

Kystdirektoratet

Att.: Anne Villadsgaard
Højbovej 1, 7620 Lemvig
Telefon: 91 33 84 25
avi@kyst.dk

Dato: 2. oktober 2020

HØRING ANGÅENDE UDDYBNING IFM. SEJLRENDE TIL AARHUS HAVN –
KDI 20/01036.

Slots- og Kulturstyrelsen har den 1. oktober 2020 modtaget henvendelse, fra Moesgaard Museum ved Claus, med Marinarkæologi Jyllands (MAJ) udtalelse og anbefaling i sagen.

MAJ konkluderer i forbindelse deres arkivalske kontrol, at der er registreret 2 vrage i området, hvor af den ene er beskyttet af museumsloven (se vedhæftede skrivelse for uddybning).

Slots- og Kulturstyrelsen har vurderet museets gennemgang og indstilling, og kan konstatere, at der foreligger 'begrunnet formodning' om tilstedeværelse af væsentlige fortidsminder. Sådanne fortidsminder er beskyttet i medfør af museumslovens § 29 g, stk. 1 og/eller 2; se nederst i brevet.

Slots- og Kulturstyrelsen har derfor besluttet, at anmode Kystdirektoratet om at stille vilkår om, at der gennemføres et marinarkæologisk forundersøgelingsprogram efter MAJs opstillede punkter:

- *Der bliver foretaget Side Scan Sonar optagelser af det berørte område, som har en længde på ca. 6 km og en bredde på ca. 350 m, og at data stilles til rådighed for museet, til en museal gennemgang*
- *At data stilles til rådighed som processerede sonar data, der problemfrit kan åbnes – og med normal hastighed indlæses og køres – som projektmappe i seneste version af softwareprogrammet SonarWiz i bottom tracked form.*

Sådanne arkæologiske tiltag gennemføres for bygherrens/den projektansvarliges regning og i medfør af § 29 g, stk. 4 i museumsloven. Slots- og Kulturstyrelsen skal opfordre den projektansvarlige til snarest belejligt, at rette henvendelse til:

Moesgaard Museum, Moesgård Allé 15, 8270 Højbjerg, att.: Claus Skriver,
cs@moesgaardmuseum.dk telefon 6020 2746 for nærmere aftale vedr. sagens vilkår.

SLOTS- OG
KULTURSTYRELSEN
FORTIDSMINDEKONTORET
FEJØGADE 1
4800 NYKØBING FALSTER

TELEFON 33 73 33 71

POSTFOR@SLKS.DK
WWW.SLKS.DK

KASPER SPARVATH
KSS@SLKS.DK
+45 33 74 45 02

Den endelige projektbeskrivelse for gennemførelse af den rekvirerede arkæologiske opgave, herunder budget, skal godkendes i Slots- og Kulturstyrelsen inden det arkæologiske arbejde igangsættes.

Gøres der i forbindelse med forundersøgelsen fund af betydende kulturlevn, vil disse være omfattet af museumslovens § 29 g, stk. 1 og/eller 2, og Slots- og Kulturstyrelsen skal, i medfør af museumslovens § 29 h og indenfor fire uger, træffe afgørelse i sagen, herunder bestemme hvad der skal ske med fortidsmindet.

Med venlig hilsen



Kasper Skaarup Sparvath
Konsulent, Marinarkæolog

Kopi sendt til: Moesgaard Museum: cs@moesgaardmuseum.dk

Museumsloven § 29 g. Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af fortidsminder på havbunden, hvis de befinder sig i territorialfarvandet eller på kontinentalsoklen, dog ikke ud over 24 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af det ydre territorialfarvand måles.

Stk. 2. Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af vrage af skibe eller skibsladninger, der må antages at være gået tabt for mere end 100 år siden, hvis de befinder sig i de områder, der er nævnt i stk. 1, i vandløb eller i søer.

Stk. 3. Kulturministeren kan bestemme, at vrage af skibe eller andre fartøjer, der er gået tabt for mindre end 100 år siden, skal være omfattet af bestemmelsen i stk. 2.

Stk. 4. Kulturministeren kan i forbindelse med et anlægsarbejde eller en aktivitet på havbunden stille krav om, at den ansvarlige for anlægsarbejdet eller aktiviteten udfører en marinarkæologisk forundersøgelse.

Museumsloven § 29 h. Findes der under et anlægsarbejde eller en aktivitet på havbunden spor af fortidsminder eller vrage omfattet af § 29 g, stk. 1 og 2, skal fundet anmeldes til kulturministeren efter reglerne i § 28, og arbejdet skal standses.

Stk. 2. Kulturministeren beslutter inden 4 uger fra anmeldelsen, om arbejdet kan fortsætte, eller om det skal være indstillet, indtil der er foretaget en marinarkæologisk undersøgelse. En marinarkæologisk undersøgelse skal gennemføres hurtigst muligt. Der kan fastsættes vilkår for genoptagelsen af arbejdet.

Stk. 3. Udgiften til undersøgelser og eventuel sikring af det påtrufne fortidsminde eller vrage afholdes af den ansvarlige for anlægsarbejdet eller aktiviteten.

Til
Slots- og Kulturstyrelsen
Fejøgade 1, 2 sal
4800 Nykøbing Falster
Att.; Kasper S. Sparvath

Moesgaard Museum d. 01-09-2020

Anmodning om vilkår i forbindelse med ansøgning om uddybning af sejlrende, Aarhus Havn.

Moesgård Museum har gennem kystdirektoratet modtaget materiale vedrørende ovennævnte sag og har foretaget en arkivalisk kontrol af området (fig.1).

Aarhus havn har siden vikingetiden, gennem middelalderen og i nyere tid været en aktiv og driftig havn, hvorfor der på den nære havbund også finde spor efter forlis og tab af genstande.

I Slots- og Kulturstyrelsens database er der i det berørte område to registreringer af forlis:

401273-68 sunket i 1893
401274-11 sunket i 1944

Et af disse forlis er sket for mere end 100 år siden (401273-68), og vraget er således beskyttet af museumsloven. Det er endvidere sandsynligt, at der i området er ukendte vrag som ikke er registreret og de kendte positioner kan være behæftet med usikkerhed. Der er således en begrundet formodning om, at der kan påtræffes skibe eller resten af sådanne der er omfattet af museumslovens bestemmelser i forbindelse med anlægsarbejdet.

I forbindelse med de geotekniske prøver har Slots- og Kulturstyrelsen tidligere stillet vilkår om en gennemgang af Side Scan Sonar data på punkterne for boreprøver. Dette arbejde skete i forsommeren 2020 (SLKS j. nr.20/02005) i den forbindelse blev områderne til geotekniske borer frigivet i en radius af 60 m.

For at undgå at eventuelle beskyttede fortidsminder bliver berørt af uddybningsarbejdet, anmoder Moesgaard Museum Slots og Kulturstyrelsen om, at stille det vilkår at:

- Der bliver foretaget Side Scan Sonar optagelser af det berørte område, som har en længde på ca. 6 km og en bredde på ca. 350 m, og at data stilles til rådighed for museet, til en museal gennemgang.

Moesgård Allé 15

8270 Højbjerg

Danmark

www.moesgaardmuseum.dk

Protector
*Hendes Majestæt
Dronning Margrethe II*

- At data stilles til rådighed som processerede sonar data, der problemfrit kan åbnes – og med normal hastighed indlæses og køres – som projektmappe i seneste version af softwareprogrammet SonarWiz i bottom tracked form.
- At arbejdet udføres for byherres regning.

Venlig hilsen

Claus Skriver

Museumsinspektør, cand.mag. Moesgård Museum

Moesgård Allé 15

8270 Højbjerg

Danmark

www.moesgaardmuseum.dk

Protector
Hendes Majestæt
Dronning Margrethe II

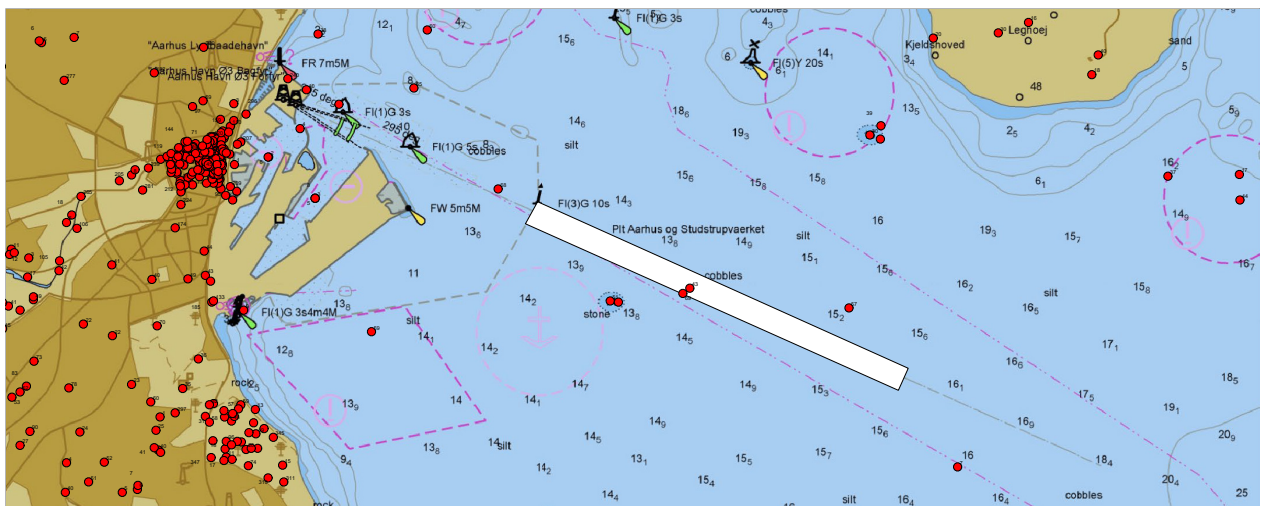


Fig. 1. Det berørte område med kendte fortidsminder markeret med røde prikker.

Fra: Flemming Sparre Sørensen <FSS@dma.dk>
Sendt: 7. oktober 2020 14:11
Til: Anne Villadsgaard
Emne: Svar på høring af berørte myndigheder i forbindelse med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, Aarhus Kommune (KDI: 20/01036)(SFS Id nr.: 1136986)
Vedhæftede filer: BEK-1351 29-11-2013 (DK).pdf; Ver 3.0 - JANUAR 2019.doc

SFS sagsnr. 2020-55822

Kære Anne

Søfartsstyrelsen har ingen indvendinger imod det ansøgte projekt med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn.

Der er dog følgende bemærkninger, spørgsmål og krav:

- Søfartsstyrelsen ser det samlede projekt med uddybning inden for havnens søområde (TBST) og uden for på søterritoriet (KDI) som et samlet projekt fsva sejladssikkerheden.
- Vedlagte bekendtgørelse og vurderingsskema forudsættes efterlevet ifm projektet.
- Forslag/ansøgning om ny eller ændret søafmærkning skal snarest muligt sendes til Søfartsstyrelsen. Dette for at meddele en evt. principgodkendelse til det videre projekt.
- Såfremt MolsLinjens rute skal ændres eller justeres ifm den nye sejlrende skal dette meddeles/ansøges hos Søfartsstyrelsen.
- Er der foretaget sejladssimuleringer for den nye sejlrende - eller planlægges der på at det skal ske? Dette bla for at sikre, at renden er bred nok til de skibe, som har behov for den øgede vanddybde.

Med venlig hilsen
Flemming Sparre Sørensen
Nautisk konsulent

Sikre farvande
Dir. tlf.: +45 72 19 61 78

E-mail: FSS@dma.dk



Web: www.søfartsstyrelsen.dk

Følg os:



Lovtidende A

2013

Udgivet den 5. december 2013

29. november 2013.

Nr. 1351.

Bekendtgørelse om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande

I medfør af § 1, stk. 2 og 3, § 3, stk. 1, § 6, nr. 1-7, og § 32, stk. 8, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, og efter bemyndigelse fastsættes:

Kapitel 1

Anvendelse og definitioner

Anvendelse

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på forhold om sejladssikkerhed ved arbejder på anlæg, programsatte begivenheder, arrangementer og lignende aktiviteter i de danske farvande og på medvirkende danske og udenlandske skibe.

Stk. 2. Bekendtgørelsen gælder ikke for forsvarets skibe, herunder krigsskibe og troppetransportskibe.

Stk. 3. Bekendtgørelsen regulerer ikke procedurer for ansøgning om tilladelse til aktiviteter, som kræver tilladelse efter anden lovgivning, herunder projekter vedtaget ved lov.

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Skib: Enhver form for flydende materiel, der kan anvendes som transportmiddel på vandet, herunder pramme, kraner mv.
- 2) Danske farvande: Det indre og ydre territorialfarvand samt den eksklusive økonomiske zone (EEZ).
- 3) Sejladssikkerhed: Sikkerhed for skibe i relation til risikoen for påsejling, grundstødning eller kollision.
- 4) Aktivitet: Ethvert arbejde eller arrangement, bortset fra almindelig sejlads og fiskeri, som kan forringe sejladssikkerheden i en ikke ubetydelig grad eller hindre fri sejlads, herunder projekter, entreprenørarbejder, sprængninger, skydninger, programsatte begivenheder og lignende.
- 5) Arbejdsfartøj: Et skib, der deltager i eller medvirker til forberedelse, gennemførelse eller afvikling af en aktivitet.
- 6) Afviserfartøj: Et arbejdsfartøj, som uden udøvelse af myndighed har særlige opgaver med varsling og vejledning af andre skibe.
- 7) Den ansvarlige: Enhver fysisk eller juridisk person eller dennes stedfortræder, der planlægger, iværksætter, eller som gennemfører en aktivitet.

Kapitel 2

Generelle regler

Vurdering af sejladssikkerhed

§ 3. En aktivitet må kun gennemføres, hvis den ansvarlige har foretaget en konkret vurdering af risikoen, som viser, at sejladssikkerheden ikke vil blive nævneværdigt forringet, og at den frie sejlads ikke hindres.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan bestemme, om en given aktivitet, jf. § 2, stk. 5, er omfattet af denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan ved etablering af større anlæg i danske farvande påbyde, at der skal udarbejdes en risikoanalyse efter internationalt anerkendte standarder.¹⁾

Stk. 4. Vurderingen af sejladssikkerheden, jf. stk. 1, skal være dokumenteret. Dokumentationen skal opbevares, indtil aktiviteten er gennemført, og skal på Søfartsstyrelsens anmodning indsendes hertil.

Stk. 5. Vejledning om metoder til vurdering af sejladssikkerheden og eksempler på forebyggende foranstaltninger mm. kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

§ 4. På Søfartsstyrelsens hjemmeside findes vejledning om det materiale, Søfartsstyrelsen skal bruge til sagsbehandling, når en aktivitet ønskes gennemført i områder, hvor sejladssikkerheden kan påvirkes i særlig grad.

Stk. 2. Den ansvarlige skal, bla. af hensyn til varsling af skibstrafikken, som udgangspunkt indsende materiale senest 6 uger før, en aktivitet planlægges påbegyndt. Tidsfristen kan fraviges efter aftale med Søfartsstyrelsen, hvis det godtgøres, at arbejdet har en hastende karakter.

Stk. 3. Sejladssikkerheden kan påvirkes i særlig grad i blandt andet følgende områder:

- 1) Brofag, der kan gennemsejles,
- 2) snævre sejlløb og sejlrender,
- 3) skibstrafikruter,
- 4) skibsruτεςystemer, herunder trafiksepareringssystemer og dybvandsruter mm.,²⁾
- 5) havneløb,
- 6) fyrlinjer og fyrvinkler,
- 7) ankringsområder,
- 8) inden for 200 meter af søkabler eller undersøiske rørledninger og

9) lodsmødesteder som vist i søkort.

Stk. 4. Materiale skal også indsendes, hvis

- 1) den ansvarlige ønsker at anvende forebyggende foranstaltninger, som kræver myndighedsgodkendelse,
- 2) eksisterende vanddybder vil blive formindsket, eller
- 3) der skal etableres bundfaste konstruktioner, der kan beskadige skibe ved påsejling.

§ 5. Indsendelse af materiale til Søfartsstyrelsen er ikke påkrævet, når det, jf. § 3, stk. 1, er muligt at gennemføre en aktivitet, og den ikke er omfattet af § 4.

Fare for sejladsen

§ 6. Hvis der i relation til en aktivitet opstår fare for skibes sikre eller fri sejlads, skal den ansvarlige hurtigst muligt meddele dette til Søfartsstyrelsen. Når faren ikke længere er til stede, skal den ansvarlige afmelde faren.

Søkort og nautiske publikationer

§ 7. Når en aktivitet medfører, at officielle søkort, havneplaner eller beskrivelser i nautiske publikationer, der udgives af Geodatastyrelsen, må opdateres, skal den ansvarlige indsende oplysninger og tegningsmateriale til Geodatastyrelsen som udgangspunkt senest 3 uger efter, at en aktivitet er færdig. Tidsfristen kan afviges efter aftale med Geodatastyrelsen. Krav til oplysninger og tegningsmateriale vil fremgå af Geodatastyrelsens hjemmeside.

Stk. 2. I tvivlstilfælde kan Geodatastyrelsen kontaktes for vejledning om, hvorvidt der er et behov for at opdatere officielle søkort, havneplaner eller beskrivelser i nautiske publikationer, der udgives af Geodatastyrelsen.

Skibstrafiktjenesters (VTS) område

§ 8. Inden for et VTS-område, skal den ansvarlige samarbejde med VTS om en aktivitets gennemførelse.

Arbejdsfartøjer

§ 9. Foruden at følge gældende regler for sejlads skal arbejdsfartøjer, herunder afviserfartøjer,

- 1) være i stand til at kommunikere med andre skibe på de maritime VHF-kanaler og holde konstant lyttevagt på VHF kanal 16 og andre relevante kanaler og
- 2) øge deres radarsynlighed, hvis de er under 12 meter i længde overalt, med udstyr beregnet til dette.

Stk. 2. Hvis der, uden for en havns søområde, arbejdes nær de i § 4 nævnte steder, og arbejdsfartøjet er 12 meter og derover i længde overalt, skal skibet være udstyret med Automatisk Identifikations System (AIS) klasse A.

Stk. 3. Arbejdsfartøjer skal kunne varsle skibe, der nærmer sig, om en aktivitet og vejlede om, hvordan et område kan passeres sikkert, og varsko om restriktioner eller spærring ved til enhver tid at have overblik over skibstrafikken i området, herunder overblik over skibe, der sejler ud fra nærliggende havne, fjorde, sejløb med videre.

Stk. 4. Hvis de opgaver, som er nævnt i stk. 3, ikke kan varetages fuldt ud af arbejdsfartøjer eller fra land, skal der være et eller flere afviserfartøjer til stede.

Stk. 5. Et afviserfartøj må kun føre skibsllys og signalfigurer, samt afgive lydsignaler, der er hjemlet i søvejsreglerne, og må ikke ved sin sejlads bringe et skib, som skal anråbes, i en situation, hvor det skal vige for afviserfartøjet, eller i øvrigt være til gene for andre skibes sejlads.

Kapitel 3

Særlige regler

§ 10. For en aktivitet omtalt i dette kapitel gælder de generelle regler i kapitel 2 foruden de enkelte særregler i dette kapitel.

Broreglementer og broarbejder

§ 11. Søfartsstyrelsen regulerer skibes sikre passage af broer gennem bekendtgørelse om sejlads gennem visse broer i danske farvande og i øvrigt gennem broreglementer, som skal godkendes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Broreglementer eller ændringer til disse træder i kraft på den dato, som bekendtgøres gennem Efterretninger for Søfarende. De optages efterfølgende i Den danske Havnelods.

Stk. 3. Ved opførelse af nye gennemsejlingsbroer skal den ansvarlige udarbejde forslag til broreglement, som skal godkendes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 4. Broejeren kan indsende forslag til ændring i broreglementer, herunder ændringer af åbningstider eller gennemsejlingsforhold, sammen med uafklarede indsigelser fra berørte parter til Søfartsstyrelsen for godkendelse senest 6 uger inden, de skal træde i kraft.

Stk. 5. Broreglementets minimumsindhold og format fastsættes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 6. Den ansvarlige for et broprojekt skal løbende sikre, herunder specielt i forbindelse med konstruktions-, vedligeholdelses- og reparationsarbejder, at der ikke opstår fare for, at passerende skibe rammes af nedfald fra broen.

Stk. 7. Omkring bropiller ved en bro gennemsejlingsfag, skal broejeren lade etablere fysiske foranstaltninger, som kan medvirke til at afbøde skader ved påsejling.

Havneforhold

§ 12. Inden for en havns søområde kan havnen anmode Søfartsstyrelsen om at fastsætte særlige regler for sejladsen, herunder om at afvige fra gældende søvejsregler.

Stk. 2. De vanddybder, som for en havn er angivet i officielle søkort, havneplaner eller nautiske publikationer med mere, udgivet af Geodatastyrelsen, skal løbende kontrolleres af havnen, og hvis der konstateres vanddybder mindre end de angivne, som har betydning for sejladssikkerheden, skal det hurtigst muligt meddeles til Søfartsstyrelsen samt Geodatastyrelsen.

Havvindmøller

§ 13. Søfartsstyrelsen kan kræve, at der for havvindmøller skal foreligge en procedure for rotationsstop og afbrydelse af elektriciteten i tilfælde af, at der opstår truende fare for, at et skib kolliderer med en havvindmølle. Proceduren skal godkendes af Søfartsstyrelsen.

Aktiviteter på havbunden, undersøgelser og lignende

§ 14. Den ansvarlige for aktiviteter på og i havbunden har pligt til at undersøge de farer og restriktioner, der kan være forbundet hermed.³⁾

Stk. 2. Hvis der konstateres rester af ammunition, krigsgasser eller uidentificerede genstande, der kan være farlige, skal arbejdet midlertidigt indstilles, og der skal tages kontakt til Søværnets Operative Kommando (SOK).

Stk. 3. Aktiviteter på havbunden i forbudsområder, hvor der kan være ammunitionsrester eller krigsgasser med mere, kræver tilladelse efter en særlig procedure, som kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

Sprængninger og skydninger mm.

§ 15. Ved sprængninger, skydninger eller andre affyringer, skal den ansvarlige fastsætte en sikkerhedsafstand og et sikkerhedsområde med tilstrækkelig margin, inden for hvilket sprængningen, skydningen, affyringen eller nedfald forbundet hermed kan finde sted.

Stk. 2. Den ansvarlige skal kunne overvåge sikkerhedsområdet fuldt ud.

Stk. 3. Sprængning, skydning eller affyring må ikke udføres, hvis der befinder sig nogen form for uvedkommende skib eller person inden for sikkerhedsområdet.

Stk. 4. Den ansvarlige skal indstille sprængning, skydning eller affyring, hvis sigtbarheden i området forringes til under to gange sikkerhedsafstanden.

Ophold i vandet

§ 16. Udover forbud, der fremgår af ordensreglementer for havne med videre, må personer ikke uden Søfartsstyrelsens tilladelse opholde sig i vandet i eller nær følgende områder, som er vist i de officielle søkort udgivet af Geodatastyrelsen:

- 1) Skibstrafikruter,
- 2) skibsruτεςystemer, jf. note 2, herunder nærmere end 2 sømil i forlængelse af enderne af trafiksepareringssystemer eller dybvandsruter,
- 3) brofag, der anvendes til gennemsejling og
- 4) havneløb.

Stk. 2. Fritidsdykning, svømning, badning og lignende bør undgås i eller nær følgende områder, som er vist i de officielle søkort udgivet af Geodatastyrelsen:

- 1) Ankringsområder,
- 2) lodsmødesteder,
- 3) fyrlinjer og fyrvinkler og
- 4) sejlrender og snævre løb.

Stk. 3. Inden for en havns søområde kan ophold i vandet foregå efter havnemyndighedens bestemmelse, hvis det ikke påvirker skibes sikre sejlads eller manøvremligheder.

§ 17. Ved dykning med dykkerudrustning⁴⁾, som udgår fra andet end et skib, skal den ansvarlige afmærke dykkestedet i lighed med det, som gælder for skibe, jf. søvejsreglernes regel 27 (e) (ii), med en mindst 1 meter høj udspilet gengivning af det internationale signalfalg ALFA, som skal kunne ses fra alle retninger og være belyst om natten og i usigtbart vejr.

Stk. 2. Signalfalg ALFA må kun vises, når der faktisk finder dykning sted.

Stk. 3. Dykning så nær overfladen, at skibe kan påsejle dykkeren, skal foregå inden for 50 meter af det viste signalfalg ALFA.

Kapitel 4

Strafbestemmelser

§ 18. Overtrædelse af reglerne i kapitel 2 og 3 straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

- Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der
- 1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
 - 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller
 - 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Ikrafttræden

§ 19. Bekendtgørelsen træder i kraft den 7. december 2013.

Søfartsstyrelsen, den 29. november 2013

MICHAEL SKOV

/ Søren Østerberg Forup

-
- 1) I omfattende projekter foretages risikoanalyse bedst efter metoden som beskrevet i FN's internationale søfartsorganisations (IMOs) vejledning Formal Safety Assessment, FSA.
 - 2) Skibrutesystemer kan bestå af de elementer, som angives i IMO Ship's Routeing, og vil være indtegnet i officielle søkort.
 - 3) Herunder for tiden Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 135 af 4. marts 2005 om forbud mod sejlads, ankring og fiskeri mv. i visse områder i danske farvande, de forbud og advarsler, som fremgår af de officielle søkort og den årlige artikel i Efterretninger for Søfarende (artikel A/8).
 - 4) En sammensætning af dykkermateriel, som gør det muligt at opretholde åndedrættet ved ophold i vand 0,4 meter eller mere under overfladen.

VURDERING AF SEJLADSSIKKERHEDEN VED ARBEJDER TIL SØS

Jf. bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sejladssikkerhed ved
entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande
(Generel information på Søfartsstyrelsens hjemmeside [\(link\)](#))

Planlægningsfasen

Screening

Indledende foretager bygherre, dennes rådgiver eller totalentreprenør en screening af det forestående projekt. Ved større projekter (havmølleparker, større havnebyggerier, vej-/jernbanebroer osv.) kontaktes Søfartsstyrelsen for afklaring af dokumentation og evt. risikoanalyse mv.

Screeningen skal indeholde en beskrivelse af aktiviteten og det berørte område/farvand (eks. geotekniske borerer ved X-købing Havn eller i X-bælt).

Kort beskrivelse af arbejdet:

--

Denne screening samt, hvis udfyldt, "del 1" vedlægges udbudsmateriale eller meddeles den udførende entreprenør på anden vis.

Udførelse af en aktivitet forudsætter, at tilladelsesgivende myndighed har godkendt denne.

Foregår aktiviteten nær nogle af disse områder?

Hvis aktiviteten foregår i en havns søområde, skal havnemyndigheden inddrages.

(Hvis et eller flere af nedenstående vurderes at medføre forhøjet risiko, skal "del 1" udfyldes)

	JA	NEJ	Hvis ja, medfører aktiviteten forhøjet risiko? (se note)	Evt. argumenter eller begrundelser for ikke at udfylde "del 1"
Brofag, der kan gennemsejles				
Snævre løb eller sejlrender				
Skibstrafikruter				
Skibsrutesystemer, herunder trafiksepareringssystemer og dybvandsruter mm.				
Havneløb				

Fyrlinjer eller fyrvinkler				
Ankringsområder				
Forbuds- eller fareområder (Se Forbudsområder og Bilag til Efterretninger for Søfarende - EFS A)				
Inden for 200 meter af søkabler eller undersøiske rørledninger, som den ansvarlige ikke selv ejer				
Lodsmødesteder				
Medfører aktiviteten hindring af den frie sejlads?				
Andre sejladskritiske steder				

Dykning

	JA	NEJ	Hvis ja, følg linket for vurderingsskema for om der skal indhentes tilladelse fra Søfartsstyrelsen
Foretages der dykning?			Link

Selvom der kan svares nej på ovenstående, kan aktiviteten fortsat have betydning for sejladsen i området, hvorfor information til de søfarende vil være nødvendig. Kontakt redaktionen af Efterretninger for Søfarende (EfS@dma.dk / 72 19 60 40) ikke senere end 3 uger før aktiviteten forventes påbegyndt af hensyn til behørig varsling af skibsfarten.

Opmærksomheden henledes på, at forringelse af vanddybden på 0,2 m og derover altid skal rapporteres til Søfartsstyrelsen (sifa@dma.dk / 72 19 60 00).

Dato: / - 201

Den ansvarliges underskrift

Note:

Eksempler på aktiviteter med forhøjet risiko:

- Montagearbejde/Dykning
- Opankring
- Arbejde med bundslæbende redskaber
- Atypiske sejlmønstre
- Etablering af blivende konstruktioner, der kan beskadige skibe ved påsejling

- Længerevarende reparations- eller vedligeholdsopgaver af eksisterende konstruktioner, hvis det reducerer fritrumsprofil i gennemsejlingsfag eller reducerer bredden i fyrlinjer, fyrvinkler, havneløb, skibrutesystemer, skibstrafikruter, snævre løb eller sejltreder
- Hvis et fartøj eller en flåde i længere tid skal ligge stille, for eksempel på grund af geotekniske boringer, eller hvis fartøjets eller flådens forankring rækker ud i de nævnte områder
- Uddybningsarbejder
- Specialtransporter med store elementer som f.eks. offshore jackets eller lignende
- Ledningsarbejder (kabler og rørledninger)

Eksempler på aktiviteter uden forhøjet risiko:

- Multibeam Survey, ROV-inspektioner, aktiviteter med meget begrænset varighed
- Mindre arbejder inden for havnens søområder, der ikke hindrer indsejlingen
- Arbejder af kortere varighed, hvor arbejdsfartøjet kan flytte sig med kort varsel
- Arbejder tæt på kyststrækninger og uden for skibruter og skibrutesystemer
- Hvor området bliver udlagt som arbejdsområde af Søfartsstyrelsen

Vurdering del 1 (bygherre/rådgiver/totalentreprenør)

(Skabelonen udfyldes og sendes til Søfartsstyrelsen (sifa@dma.dk) senest 6 uger før start, medmindre andet aftales med Søfartsstyrelsen)

1. Kontaktoplysninger for den ansvarlige for del 1:

Navn:	
Adresse:	
E-mail:	
Telefonnumre:	

2. Nærmere beskrivelse af aktiviteten:

--

3. Søkortudsnit i farver med markering af aktivitetens placering på søterritoriet:

--

4. Geografisk bredde/længde og stednavn for aktiviteten angivet med geodætisk datum (fx WGS84 og 57°25,86' N 10°42,75' Ø)

° , ' N ° , ' Ø
° , ' N ° , ' Ø
° , ' N ° , ' Ø
° , ' N ° , ' Ø

5. Perioden hvor aktiviteten forventes gennemført:

Fra / -20__ kl. : til / -20__ kl. :
Fra / -20__ kl. : til / -20__ kl. :
Fra / -20__ kl. : til / -20__ kl. :
Fra / -20__ kl. : til / -20__ kl. :

6. Resultat af eventuel høring af farvandets brugere. Se Søfartsstyrelsens hjemmeside ([link](#)).

(Er der modtaget sejladsmæssige indvendinger mod aktiviteten?):

--

**7. Er der godkendt ny eller ændret afmærkning i tilknytning til aktiviteten?
(Bøjer, fyr, båker, skilte, lys mv. skal godkendes af Søfartsstyrelsen)**

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

8. Er der godkendt forebyggende foranstaltninger hos myndighederne, jf. pkt. 17?

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

9. Vil aktiviteten medføre ændringer til søkort, havneplaner eller nautiske publikationer?

(Ved JA skal alle relevante oplysninger sendes til Geodatastyrelsen senest 3 uger efter aktivitetens afslutning [se www.gst.dk])

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

10. Foregår aktiviteten inden for en skibstrafiktjenestes (VTS) område i henholdsvis Sundet eller Storebælt?

Sound VTS ([link](#))
Great Belt VTS ([link](#))

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

11. Vil der blive etableret bundfaste konstruktioner med skarpe kanter under vandet?

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

12. Ved etablering af nye søkabler eller undersøiske rørledninger, er det da muligt at placere disse i forbindelse med eksisterende linjeføringer?

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

13. Ved nye søkabler eller undersøiske rørledninger er det da nødvendigt at krydse:

Hvor:	JA	NEJ	Kan det ske vinkelret på sejlretningen?		BEMÆRKNINGER
			JA	NEJ	
Brofag, der kan gennemsejles					
Snævre løb eller sejlrender					
Skibstrafikruter					
Skibsrutesystemer, herunder trafiksepareringssystemer og dybvandsruter mm.					
Havneløb					
Fyrlinjer og fyrvinkler					
Andre søkabler eller undersøiske rørledninger					

14. Ved placering af DC-stærkstrømskabler, kan søkablerne da placeres på en sådan måde, at påvirkningen af skibes kompasser minimeres?

(Hvis NEJ indsendes dokumentation for påvirkningen til Søfartsstyrelsen)

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

15. Kan arbejdsfartøjer varsle skibe, der nærmer sig, om aktiviteten og vejlede om, hvordan området kan passeres sikkert, og varsko om restriktioner eller spærring ved til enhver tid at have overblik over skibstrafikken og områdets forhold i øvrigt?

(Ved NEJ skal brug af dedikerede afviserfartøjer overvejes; kontakt Søfartsstyrelsen)

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

16. Har du som ansvarlig (bygherre/rådgiver/totalentreprenør) undersøgt forholdene i aktivitetens område omkring:

(Hvis NEJ udfyldes "Bemærkninger". Hvis det ikke skønnes relevant markeres i n/a)

Forhold	JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER	n/a
Trafikintensiteten, herunder færgeruter, fiskeri og fritidssejlads m.v.				
Havne				
Sejlløb				
Farvandsafmærkning og				

navigationshjælpemidler				
Tilstedeværelse af søkabler, rørledninger, luftledninger og broer m.v.				
Medvirkende skibes pligt til at tage lods				
Vind, vejr, is, sø og strømforhold				
Kommunikationsforhold				
Farvandets beskaffenhed, herunder bundforhold og vanddybder				
Ankerpladser				
Lodsmødesteder				
Militære områder og skydeområder				
Andre samtidige aktiviteter i området				
Andet				

17. Hvilke forebyggende foranstaltninger planlægges det at gennemføre?

Forkortelser for godkendende myndigheder:

KDI = Kystdirektoratet, TBST = Trafik- og Byggestyrelsen, SFS=Søfartsstyrelsen, GST=Geodatastyrelsen

Nr.	Forebyggende foranstaltning	JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER/BESKRIVELSE
1	Fysiske afspærringer, ledeværker mv. (KDI eller TS)			
2	Ny eller ændret farvands-afmærkning, herunder fyr, sømærker, båker, lys og skiltning mv. (SFS)			
3	Fartbegrænsninger eller andre restriktioner for skibe (SFS)			
4	Etablering af særlige skibsruter (SFS)			
5	Oprettelse af forbudsområder (SFS, se punkt 18)			
6	Søopmåling (GST)			
7	Uddybning (KDI eller TS)			
8	Kortfremstilling (GST)			

9	Information/vejledning			
10	Afviser- eller ledsagefartøjer			
11	Sejladskoordinerer			
12	Kommunikationsplaner			
13	Overvågning/monitoring			
14	Beredskabsplaner			
15	Iværksætte uddannelse			
16	Sikring af, at området kan forlades og være frit og sikkert for sejlad, inden et skib ankommer			
17	Andet			

18. Anmodning om oprettelse af forbudsområder (jf. punkt 17-5)

Hvis der af hensyn til sejladssikkerheden eller forebyggelse af fare ønskes oprettet et område med restriktioner i forbindelse med en aktivitet, skal dette ansøges hos Søfartsstyrelsen senest 6 uger, før aktiviteten påbegyndes.
Skabelon til ansøgning kan hentes på Søfartsstyrelsens hjemmeside ([link](#))

19. Risikovurdering efter at have iværksat forbyggende foranstaltninger

(Dette punkt kan ved mindre projekter udfyldes efter fagligt skøn)

F = Planlagt forebyggende foranstaltning nr. fra tabellen i punkt 17 herover.

Risikoindex efter forebyggende foranstaltninger

= Konsekvenstal + Sandsynlighedstal (5 eller mindre er normalt acceptabelt)

Hændelse (Hvad kunne gå galt? "brainstorm")	Konsekvenstal (samlet beløb for miljøoprydning, tab af værdier, tab af liv/tilskadekomst pr. år): 0 i størrelsen 20.000 kr. (begrænset) 1 i størrelsen 200.000 kr. (Mindre) 2 i størrelsen 2.000.000 kr. (Betydelig) 3 i størrelsen 20.000.000 kr. (Alvorlig) 4 i størrelsen 200.000.000 kr. og mere (Katastrofal)	Sandsynlighed 7=10 ulykker/år (ofte) - ca. en gang om måneden 6=1 ulykke/år. (forholdsvis ofte) - 1 gang om året 5=0,1 ulykke/år (sandsynlig) - 1 gang hvert 10. år 4=0,01 ulykke/år (mulig) - 1 gang hvert 100. år 3=0,001 ulykke/år (sjælden) - 1 gang hvert 1000. år 2=0,0001 ulykke/år (meget sjælden) - 1 gang hvert 10.000. år 1=0,00001 ulykke/år (ekstrem sjælden) - 1 gang hvert 100.000. år 0=0,000001 ulykke/år (usandsynligt sjælden) - 1 gang hvert 1.000.000. år	F	R (K+S) <5>

--	--	--	--	--

20. Generel faglig vurdering af sejladsikkerheden før, under og efter aktiviteten

Spørgsmål	JA	NEJ	UDDYBENDE FORKLARING
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for skibe?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for mennesker?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for miljøet?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for værdier?			

Dato: / - 201

_____ **Den ansvarliges underskrift**

Udførelsesfasen

Vurdering del 2 (entreprenør)

(Del 2 udfyldes, inden arbejdet påbegyndes. Såfremt der er ændringer eller tilføjelser i forhold til del 1, sendes den udfyldte skabelon til Søfartsstyrelsen (sifa@dma.dk))

Kræver aktiviteten ændringer i forhold til tidligere meddelelse i Efterretninger for Søfarende, informeres redaktionen af Efterretninger for Søfarende (EFS@dma.dk / 72 19 60 40) så tidligt som muligt af hensyn til opdateret varsel af skibsfarten.

A-1. Døgntaktoplysninger om den ansvarlige for del 2:

Navn:	
Adresse:	
E-mail:	
Telefonnumre:	

A-2. Døgntaktoplysninger om den stedfortrædende for del 2:

Navn:	
Adresse:	
E-mail:	
Telefonnumre:	

B. Entreprenørens accept af den i del 1 foretagne vurdering:

JA	NEJ

Hvis X i "Nej" gå til pkt. C – Hvis X i "Ja" gå til pkt. D.

Dato: / - 201

Den ansvarliges underskrift

C. Beskrivelse af afvigelse fra del 1:

--

D. Eventuel supplerende beskrivelse af aktiviteten (del 1 – pkt. 2):

--

E. Perioden hvor aktiviteten gennemføres:

Fra / -20__ kl. :	til / -20__ kl. :
Fra / -20__ kl. :	til / -20__ kl. :
Fra / -20__ kl. :	til / -20__ kl. :

F. Vil aktiviteten medføre hindring af den frie sejlads, som ikke fremgår af indledende screening eller af del 1?

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

G. Hvis der medvirker skibe i forbindelse med aktiviteten, listes de her:

(Kun primære fartøjer listes – sker der ændringer undervejs, opdateres listen)

SKIBETS NAVN	Kaldesignal	MMSI- nummer	Evt. IMO- nummer	VHF-kanaler der lyttes på	Evt. mobilnr.

H. Kan de ovennævnte arbejdsfartøjer varsle skibe, der nærmer sig, om aktiviteten og vejlede om, hvordan området kan passeres sikkert, og varske om restriktioner eller spærring ved til enhver tid at have overblik over skibstrafikken og områdets forhold i øvrigt?

(Ved NEJ skal dedikerede afviserfartøjer evt. anvendes efter nærmere aftale med Søfartsstyrelsen)

JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER

I. Har du som ansvarlig undersøgt forholdene i aktivitetens område for arbejdets udførelse omkring:

(Hvis NEJ udfyldes "Bemærkninger". Hvis det ikke skønnes relevant, markeres i n/a)

Forhold	JA:	NEJ:	BEMÆRKNINGER	n/a
Trafikintensiteten, herunder færgeruter, fiskeri og fritidssejlad m.v.				
Havne				
Sejlløb				
Farvandsafmærkning og navigationshjælpemidler				
Tilstedeværelse af søkabler, rørledninger, luftledninger og broer m.v.				
Medvirkende skibes pligt til at tage lods				
Vind, vejr, is, sø og strømforhold				
Kommunikationsforhold				
Farvandets beskaffenhed, herunder bundforhold og vanddybder				
Ankerpladser				
Lodsmødesteder				
Militære områder og skydeområder				
Andre samtidige aktiviteter i området				
Andet				

J. Oprettelse af forbudsområder

Hvis der af hensyn til sejladssikkerheden eller forebyggelse af fare ønskes oprettet et område med restriktioner i forbindelse med en aktivitet, skal dette ansøges hos Søfartsstyrelsen senest 6 uger, før aktiviteten påbegyndes.
Skabelon til ansøgning kan hentes på Søfartsstyrelsens hjemmeside ([link](#))

K. Generel faglig vurdering af sejladssikkerheden under aktiviteten

Spørgsmål	JA	NEJ	UDDYBENDE FORKLARING
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for skibe?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for mennesker?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for miljøet?			
Er der, efter udfyldelse af denne skabelon og et almindeligt fagligt skøn, nævneværdig fare for værdier?			

Dato: / - 201

Den ansvarliges underskrift

Fra: Line Moody Nielsen <linmn@mst.dk>
Sendt: 9. oktober 2020 12:03
Til: Anne Villadsgaard
Emne: Sv: Høring af berørte myndigheder i forbindelse med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, Aarhus Kommune (KDI: 20/01036) (MST Id nr.: 1888806)
Vedhæftede filer: Svardokument - Aarhus Havn - sejlrende - intern høring.pdf

Kære Anne

Miljøstyrelsen har gennemgået det fremsendte materiale vedr. høring af berørte myndigheder i forbindelse med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, og har følgende bemærkninger:

Bilag IV-arter:

Miljøstyrelsen bemærker, at man ikke i det fremlagte materiale har forholdt sig til hvorvidt der ved gennemførelse af projektet vil kunne ske en væsentlig påvirkning af bilag IV-arten marsvin. Miljøstyrelsen gør derfor opmærksom på, at projektet ikke kan gennemføres hvis det vil indebære forsætlige forstyrrelser eller drab, samt beskadige eller ødelægge bilag IV-arters yngle- eller rasteområder. Der bør således foretages en vurdering heraf, og vurderingen bør fremgå af ansøgningsmaterialet.

Klap:

Miljøstyrelsen Erhverv kan oplyse Kystdirektoratet om, at Aarhus Kommune har søgt om klap- og nyttiggørelsestilladelse ved Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen Erhverv bemærker, at der i ansøgningen er beskrevet, at ansøger ønsker, at søge om at benytte en ny klapplads. Miljøstyrelsen er i øjeblikket i dialog med Aarhus Kommunes konsulent omkring udlæggelsen af en ny klapplads, og hvilke undersøgelser, der skal tilvejebringes i relation til dette.

Vandmiljø:

Se vedhæftede dokument.

Venlig hilsen

Line Moody Nielsen

AC-tekniker | Arter og Naturbeskyttelse
+45 40 47 94 83 | +45 40 47 94 83 | linmn@mst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Til: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS@dma.dk), Erhvervsstyrelsen (planloven@erst.dk (planloven@erst.dk), Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (info@tbst.dk (info@tbst.dk), Hovedpostkasse (mst@mst.dk), Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse (fes@mil.dk (fes@mil.dk), Fiskerikontrol (FST (fiskerikontrol@fiskeristyrelsen.dk), Moesgaard Museum (ark@moesgaardmuseum.dk (ark@moesgaardmuseum.dk), Aarhus Kommune (kontaktpersoner) (post@aarhus.dk)
Fra: Anne Villadsgaard (avi@kyst.dk)
Titel: Høring af berørte myndigheder i forbindelse med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, Aarhus



Bemærkninger fra Vandmiljø og Friluftsliv

Generelle bemærkninger

LBK 126 af 26/01/2017 om vandplanlægning med tilhørende fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Det følger af lov nr. 1161 af 25/11/2019 om havstrategi, § 18 at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat efter havstrategilovens §§ 12 og 13. Myndighederne kan ikke træffe afgørelse om tilladelse, hvis tilladelsen forhindrer opfyldelse af den danske havstrategi, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram.

Bemærkninger fra Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) har til formål på det foreliggende grundlag at vurdere om der er risiko for at uddybning af sejlrende ved Aarhus Havn:

- indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af vandforekomster, der medfører, at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås.
- forhindrer opfyldelsen af den danske havstrategi, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram,
- er i overensstemmelse med overvågningsprogrammet NOVANA og overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet.

Der henvises bl.a. til:

- Kapitel 8 i Vejledning til bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter <https://mst.dk/media/133301/bilag-1-vejledning-4-juli-2017.pdf>
- Vandområdeplaner (2015-2021) på <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplaner-2015-2021/vandomraadeplaner-2015-2021/> herunder
- MiljøGIS:
<http://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv2-bek-2019>
- Information henvises til Danmarks havstrategi på MSTs hjemmeside: <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/>

Tekstnære bemærkninger

Ansøgning om tilladelse til anlæg på søterritoriet	Bemærkning	Behov for yderligere oplysninger ja/nej
	Af hensyn til overvågningen, bør uddybningen foretages i perioden oktober til april, hvis muligt.	
	I ansøgningens vurdering af påvirkning af vandområdet med miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) henvises alene til klapvejledningens aktionsniveauer. Sagen bør belyses med en vurdering af, om påvirkningen kan medføre en risiko for, at gældende miljøkvalitetskrav i bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, BEK nr 1625 af 19/12/2017, overskrides i vandområdet. Dette med henblik på, at vurdere om den eventuelle påvirkningen i form af sedimentspild indeholdende MFS, kan forringe tilstanden eller hindre målopfyldelsen vedr. den kemiske tilstand (EU prioriterede stoffer) og den økologiske tilstand (nationalt specifikke stoffer).	Ja.
S. 5 Kumulation med andre projekter	”Uddybning af sejlrenden forventes ikke at få indvirkning på strømningsforhold eller den nærtliggende kyststrækning, idet uddybningen er minimal.” – der kan med fordel inkluderes en vurdering af om uddybningen samt andre arbejder, der udføres i forbindelse med Aarhus Havns udvidelse, potentielt kan bidrage til kumulative påvirkninger på andre parametre end strømningsforhold eller den nærtliggende kyststrækning.	Ja
S. 11 Danmarks Havstrategi II	<p>Afsnittet er mangelfuldt ift. at der skal foretages en vurdering af om projektet forhindrer opfyldelse af den danske havstrategi, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram.</p> <p>I vurderingen af projektets påvirkninger på havstrategiens deskriptorer skal der inkluderes en vurdering i forhold til nuværende tilstand samt om projektets miljøpåvirkning vil være til hinder for opnåelse af god miljøtilstand for de respektive deskriptorer.</p> <p>Der nævnes tre deskriptorer (D6, D7 og D8), som menes at være relevante. Det anbefales at uddybe denne formulering ift. havstrategiens miljømål.</p> <p>Ligeledes bør det fremgå hvad argumentationen er for ikke at vurdere potentielle miljøpåvirkningerne på de</p>	Ja

	<p>øvrige af havstrategiens deskriptorer. I afsnittet nævnes bl.a. ” <i>havets biodiversitet</i>” og ” <i>de marine økosystemer</i>”. Dette relaterer sig til nogle af havstrategiens øvrige deskriptorer, for hvilke der ikke er foretaget en vurdering af projektets påvirkninger på.</p> <p>Det bør overvejes at ændre ordlyden ” <i>lettere forurenede</i>” til en mere specifik beskrivelse af disse øvre sedimentlag.</p> <p>Der bør herudover tilføjes en vurdering om forstyrrelse af de øvre sedimentlag har en miljøpåvirkning på de i havstrategien relevante deskriptorer og de dertil fastsatte miljømål, da det er uklart hvorvidt eller i hvilken grad de ophobede miljøfarlige forurenende stoffer i sedimentet frigives og spredes i forbindelse med uddybning af sejlrenden.</p> <p>Derudover er det uklart hvad der menes med ” <i>jomfrueligt materiale</i>”.</p> <p>Opgørelse over udstrækningen af eventuelle fysiske tab af havbund samt hydrografiske ændringer, og de negative påvirkninger heraf, skal derudover indrapporteres til Miljøstyrelsen.</p>	

Fra: Søren Sloth Lave <slav@aarhus.dk>
Sendt: 9. oktober 2020 13:32
Til: SKystdirektoratet (kdi)
Cc: Anne Villadsgaard; Gert Agger; Kim H. Meilstrup; Henrik Munch Jensen (hmj@portofaarhus.dk); Mie Kjær Høhne
Emne: Høringssvar fra Aarhus Kommune, Teknik og Miljø i forbindelse med uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, Aarhus Kommune (KDI: 20/01036)
Vedhæftede filer: Ansøgning_uddybning af sejlrende Aarhus.pdf; 04_Bilag 2 Resumé af høringssvar.pdf; 13_Bilag 11 Notat med hovedspørgsmål til miljøvurdering.pdf

Kystdirektoratet

Høringssvar vedrørende miljøvurdering af uddybning af sejlrende til Aarhus Havn, Aarhus Kommune (KDI: 20/01036)

Kystdirektoratet har med nedenstående mail hørt berørte myndigheder forud for miljøvurdering af uddybning af sejlrenden til Aarhus Havn som del af et større projekt for udvidelse af havnen med et nyt havneafsnit kaldet Yderhavnen. Aarhus Kommune er bl.a. plan- og VVM-myndighed for den del af projektet, som vedrører indretning af landarealerne til havneformål og etablering af anlæg på land, eksempelvis etablering af jordtip for anvendelse af overskudsjord fra land, anlæg af fordelingsvejnet med adgangskontrol, opstilling af kraner ved kaj og for byggemodningen af arealer til havnevirksomheder.

Aarhus Kommune lægger stor vægt på en udvikling af Aarhus Havn, idet havnen har en vigtig infrastrukturel rolle i forhold til byens, regionens og landets forbindelse med omverdenen. I den forbindelse ses en udvidelse af Aarhus Havn som et bidrag til den positive økonomiske udvikling i den østjyske region og til at udvikle transportinfrastrukturen mod mere energieffektiv og miljøvenlig godstransport. Aarhus Kommune lægger samtidig vægt på, af beskytte de landskabelige værdier, naturkvaliteterne og de rekreative interesser, der knytter sig til kystområdet.

Som det er Kystdirektoratet bekendt, har Aarhus Kommune påbegyndt plan- og miljøvurderingsprocessen for Yderhavsprojekt, herunder er der i december og januar gennemført en forudgående høring for at indkalde idéer og forslag til dels udarbejdelse af kommuneplantillæg (og lokalplan), dels gennemførelse af miljøvurderingsprocedure (VVM).

Resumé af modtagne høringssvar er vedhæftet som bilag.

Opsamling på den forudgående høring, herunder med henblik på afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, er behandlet i Aarhus Byråd, hvor byrådet den 7. oktober besluttede

- at der udarbejdes forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering af planerne for en udvidelse af Aarhus Havn og i tilknytning hertil et offentligt tilgængeligt rekreativt område, "Blueline"
- at miljøvurderingen for landdelen af havneprojektet omfatter et alternativ, hvor havnen udvides rundt om et rensesanlæg placeret uden for den nuværende mole (jf. *Aarhus ReWater – Alternativ 2* i igangværende plan- og miljøvurderingsproces for *Helhedsplanen for Tangkrogen*), og at der i miljøvurderingen bl.a. skal indgå en vurdering af
 - trafik på såvel vej som bane
 - visuelle konsekvenser
 - støj og andre forureningsgener fra eks. trafik og anlægsarbejder samt risikoforhold
 - påvirkning af vandkvalitet fra jordtip til lettere forurenede jord

- påvirkning af den rekreative anvendelse af naboområder
- at anbefale Aarhus Havn og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der belyses en alternativ moleplacering, og at der til de statslige myndigheder videregives miljøemner, som vedrører havneudvidelsens anlæg og aktiviteter på søterritoriet, f.eks.:
 - påvirkning af Natura2000-områder, marin natur, biodiversitet og havmiljø
 - vandkvalitet, strøm- og bølgeforhold og sand- og tangaflejring
 - konsekvenserne af øget skibstrafik.

Hovedspørgsmålene inden for miljøemnerne er mere udførligt beskrevet i vedhæftede bilag.

De emner Kystdirektoratet forventer belyst i miljøkonsekvensrapporten ligger godt på linje med de emner Aarhus Kommune forventer belyst for det samlede projekt. Vi kan derfor tilslutte os, at der udarbejdes en samlet miljøkonsekvensrapport for havneudvidelsen med tilhørende uddybning af sejlrende og havnebassiner, og vil i den forbindelse – hvis det ikke allerede indgår under emnet ”råstoffer og affald” – anbefale, at også miljøpåvirkningerne fra nyttiggørelse og klapning af uddybningsmaterialerne indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Endvidere indgår vi gerne i dialog med Kystdirektoratet om miljøemnerne, jf. det vedhæftede bilag Hovedspørgsmål til afgrænsningsnotat vedr. Yderhavnen.

I ansøgningen fremgår, at der ved uddybningen af sejlrenden kan forekomme sedimentfaner af finkornet materiale, som kan spredes langt omkring, herunder til lavvandede områder ved Risskov. Vi skal i den anledning og i anledning af nyttiggørelse og klapning af materiale fra uddybningen henlede opmærksomheden på badestrande og bade-/svømmeanlæg i og ved havnen samt langs kysten, eksempelvis Den Permanente, Aarhus Havbane, Havbadet i bassin 7 og Badeanstalten ved Ballehage, hvor der er stor interesse for god vandkvalitet.

Selv om det allerede er Kystdirektoratet bekendt, skal vi god ordens skyld nævne den igangværende plan- og miljøvurderingsproces for projektet *Helhedsplanen for Tangkrogen*, der omfatter nyt renseanlæg og udvidelse af Marselisborg Lystbådehavn, idet dette projekt grænser op til og for så vidt angår alternativ 2 for projektet delvist overlapper med det samlede projekt for havneudvidelsen.

Herudover skal vi desuden nævne forestående kommune- og lokalplanlægning for byomdannelse omkring havnebassin 5 og 7, hvor der kan forventes ny planlægning, i forlængelse af den igangværende flytning af Molslinjen fra Pier 3 til den nye færgeterminal i Østhavnen. Planlægningen, hvis nærmere indhold ikke er kendt på nuværende tidspunkt, kan evt. omfatte nye aktiviteter i havnebassinerne 5 og 7, hvilket der bør være opmærksomhed på ved evt. nyttiggørelse/klapning af uddybningsmateriale fra sejlrenden m.v.

Vi ser frem til samarbejdet i sagen.

Med venlig hilsen

Søren Sloth Lave

Miljø- og Infrastrukturplanlægger

T + 45 41 85 98 41

E slav@aarhus.dk

Høring om havneudvidelse - Yderhavnen

Resume med gennemgang af de væsentligste synspunkter

I parentes er angivet et tal, der henviser til oversigterne med høringssvar.

Berørte myndigheder ønsker forholdet til andre projekter og risikoforhold belyst

8 berørte myndigheder har svaret. De 4 har ikke bemærkninger til havneudvidelsen eller til indholdet i miljøkonsekvensrapporten (Arbejdstilsynet, Beredskabsstyrelsen, Sikkerhedsstyrelsen, Justitsministeriet).

Søfartsstyrelsen har (som havplanmyndighed) tilkendegivet, at havneudvidelsen med den viste afgrænsning ikke strider mod hverken eksisterende eller fremtidig anvendelse i havplanen.

Kystdirektoratet ønsker (som myndighed på uddybning af sejlrende uden for havnens område) belysning af de kumulative effekter i forbindelse med uddybning af sejlrende og i forbindelse med Tangkrogsprojektet (renseanlæg og lystbådehavn).

Miljøstyrelsen ønsker (som miljø-, VVM- og risikomyndighed på eksisterende containerterminal) belysning af risikoforholdene, herunder overholdelse af acceptkriteriet for samfundsmæssig risiko og evt. dominoeffekt. Miljøstyrelsen har ikke udtalt sig vedrørende sine øvrige myndighedsområder.

Østjyllands Brandvæsen ønsker (som ansvarlig for beredskabsindsats) belysning af tilgængelighed og fremkommelighed for udrykningskøretøjer og for evakuering af havneområder og skibe. Ønsker (som brandmyndighed) at der i planlægningen sikres afstand/bufferzoner om evt. tankfarm på nyt havneområde.

Erhvervsorganisationer, virksomheder og enkeltpersoner støtter havneudvidelsen

Mange erhvervsorganisationer og virksomheder samt enkelte privatpersoner finder det er vigtigt, at Aarhus Havn er konkurrencedygtig og hele tiden udvikles. Det styrker konkurrenceevnen og beskæftigelsen i de virksomheder, der anvender søtransport. Og mange beskriver det som afgørende for danske im- og eksportvirksomheder, at Aarhus Havn, som væsentlig national søvejs-infrastruktur, har tilstrækkelig kapacitet, og at der sikres en kontinuerlig udvidelse. En udvidelse har national betydning, hvor havnen er i konkurrence med Göteborg og Gdansk, og der ellers er risiko for, at virksomheder og aktiviteter flytter til nabolande (1, 16, 28, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53, 56, 63, 64, 65, 75, 81). Mange virksomheder og erhverv er dybt afhængige af vandtransport (7, 81, 84), og udvidelsen vil gavne byens og regionens forbindelse med omverdenen.

Der peges desuden på, at etablering af en Marselis-tunnel bør have høj prioritet for at sikre god vejadgang til havnen (15, 16, 27, 56, 63).

Udvidelsen skal være del af omstilling med mere miljøvenlige søtransporter og samtidig sikre Aarhus Havns og dansk erhvervslivs konkurrenceevne. (16, 20, 21, 24, 25, 26)

Flere forklarer at søtransport er en mere energieffektiv og miljøvenlig godstransport, som desuden vil aflaste vejene og betyde mindre trængsel på vejnettet (4, 8, 16, 81). Herunder at Aarhus Havns geografiske

gode placering som center for import/eksport gør, at lange lastbiltransporter til/fra f.eks. Hamburg Havn kan undgås (22, 75). Havneudvidelsen vil derfor bidrage til ambitiøs CO₂-reduktion gennem mere energieffektiv og miljøvenlig transport (12, 13, 14, 15)

Det bliver påpeget, at Aarhus Havn er Danmarks centrum for containertransport (21, 77) og er vigtig for færgetrafikken (33)

Mange med virksomhed på havnen eller ønske om det beskriver, at de har brug for nye arealer på havnen til forskellige formål (38, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 77) blandt andet til lokal produktion af ikke-fossil energi (62), herunder brændstoffer til skibe og fly (52).

Søsports- og friluftslivsforeninger, Foreningen Beskyt Aarhus Bugten samt mange privatpersoner og enkelte virksomheder er imod havneudvidelsen

Vil bevare rekreative værdier og udsigten

Mange er bekymret for konsekvenserne af en havneudvidelse, herunder konsekvenserne for området ud for Tangkrogen, Marselisborg Havn og Mindeparken, som i dag er et kæmpe aktiv for Aarhus. Det er en markant påvirkning af havmiljø og byens visuelle identitet med inddragelse af stort havareal, der vil skabe en barriere mellem kysten nord og syd for Aarhus. De finder at havneudvidelsen alene taler til havnevirksomhederne og ikke til byens øvrige virksomheder, hvor væksten i arbejdspladser er langt større end på havnen. I stedet skal vi værne byen og beskytte miljøet for at tiltrække gode virksomheder og spændende medarbejdere (41). Der gives udtryk for, at Aarhus Bugtens naturlige, biologiske og æstetiske miljø og rekreative områder ofres til fordel for økonomisk gevinst ved en havneudvidelse, uden at nuværende og kommende Aarhusianere får noget til gengæld for de miljømæssige konsekvenser (2, 5). Og i tråd hermed er der mange, der ønsker at bevare de nuværende rekreative forhold og miljø i bugten og Tangkrogen, som det er i dag (71, 79, 80, 82, 83, 87, 88) med den tætte relation mellem by og bugt (67, 68, 69, 70). Ligeledes vil mange bevare udsigten over bugten og miljøet ved Tangkrogen og Marselisborg Marina (72, 73, 78) samt fra Ballehage (76, 85, 86, 90, 91).

Er der behov for en havneudvidelse?

Det spørgsmål rejser mange indsigere. De mener, at Aarhus Havn ikke kan ikke redegøre for behovet, og at mange virksomheder på den nuværende havn ikke er havnerelaterede og derfor kan være andre steder, så hvorfor udvide (18, 19, 41, 85, 86)? Og nogle forudser store ændringer i transportbehov og -former, hvorfor udvidelse bør ske i etaper uden en stor ny ydermole fra begyndelsen (48, 86). I stedet kunne der ske en mere effektiv udnyttelse af eksisterende havnearealer som Mellehmarmen, Oliehavnen og containerterminalen, eksempelvis når fossile brændstoffer udgår, ved at prioritere virksomheder, hvor placering ved kaj er nødvendig, ved at have mindre oplag af containere på havnen kombineret med effektiv godstransport med førerløse tog mellem havnen og transportcenter ved motorvej (3). Og endeligt er der en opfattelse af, at havneprojektet er flytning af eksisterende havneaktiviteter, uden at der redegøres for, hvad nuværende havneområde så skal anvendes til – altså om målet med udvidelsen er at gøre det muligt at frasælge indre havnearealer til beboelse og erhverv (5).

Kan udvidelsen have en anden udformning?

Der er forskellige idéer og forslag til andre måder at indrette havneudvidelsen på. Herunder er der ønske om undersøgelse af forskellige løsninger, og at der ikke gives tilladelse til større udvidelse, end der er behov for, og med ydermolen placeret, så den ikke inddrager så stor en del af bugten (3, 5, 86). En foreslår at vinkle udvidelsen lidt mod nord (89). Der er bekymring for, at placering af et nyt rensningsanlæg på havneudvidelsen (alternativ 2) vil trække ud og give langvarig usikkerhed for lystbådehavnens udvikling (1). Og der er ønske om, at de to alternativer for placering af nyt rensningsanlæg indarbejdes i havnens udvidelsesplaner, så der bliver grundlag for reel sammenligning af konsekvenserne (3).

Der er tillige ønske om vindmøller på ny havnemole (19), lave bygninger mod byen/Tangkrogen (maks. 11 m) og med farver, der falder mest muligt i et med omgivelserne (86), samt fokus på arkitektoniske kvaliteter (91).

Vandsport/rekreativ sejlads

Foreninger knyttet til forskellige former for aktiviteter på vandet har indgivet høringsvar.

Et væsentligt spørgsmål de rejser er, at det bliver en lang og ikke ufarlig tur rundt om havnen for kajaker, robåde, surfere og sejlere og lignende, hvor det er så godt som umuligt at komme på land i tilfælde en ulykke, eller hvis vejret ændres undervejs. Desuden må forventes øget skibstrafik med store skibe. De foreslår derfor at der indtænkes en kanal mellem Aarhus Lystbådehavn og Marselisborg Lystbådehavn, hvilket vil give Aarhus et stærkt sammenhængende maritimt miljø og forbedre udnyttelsen af byens gode kyststrækninger. De gør desuden opmærksom på, at det vil være en fordel for roerne, hvis den nye mole etableres med en gennemsejling, så roerne kan passere inden om molen, så længe det ikke udgør en sikkerhedsrisiko (1, 9, 11, 48, 86, 89).

Havneudvidelsen vil også forringe forholdene for sejlsporten i såvel dagligdagen som ved stævner, dels fordi adgangen til åbent vand tæt på Marselisborg Havn reduceres, dels fordi afstanden til sejlsportscenteret nord for havnen øges. (3). Aarhus Havns ønske om at udvide mod sydøst vil efterlade lystbådehavnen i bunden af en vig og vil indskrænke besejlingsområdet. Det vil indskrænke klubbernes aktivitetsområde, mulighederne for sejlstævner og besøgende gæstesejlere. Det undrer, at sådanne forhold ikke tænkes ind, netop i disse år, hvor Aarhus markerer sig som Danmarks førende sejlerby (48).

Rekreativ

Flere foreninger og privatpersoner lægger vægt på offentlighedens adgang til havnearealerne i form af Blueline, som et projekt der kan bidrage positivt til livet langs vandet, hvor byen møder vandet, og et sted, der kan give øget biodiversitet i overgangen mellem havn og havmiljø samt mulighed for lystfiskeri fra kajer og moler (2, 10, 23, 32, 35, 37, 66). Det kunne dog bearbejdes til et mere organisk og levende parklandskab, og det bør udvides til også at omfatte området langs et nyt rensningsanlæg, hvis dette placeres som i hovedforslaget (3). Ligeledes er der bl.a. forslag om stier til dykkeroplevelser og om bassin til badning og svømning adskilt fra andre vandaktiviteter (10). Det bemærkes endvidere, at der er en øget interesse for at komme på vandet og opleve Aarhus Bugten, herunder havnen (50).

Der er ønske om undersøgelse af påvirkning af vandkvaliteten ved havnebadet ved Aarhus Ø, Tangkrogen, stranden ved Riisskov og strandene langs Mosgaards under bygning af havnen og efter etablering (86).

Hvad betyder havneudvidelsen for trafikken?

Det er holdningen fra både tilhængere og modstandere af en havneudvidelse, at udvidelsen øger behovet for Marselistunnellen (15, 16, 17, 19, 27, 56, 63, 86). Og dermed at aktiviteter på havnen ikke bør udvides, før der er etableret en varig og bæredygtig trafikløsning, da vejnettet allerede i dag er overbelastet (3) og er fuldstændig håbløs (48). Der gives også udtryk for, at udvidelsen vil medføre øget tung trafik, der vil påvirke negativt, hvad enten der kommer tunnel eller ej (91), og der er ønske om, at alle trafikale forhold og afledte konsekvenser i form af trængsel, støj og luftforurening skal undersøges (19).

Desuden vil anlægsfasen for en Marselistunnel få så store konsekvenser, at det er nødvendigt at se på alternative løsninger som at transportere gods på jernbane til en terminal ved motorvejen udenfor havnen/byen. Ligeledes foreslås jernbanebetjening som en integreret del af havneudvidelsen til konvertering af godstransport fra lastbil til tog (19). Den nødvendige infrastruktur må denne gang etableres før en evt. havneudvidelse. Hvis der skal etableres en Marselistunnel ønskes en boret tunnel, selv om det er dyrt (48).

Endelig udtrykkes bekymring for, at tæt trafik vil hindre adgangen til lystbådehavnen, hvor der udover fritidsaktiviteter er mere end 30 virksomheder med 200 medarbejdere samt restauranter (48).

Hvad betyder havneudvidelsen for miljøet, naturen, havet og biodiversitet?

Der er flere foreninger og borgere samt en erhvervsfisker, der mener, at havneudvidelsen vil påvirke vandmiljøet negativt, og at der skal laves grundige undersøgelser af strømforhold, livet på havbunden, plante-, dyreliv og fiskebestande, biodiversitet og havmiljø (1, 2, 3, 57). Og hvordan bliver forholdene med hensyn til strøm, vandkvalitet, sedimentaflejring, tangophobning, vindforhold og bølgeforhold, samt opstuvning af vand i Tangkrogen (3, 86). Der ønskes undersøgelse af påvirkning af fourageringområde for havpattedyr og fugle nord for Samsø, og påvirkning af Natura2000-område ved Mejl Flak samt af konsekvenserne af råstofindvinding til søs og af øget skibstrafik, herunder for havpattedyr som marsvin og sæler (19, 86). Der er ligeledes ønske om, at det undersøges hvilken betydning anvendelsen af lettere forurenede jord har for vandkvaliteten (86).

Det bliver beskrevet, at havneudvidelsen vil have en ødelæggende påvirkning af havmiljø, herunder ophobning af sand ved Tangkrogen (18), og at en udvidelse af den størrelse vil ødelægge livet i bugten og gøre den til et brakvands område og vil medføre ændrede strømforhold, som vil påvirke kyststrækningen langt sydpå (70).

Der udtrykkes bekymring for, at der ikke tages hensyn til naturen i bugten. De seneste års havneudvidelser har ændret bugten voldsomt i forhold til fiskeri. Sandsugning har ødelagt store områder på bunden, og bankning af spuns påvirker et stort område (57).

Der er ønske om stenrev ved molen og øvrige steder i bugten samt terrestriske habitater på molen og spredt på havnearealet, herunder at der stilles krav om sådan erstatningsnatur i forbindelse med havneudvidelsen (19).

Der udtrykkes bekymring i forhold til de støj- og lugtgener en havneudvidelse kan medføre, hvorfor der er ønske om undersøgelse heraf. (19, 74, 86).



Notat

22. juni 2020
Side 1 af 10

Hovedspørgsmål til afgrænsningsnotat vedr. Yderhavnen

TEKNIK OG MILJØ
Plan, Byggeri og Miljø
Aarhus Kommune

1. Indledning

Cowi A/S har på vegne af Aarhus Havn indsendt en ansøgning om udvidelse af havnen efter reglerne om miljøvurdering af konkrete projekter (VVM). Det ansøgte projekt omfatter udvidelse af Aarhus Havn med anlæg og indretning af et nyt havneafsnit kaldet Yderhavnen på i alt ca. 100 ha.

Ifølge VVM-direktivet er der obligatorisk pligt til at foretage en miljøvurdering af konkrete projekter for anlæg af søhandelshavne, der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons, jf. direktivets bilag I, punkterne 8b og 24. Dette omfatter såvel de anlæg, der etableres på vandarealet, som på land, og det omfatter såvel de direkte anlæg som de afledte anlæg, som er nødvendige for at gennemføre projektet.

Det samlede projekt for havneudvidelsen rummer en række delelementer, som i den danske implementering af VVM-direktivet er fordelt på flere lovgivninger, primært havneloven og miljøvurderingsloven, og på flere forskellige VVM-myndigheder:

- Anlæg af i alt ca. 3,5 km ny ydermole, landvinding/opfyldning af ca. 100 ha på søterritoriet til erhvervshavn med samlet 1.100 m ny kaj og afgrænsning af et havnebassin på ca. 65 ha, hvoraf der foretages opfyldning under vandet på ca. 35 ha, samt uddybning af havnebassin, svajeområde og sejlrende inden for havnegrænsen – Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed i henhold til havnelovgivningen
- Anlæg og indretning af landarealerne til havneformål – Aarhus Kommune er VVM-myndighed i henhold til miljøvurderingsloven, samt planmyndighed
- Uddybning af sejlrenden på søterritoriet uden for havnegrænsen og nyttiggørelse af oprensingsmaterialet herfra i bassin 5 og 7 – Kystdirektoratet er VVM-myndighed i henhold til miljøvurderingsloven
- Klapping henholdsvis nyttiggørelse af sediment fra uddybning på søterritoriet – Miljøstyrelsen er myndighed i henhold til havmiljøloven henholdsvis råstofloven. Men det er uklart, hvem der er VVM-

Fysisk Plan VVM

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 41 85 98 41

E-mail:
pbm@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
slav@aarhus.dk

Sag: 18/016785
Sagsbehandler:
Søren Sloth Lave



22. juni 2020
Side 2 af 10

myndighed for klapningen, hvorfor det antages at rollefordelingen svarer til den vedr. uddybning – altså fordelt mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Kystdirektoratet, idet et uddybningsprojekt antages også at omfatte en anvendelse eller bortskaffelse af materialet fra uddybningen.

- Indvinding af råstoffer på søterritoriet – Miljøstyrelsen er VVM-myndighed i henhold til miljøvurderingsloven.

I den efterfølgende afgrænsning af de emner, der skal belyses i miljøvurderingen, er det derfor forsøgt at dele de enkelte miljøemner op på hovedspørgsmål alt efter hvilken del af projektet, der afføder miljøpåvirkningen, og hvilken myndighed, der har VVM-kompetencen.

I den aktuelt foreliggende udgave er det dog primært emner for den del, hvor kommunen er VVM-myndighed, som er udfyldt. Herudover er der suppleret med emner, som videregives fra den offentlige høring, og som Teknik og Miljø vil gå i dialog med de relevante myndigheder om at inddrage i miljøvurderingerne.

For så vidt angår kommunens VVM-kompetence er det indtil videre lagt til grund, at kommunen er myndighed for de landanlæg og anlægsaktiviteter på land, som er nødvendige for at anlægge, indrette og drive det nye havneafsnit. Det vil sige

- Anlæg på land (jordtip), som er nødvendige for at foretage opfyldning på søterritoriet, og opfyldning med overskudsjord fra land inden for den afgrænsning, som godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
- Anlæg af fordelingsvejnet og etablering af adgangskontrol (ISPS-gates) til havneafsnittet
- Aarhus Havns indretning af kaj- og oplagsarealer, opstilling af kraner ved kaj og byggemodning af arealer til havnevirksomheder (anlæg til teknisk forsyning i form af el, vand, kloak, fjernvarme og affaldsbortskaffelse samt evt. naturgasforsyning).

Udover de aktuelle konkrete projektelementer skal miljøvurderingen tillige forholde sig til den fremtidige afledte brug af arealerne til havnevirksomheder, selv om den fremtidige udlejning af arealer til havnevirksomheder ikke er kendt på nuværende tidspunkt. Der er derfor under nogle emner suppleret med spørgsmål, som ikke vedrører det aktuelt konkrete projekt, men vedrører konsekvenserne af den planlagte fremtidige anvendelse af havnearealerne.

Etablering af rekreative elementer i forbindelse med projektets sydmole er ikke i sig selv omfattet af kravet om miljøvurdering og tilladelse, men idet de rekreative elementer indgår som en integreret del af Aarhus Havns ansøgte projekt, skal de også indgå i miljøvurderingen. De rekreative elementer for-



ventes endvidere at indgå som forudsætning for tilladelse til havneudvidelsen i det omfang, de rekreative elementer har betydning for at undgå, reducere eller afhjælpe det samlede projekts indvirkning på miljøet.

22. juni 2020
Side 3 af 10

2. Emner til miljøvurderingen

2.1 Generelt

Miljøkonsekvensredegørelsen skal udarbejdes på baggrund af kravene i loven (jf. §20 stk. 4 og 5 samt bilag 7 nr. 5). Der er behov for, at det klart fremgår, hvorfor der er nogle emner, som kun beskrives kort og andre som beskrives mere uddybende. Vurderingen skal både omfatte projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger.

Miljøkonsekvensredegørelsens afsnit om miljøpåvirkninger skal derfor indledes med et afsnit om miljøvurdering og de emner der indgår ifølge loven, samt med en tabel som redegør for emnerne i forbindelse med denne miljøkonsekvensredegørelse (tabellen kan evt. placeres i bilag).

Der skal i tabellen redegøres kort for emnerne, herunder om der er miljøpåvirkninger, som kan få betydning for valg af løsninger eller hvorfor de ikke er beskrevet yderligere.

Alle VVM-emner (fra §20 stk. 4 og 5 samt bilag 7 nr. 5) skal med i tabellen for at give læserne et samlet overblik.

Det er dog kun emner som skal vurderes, som skal beskrives mere grundigt.

For hvert af de følgende emner er der indsat hvilke hovedspørgsmål som ønskes besvaret.

2.2 Befolkningen og menneskers sundhed

- Hvilke påvirkninger og gener medfører havneudvidelsens trafikale konsekvenser for befolkningen i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen? (de nævnte strækninger skal evt. suppleres pba. influensvejnet)
 - Øget støj, støjbelastningstal og luftforurening langs Østhavnsvej/Marselis Boulevard, Strandvejen, Kirkedammen, Åhavevej, Sdr. Ringgade
 - Øget barriereeffekt – beregning af barriereeffekt på Marselis Boulevard uden havne udvidelse, med havneudvidelse, men uden Marselistunnel, og med havneudvidelse og marselistunnel



22. juni 2020
Side 4 af 10

- reduceret fremkommelighed/øget køddannelse på Østhavnsvej og Marselis Boulevard
 - Øget trængsel på motorvejsnettet, hvis ikke havneudvidelsen realiseres
 - Kumulation med Marselistunnelprojektet: Forskelle uden og med tunnel under Marselis Boulevard og eksisterende (Sumat-ravej) eller fremtidig tilslutning mellem Østhavnsvej og Strandvejen
 - Evt. kumulation med Helhedsplanen for Tangkrogen (eksempelvis kørsel i sammenfaldende anlægsfase)
 - Mulig samtidighed med andre byggeprojekter, eksempelvis i Sydhavnsområdet og Mindet 6.
- Hvordan påvirkes befolkningens adgang til kysten, og hvordan sikres sammenhæng mellem gang- og cykelstier på havnen, eksempelvis til færgeterminalen langs Østhavnsvej, og stier på, til og fra Tangkrogen og byen i øvrigt?
 - Hvordan påvirkes udrykningskørsel/beredskabsfunktionerne til de forskellige havneafsnit af havneudvidelsen og dennes trafikale konsekvenser i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen? – herunder muligheden for sekundær vejadgang til udrykning og til omvejskørsel i tilfælde af, at Østhavnsvej spærres
 - Hvilken betydning indebærer de nye havneaktiviteter for risikoforholdene ved færgeterminalen, Havnehuset og Blueline, hvor der kan opholde sig mange mennesker? – eksempelvis en forøget risiko for påvirkning af ventende passagerer ved færgeterminalen i tilfælde af større uheld med farligt gods på den nye havn?
 - Hvilken betydning indebærer de nye havneaktiviteter for naboskabet til eksisterende og fremtidig Marselisborg Lystbådehavn og anvendelsen af Tangkrogen og den fremtidige Blueline Park

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvordan påvirkes befolkningens rekreative anvendelse af Aarhus Bugten i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen? – eksempelvis rekreativ sejlads og anden friluftsliv/idrætsudøvelse til vands
- Hvilken betydning har havneudvidelsen for badevandskvaliteten ved og omkring havnen? – og hvilken betydning har det for den rekreative anvendelse af det kystnære vandområde, eksempelvis ved Blueline, Marselisborg Lystbådehavn og Tangkrogen?
(se også afsnit 2.5 om vand og 2.9 om materielle goder)



2.3 Den biologiske mangfoldighed

22. juni 2020
Side 5 af 10

- Medfører – og i givet fald i hvilket omfang – landplaceret jordtip for ren og lettere forurenede jord eller de fremtidige havneaktiviteter påvirkning af Natura2000-områder eller af arter på habitatdirektivets bilag IV?
- Medfører driften af de fremtidige havneaktiviteter på land samt de anlæg og arbejder på søterritoriet, som er nødvendige for havneanlæggene på land, eller den afledte sejlads til og fra havnen påvirkning af Natura2000-områder, herunder som følge af evt. N-deposition, eller af arter på habitatdirektivets bilag IV?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvordan påvirker uddybning, anlæg og opfyldning af arealer den marine natur?
- Hvilken betydning har havneudvidelsen, herunder de afledte projekter som eksempelvis råstofindvinding, uddybning i havbunden og klappning, for den biologiske mangfoldighed? – øges eller reduceres levestederne for den marine og terrestriske natur?
- Hvordan påvirkes marsvin og øvrige relevante bilag IV-arter og andre truede arter af anlægsarbejderne og råstofindvinding? – sker der skade på eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder?
- Påvirker havneudvidelsen, såvel anlægsarbejderne som den efterfølgende drift og sejlads til og fra havnen, herunder som følge af evt. N-deposition, internationale naturbeskyttelsesområder?
- Medfører havneudvidelsen ændringer i strøm- og bølgeforskel samt sedimenttransport, som kan påvirke internationale naturbeskyttelsesområder?

2.4 Jordarealer, jordbund

- Hvilke arealer på land er det nødvendigt at råde over/bruge midlertidigt i anlægsfasen?
- Hvilken betydning har havneudvidelsen for anden arealanvendelse? – er der eksempelvis nuværende arealanvendelse på tilgrænsende landarealer, som skal ændres eller ikke kan fortsætte?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:



- Er der nuværende aktiviteter på søterritoriet, som skal ændres eller ikke kan fortsætte på grund af havneudvidelsen, herunder på grund af midlertidige aktiviteter?...

22. juni 2020
Side 6 af 10

2.5 Vand og grundvand

- Projektet foregår på søterritoriet, hvorfor der ikke er direkte berørte grundvandsinteresser, men er der afledte påvirkninger af grundvandsressourcer?
- Hvordan påvirker opfyldningen med lettere forurenede jord vandkvaliteten i Aarhus Bugten, herunder betydningen for målopfyldelse?
- Hvordan påvirker udledningen af overfladevand fra de nye havnearealer vandkvaliteten i Aarhus Bugten, herunder betydningen for målopfyldelse?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvordan ændrer havneudvidelsen strømnings- og bølgeforskel?
- Hvordan påvirker anlægsarbejderne og de fysiske anlæg vandkvaliteten i Aarhus Bugten?
- Hvilken betydning har havneudvidelsen for udledningen (bugtrøret) fra Marselisborg Renseanlæg (ReWater)?
- Hvilken betydning har ændrede strømningsforhold som følge af havneudvidelsen for badevandskvaliteten?
- I hvilket omfang medfører anlægsarbejderne, herunder uddybning og bortskaffelse/anvendelse af oprensningsmaterialer, sedimentation/aflejring af sand m.v.?
- I hvilket omfang medfører havneudvidelsen og heraf følgende ændringer i strømnings- og bølgeforskel ændret sedimentation/aflejring af sand og ophobning af tang, eksempelvis ved Tangkrogen?

2.6 Emissionen af forurenende stoffer (herunder lugt, støv og luftforurening men også spild), støj, vibrationer, varme og stråling

- Hvilken støjpåvirkning af omgivelserne vil bygge- og anlægsarbejderne på land, herunder opfyldningen med overskudsjord og anlæg af infrastruktur, give anledning til?
- I hvilket omfang vil anlægsarbejderne på land, herunder udlægning af sand til forkomprimering og anlæg af infrastruktur, give anledning til støvgener og luftforurening?
- Hvor meget og til hvilket niveau ændres trafikstøjen langs Østhavnsvej, Strandvejen, Marselis Boulevard og Søndre Ringgade, som følge af havneudvidelsen



22. juni 2020
Side 7 af 10

- Hvorledes og til hvilket niveau ændres luftkvaliteten i gaderummet langs Strandvejen, Marselis Boulevard og Søndre Ringgade
- I hvilket omfang ændres støj og luftforurening fra godstogstrafikken som følge af øget godstransport via (eksisterende) bane til og fra nyt havneområde?
- Hvilke påvirkninger (eksempelvis støj, støv, lugt, luftforurening og lys) – og i hvilket omfang – forventes havneaktiviteterne i det nye havneområde at medføre ved nærmeste boligområder, Marselisborg Lystbådehavn, Blueline og Tangkrogen?
- Hvilken betydning vil naboskabet til Blueline, Marselisborg Lystbådehavn og Tangkrogen have for etablering og udviklingen af produktionserhverv på det nye havneområde? – eksempelvis med hensyn til lugt og risikoforhold.

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- I hvilket omfang vil anlægsarbejderne, herunder nedbrydning af eksisterende mole, give anledning til støj (over og under vand), vibrationer, støvgener og luftforurening?

2.7 Projektets indvirkning på klimaet (f.eks. arten og omfanget af drivhusgasemissioner)

- Hvilken klimapåvirkning vil anlæg og drift af det nye havneområde give anledning til?
- Hvilke initiativer er der taget i projektet for at reducere klimapåvirkningen fra den fremtidige drift? – og hvilken reduktion forventes opnået? – herunder hvordan sikres målsætningen om CO₂-neutralitet realiseret?
- Hvilken forskel i klimapåvirkning, eksempelvis fra øget lastbiltransport, vil der være, hvis ikke havneudvidelsen gennemføres?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvilken klimapåvirkning vil anlægsarbejderne, herunder nedbrydning af eksisterende mole, og uddybning af bassiner og sejltrede give anledning til?

2.8 Bortskaffelsen og genvindingen af affald

- I hvilket omfang erstattes jomfruelige råstoffer af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Aarhus og omegn?



- Hvordan genanvendes eller bortskaffes overskudsjord fra anlæg af evt. nødvendig infrastruktur?

22. juni 2020
Side 8 af 10

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvordan og i hvilke mængder samt med hvilke miljøkonsekvenser bortskaffes/genanvendes/nyttiggøres materialer fra uddybning af sejlrende, svajeområde og havnebassiner?

2.9 Materielle goder

- I hvilket omfang medfører transporten i anlægsfasen af materialer fra land, eksempelvis overskudsjord, trafikale konsekvenser af sådan karakter og omfang, at det har betydning for eksisterende virksomheder i området, herunder færgeterminalen og søflyvepladsen, eller for Marselisborg Lystbådehavn og udviklingen heraf?
- I hvilket omfang vil kajbetjening af nye arealer fra eksisterende kajanlæg – evt. sammen med trafik mellem nyt havneområde og eksisterende bane – medføre trafikale konsekvenser af sådan karakter og omfang, at det har betydning for eksisterende virksomheder i området, herunder færgeterminalen og søflyvepladsen?
- Hvilken betydning indebærer de nye havneaktiviteter for den rekreative benyttelse af tilgrænsende områder (eksisterende og fremtidig Marselisborg Lystbådehavn, Tangkrogen og den fremtidige Blueline Park)

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Hvordan påvirker havneudvidelsen den rekreative benyttelse af Aarhus Bugt, eksempelvis småbådssejls omkring havnen og besejlingen af Marselisborg Lystbådehavn, herunder når denne udvides? (se også afsnit 2.2 om befolkning)
- Hvordan påvirker havneudvidelsen eksisterende anlæg på/i havbunden, eksempelvis udløbsledningen fra Marselisborg renseanlæg? – herunder ny ledning, hvis en sådan etableres før havneudvidelsen (kumulation mellem projekterne)

2.10 Kulturarv og landskab

- Hvorfra vil havneudvidelsen, herunder de nye containerkraner være synlige?



22. juni 2020
Side 9 af 10

- Hvordan vil Yderhavnen påvirke oplevelsen af Aarhus Bugten, kystlandskabet og byens skyline? – såvel set fra land som fra vandet?
- Hvordan påvirker belysning på det nye havneområde den visuelle oplevelse af bugtlandskabet og byens skyline i mørke?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Giver ændringer i strøm- og bølgeforhold som følge af havneudvidelsen anledning til kysterosion eller aflejring af sand og grus i et omfang som kan ændre kysten? – i givet fald hvor og i hvilket omfang?
- I hvilket omfang påvirkes marine arkæologiske og kulturhistoriske interesser? – både fra nyt havneanlæg, fra uddybning og fra nyttiggørelse og klappning på havbunden

2.11 De anvendte teknologier og stoffer

- Anvendes der i forbindelse med anlægsarbejderne hjælpestoffer, der kan give anledning til forurening? – og i givet fald hvilket forureningsomfang?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Kan den anvendte teknologi til korrosionsbeskyttelse af kajanlæg m.v. give anledning til forurening? – og i givet fald i hvilket omfang?

2.12 Sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer og projektets sårbarhed over for klimaændringer

- Bliver den nye containerterminal henholdsvis tankfarmen risikovirkomheder (ligesom den eksisterende APM Terminals og virksomheder på Oliehavnen)? – og hvilken betydning vil det i givet fald have for såvel det nye havneområde som for eksisterende og kommende nabo-områder, herunder især områder, hvor der kan samles mange mennesker, eksempelvis færgeterminalen, Blueline, Marselisborg Lystbådehavn og Tangkrogen?
- I hvilket omfang kan det nye havneområde blive berørt af større uheld på de eksisterende risikovirkomheder på naboarealerne?
- Hvordan tages højde for risiko for oversvømmelse i situationer med forhøjet vandstand/havvandsniveau og/eller skybrud? – herunder sikring af den kritiske infrastruktur?



22. juni 2020
Side 10 af 10

- Hvordan sikres adgang til det nye havneområde, herunder med udrykningskøretøjer, i situationer med forhøjet vandstand/havvandsniveau og/eller skybrud?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Kan molerne tilpasses evt. stigende havniveau?...

2.13 Kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter

- I hvilket omfang er der kumulative miljøpåvirkninger med tilgrænsende projekter: den eksisterende havn, færgeterminalens flytning, tunnel under Marselis Boulevard/Adolph Meyers Vej, nyt renseanlæg, udvidelse af Marselisborg Lystbådehavn og eventparkeringen ved Tangkrogen?
(bør behandles under de enkelte emner)

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Er der kumulative påvirkninger med projekter på havet, eks. nyttiggørelse af oprensingsmaterialer i bassin 5 og 7 eller evt. projekter i nærheden af klaphav og råstofindvinding?

2.14 Samspillet mellem faktorerne

- Er der forskellige miljøpåvirkninger, der i samspil med hinanden påvirker den omkringliggende eller planlagte arealanvendelse på naboarealer, eksempelvis risikoforhold, støj og luftforurening, som lagt oven i hinanden gør naboarealer uegnet til rekreativ brug?

De statslige VVM-myndigheder supplerer med emner vedr. konsekvenser af anlæg på søterritoriet. Teknik og Miljø vil eksempelvis gå i dialog med de statslige myndigheder om at følgende spørgsmål indgår:

- Er der forskellige miljøpåvirkninger, der i samspil med hinanden påvirker den eksisterende eller planlagte brug af vandarealet, eksempelvis øget skibstrafik kombineret med molernes placering og bølgeforskel, som gør vandarealerne mindre egnede til rekreativ brug?

Fra: FES-NPS24 Nielsen, Inge Haugaard <FES-NPS24@mil.dk> på vegne af FES-MYN-FORSVARSMINISTERIETS EJENDOMSSTYRELSE <FES-MYN@mil.dk>
Sendt: 16. oktober 2020 08:25
Til: \$Kystdirektoratet (kdi)
Cc: FES-CHPDFG Sørensen, Henrik; FES-CHRA Kjemtrup, Ann; FES-CHNPS Bech, Jane; FKO-MYN Forsvarskommando
Emne: Høringssvar vedrørende uddybning af sejlrende til Aarhus Havn [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Vedhæftede filer: Høringssvar vedrørende uddybning af sejlrende til Aarhus Havn.pdf

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til:
Kystdirektoratet

Modtag venligst vedhæftede høringssvar vedrørende uddybning af sejlrende til Aarhus Havn.

Med venlig hilsen

Inge Haugaard Nielsen
Sagsbehandler

FORSVARSMINISTERIETS EJENDOMSSTYRELSE

Natur- og Plansektionen
Arsenalvej 55, 9800 Hjørring
Telefon + 45 7281 3289 / Mobil + 45 4196 4212
E-mail: fes-nps24@mil.dk / Fiin: fes-nps24@fiin.dk

www.ejendomsstyrelsen.dk **RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION**

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaeftede filer, kan du finde information paa dette link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility

Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk)
Højbovej 1
7620 Lemvig

Eft. :
Forsvarskommandoen

Høringsvar vedrørende uddybning af sejllrende til Aarhus Havn

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har modtaget høring vedrørende uddybning af sejllrende til Aarhus Havn.

Efter høring af myndigheder under Forsvarsministeriet, skal Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse oplyse, at der er følgende bemærkninger:

Det skal gøres opmærksom på, at såfremt der i forbindelse med arbejdet på eller i havbunden, konstateres rester af ammunition eller genstande, der kan være farlige (UXO), skal arbejdet straks indstilles og der tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, jf. BEK 1351 af 29. november 2013 § 14, om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

Forsvarets Operationscenter kan telefonisk kontaktes på: +45 72850380/+45 72850371.

Foruden ovenstående forhold, skal der gøres opmærksom på, at de udstedte tilladelser, samt kontaktoplysninger til det eller de skibe der skal udføre arbejdet, skal være tilgængeliggjort for Forsvarets Operationscenter via den myndighed, der udsteder tilladelsen. Såfremt der er opdateringer i kontaktoplysningerne, kan disse fremsendes direkte til Forsvarets Operationscenter på nedenstående adresser:

Forsvarets Operationscenter (JOC):

	Telefon:	e-mail:
Vagthavende officer:	+45 72850380	FKO-KTP-NMOC-VO@mil.dk
Maritime Assistance Service:	+45 72850371	mas@sok.dk
Vagtholdsleder JOC:	+45 72850332	
Omstilling:	+45 72850000	

Henvendelser i sagen bedes rettet til sagsbehandler Inge Haugaard Nielsen på mail fes-nps24@mil.dk eller via telefon 728 13289.

Dato: 16. oktober 2020

Enhed: Rådgivningsafdelingen
Sagsbeh.: FES-NPS24
Sagsnr.: 2020/006293
Dok.nr.: 60948
Bilag: Ingen

Forsvarsministeriets
Ejendomsstyrelse
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Tlf.: +45 7281 3000
Fax: +45 7281 3005
E-mail: fes@mil.dk
www.forsvaret.dk/fes

EAN: 5798000201286
CVR: 16 28 71 80

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 3289
E-mail: fes-nps24@mil.dk

Med venlig hilsen

Jane Fuglsang Bech
Chefkonsulent
Chef for Natur- og Plansektionen

Intern fordeling:

CHPDFG; CHRA; CHNPS