yderste del af Omniterminalen), som Kystdirektoratet gav tilladelse til i 2013 (Kystdirektoratet, 2013). Med grønt er vist det oprindelige projektområde fra VVM'en i 1997 (Aarhus Havn, 1997). Der er i færdiggørelsen af Omnikajen ingen ændringer af projektet ift. Kystdirektoratets tilladelse fra 2013. Ændringen i 2013 bestod i, at kajlinjen på den yderste del af Omniterminalen blev rykket lidt ud, hvilket øger baglandsarealet med ca. 45.000 m², fra ca. 315.000 m² til ca. 360.000 m².

Efter Kystdirektoratets tilladelse i 2013 blev etape 1 af Omnikajen etableret i 2017-2018. Aarhus Havn ønsker nu at færdiggøre etape 2 af den nordlige del af Omnikajen, så den forlænges ud til Vestre Tværmole.



Figur 1 Oversigtskort over projektområdet

Baglandet bag Omnikajen er gradvist blevet opfyldt med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Aarhusområdet. Følgende anlægsarbejder for færdiggørelsen af Omnikajen består af:

- Anlæg af 430 m kajvæg med 14 m vanddybde
- Indpumpning af ca. 315.000 m³ marint fyldsand bag kajvæg, samt opfyldning med 60.000 m³ sand der på nuværende tidspunkt er lagret som forbelastningssand i baglandet
- Anlæg af kystindfatning mod NØ som traditionel stenkastning

Området bag kajen afsluttes med marint sand til kote +2,0 m DVR90. Det indpumpede sand vil indeholde vand tilført lokalt (spædevandet), så sandet fra indvindingsområderne bliver pumpbart. Næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer vil stamme fra spædevandet og



fortrængningsvandet (lokale kilder), og de stoffer der frigives fra sandet under indbygningen kan udledes via åbning mellem spuns og kommende stenkastning i den nordlige ende.

Kajen udføres som en forankret stålspons med betonhammer. Der skal således ikke foretages uddybning i forbindelse med projektet. Spuns til kajvæg rammes fra flåde. Bag kajvæggen opfyldes med sandfyld, som pumpes ind i området ved 'rainbowing',

Efter opfyldning med sand rammes pæle til kranfundamentterne fra land, og der etableres kystindfatning i form af en traditionel stenkastning mod NØ. Stenkastningen mod NØ etableres fra land efter opfyldning af baglandet. Kystindfatningen mod NØ etableres som en traditionel stenkastningskonstruktion, som opbygges på en kerne af indpumpet sandfyld. På sandskråningen udlægges en filterdug, hvorpå selve stenkastningen opbygges af stenmaterialer, herunder filter- og dæksten.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 234 "Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker" er ca. 5 km mod syd og er specielt udpeget for at beskytte store arealer med gammel løvskov. I Natura 2000-området er også odder på udpegningsgrundlaget. Da odderen er meget sky, undgår den steder, hvor den kan blive forstyrret af mennesker. Derfor vurderes det, at det ikke er sandsynligt, at oddere fra Natura 2000-området opholder sig i og nær projektområdet.

I de supplerende vurderinger for denne ansøgning er der ligeledes vurderet for sangsvane og flodlampret, som findes i hhv. Natura 2000-området nr. 51 ca. 14 km øst for og nr. 59 ca. 13 km syd. Det beskrives i ansøgningen, at der ikke findes ålegræs eller andre vandplanter i og omkring projektområdet, som udgør svanernes fødegrundlag. Det vurderes derfor i ansøgningen, at det ikke er sandsynligt, at sangsvaner vil opholde sig i og nær projektområdet. Det beskrives, at sandsynligheden for, at der opholder sig en flodlampret i projektområdet er lille. Trafikstyrelsen vurderer derfor, at der ikke vil være nogen påvirkning på udpegningsgrundlaget og for arten sangsvane samt flodlampret.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁵. Trafikstyrelsen har fundet, at der de seneste 12 måneder er registreret én observation af odder nær projektområdet og seks observationer af marsvin nær projektområdet.

Odderen lever ofte i tilknytning til stillestående og rindende vand, samt områder som er uforstyrrede vandløb, søer, moser og fjordområder med gode skjulmuligheder i vegetationen. Trafikstyrelsen vurderer ud fra projektets omfang, placering og odderens levevis, at det ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på arten.

Marsvin træffes især tæt ved kysten. Den lever langt overvejende af fisk og jager og kommunikerer vha. højfrekvente lyde. Marsvinet kan findes stort set overalt i danske farvande. Trafikstyrelsen vurderer, at sandsynligheden for at marsvinet befinder sig i en afstand på mindre end 50 meter fra ramningsstedet inden nedramningen starter er minimal. Ifølge

⁵ www.arter.dk, www.naturdata.miljportal.dk



projektbeskrivelsen anvendes der soft-start og ramp-up metoder, når nedramningen starter. Disse metoder giver arterne mulighed for at svømme væk, inden undervandsstøjen når sit maksimum, så risikoen for høreskader undgås.

Trafikstyrelsen vurderer således, at området's økologiske funktionalitet for arterne ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for begge arter, at metoderne er tilrettelagt således at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arterne, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arterne og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

Vandrammedirektivet

Projektområdet er beliggende ved vandområde "Aarhus Bugt og Begtrup Vig", med vandområde ID: "147". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "ringe økologisk tilstand" og "ikke god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Fytoplankton: moderat økologisk tilstand,
- Rodfæstede bundplanter: ringe økologisk tilstand,
- Bunddyr: god økologisk tilstand,
- Iltforhold: Ikke anvendelig,
- Vandets klarhed: Ikke anvendelig,
- Nationalt specifikke stoffer: god økologisk tilstand.

Der vil ske en recirkulation af fortrængningsvandet og spædevandet ved indpumpning af sand, men der er ikke tale om en mertilførsel, som kan påvirke målsætningen den økologiske eller kemiske tilstand. Da opfyldningen foregår inden for dækkende værker og medfølger en minimal. Der vokser ligeledes ikke ålegræs eller andre rod-fæstede bundplanter i projektområdet, som kan påvirkes ved opfyldet. Ligeledes vil der ikke ske en påvirkning af rod-fæstede bundplanter udenfor havnen, hvor der potentielt kan vokse ålegræsbevoksninger.

På baggrund af bygherres beskrivelse af projektet i henhold til havstrategidirektivet 11 temaer vurderer Trafikstyrelsen, at projektet ikke er uforeneligt med opnåelse af miljømålene.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Geodatastyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, HOFOR, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Aarhus Kommune og Moesgaard Museum.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden den 31. januar 2025 til den 3. marts 2025.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre for kommentering.



Følgende høringsparter har afgivet høringssvar:

Moesgaard Museum bemærker, at de ingen bemærkninger har til det påtænke arbejde, men henviser til Museumsloven §29 h og gør opmærksom på tre mulige skibsvrag i havneområdet.

Aarhus Havn bemærker, at de er i dialog med Moesgaard og er opmærksomme på både krav og ønsker fra Moesgaard Museum. Der er ligeledes i forbindelse med Yderhavnen blevet gennemført omfattende marinarkæologiske undersøgelser ved Moselgrund og Yderhavns-området. Havnen kender dog ikke til de tre nævnte skibsvrag, men vil undersøge havnebassinet.

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

Sikre Farvande bemærker, at ændringerne af antal afmærkninger på søkortet, både flydende og på land, skal på forhånd godkendes af Sikre Farvande. Af hensyn til varsling om arbejdet gennem Efterretninger for Søfarende og opdatering af søkort mv., så skal fremsendte bekendtgørelse og vurderingsskema anvendes i relevant omfang.

Aarhus Havn bemærker, at følgende er taget til efterretning.

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen og tager ovenstående til efterretning.

SGAV, Miljøvurdering og Plan bemærker, at der mangler en redegørelse for, hvor meget kvælstof, der vurderes at blive frigivet i forbindelse med indpumpningen af sand. En sådan frigivelse af næringsstoffer i forbindelse med resuspension af sand eller andet materiale fra havbunden er at betragte som en merudledning af ekstra næringsstoffer og evt. MFS.

Ligeledes gør SGAV opmærksom på, at der foretages årlig overvågning af den rodfæstede vegetation, som en del af den nationale overvågning; nyere data kan således tilgås via Miljøportalen. Forestående data er fra 2018 og på baggrund af satellit foto.

Afslutningsvis gør SGAV opmærksom på, at der i projektbeskrivelsen mangler en tilstrækkeligt konkret og uddybende redegørelse for at modelresultaterne kan lægges til grund for den vurdering, der er foretaget.

Aarhus Havn bemærker, at den estimerede mængde af kvælstofindholdet, som følge af indbygningen af sand i Omnikajen er 3,5 kg. Denne tilførsel svarer til en stigning på 0,006 promille af basisbelastningen og er derfor en ikke-målbar mertilførsel.

Vedrørende overvågning af rodfæstede bundplanter bemærker bygherre, at nærmeste overvågningsstation ligger i en afstand af ca. 5,5 km fra projektområdet. Der er tale om sandet materiale, der pumpes ind i projektområdet og det vurderes, at der ikke vil ske spredning af sedimentet i en afstand af ca. 5,5 km, som vil kunne påvirke stationen eller komme i nærheden af områder, hvor der potentielt kan vokse ålegræs. Det vurderes derfor fortsat, at opfyldningen ikke vil udføre en forringelse eller hindre de fastsatte miljømål om god økologisk tilstand mht. rodfæstede bundplanter.

Afslutningsvis bemærker bygherre, at den brugte model, som viser hvordan strømmen fordeler sedimentet i området, er modelleret i forhold til eksisterende forhold for at fastlægge nuværende strømforhold. Modellen er brugt fra tidligere planlægning af en udvidelse af Aarhus Havn



og dækkede et større område og mængde. Dette sammenlignes med spildet fra indbygning af sand i Omnikajen, hvor der er tale om en meget mindre mængde, hvor der frigives halvt så meget pr. tidsenhed. Bygherre bemærker, at anvendelse af modellen fra tidligere planlægning er konservativ, men stadigvæk en model der viser, hvordan sedimentspredningen er i området.

Trafikstyrelsen vurderer, at opfyldet ikke vil give anledning til en merudledning af ekstra næringsstoffer eller eventuel miljøforurenende stoffer, da tilførslen af kvælstof ikke er en målbar mertilførsel. Styrelsen vurderer ligeledes, at der er tilstrækkeligt redegjort vedrørende overvågning af rodfæstede bundplanter i og nær projektområdet. Afslutningsvist vurderer styrelsen, at der er tilstrækkeligt redegjort for modelresultaterne for sedimentspredningen og tager bygherres bemærkninger til efterretning.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Klagevejledning

Afgørelser truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁶.

Med venlig hilsen

Nina Teilmann

Fuldmægtig | Havne & VVM
Trafikstyrelsen

Bilag

Bygherres besvarelse af høringssvar

⁶ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter