

Marselisborg – Mols modellen Aftale om en CO₂-neutral udvidelse af Aarhus Havn, 2023

1. Udvidelse af Aarhus Havn som led i den grønne omstilling

I 2008 besluttede byrådet i Aarhus ambitionen om et CO₂-neutralt bysamfund i 2030. Siden da har Aarhus Kommune, sammen med virksomheder, organisationer og borgere, arbejdet for at gøre målet til virkelighed og Aarhus grønnere.

Aarhus Kommune er derfor i gang med en historisk omstilling. Samtidigt med at byen vokser, skal energiforbruget ned, og transporten skal omlægges, med henblik på at skabe et fossilfrit samfund.

Denne omstilling kræver store ændringer af vores vaner og byens indretning, og stiller krav til vores evne og vilje til at samarbejde.

Den offentlige høring af lokalplanen for Yderhavnen (lokalplan 1163) viste, at der var behov for at få set nærmere på en række emner.

Derfor blev der iværksat en ekstraordinær borgerinddragelsesproces. Den store interesse og engagement fra organisationer, virksomheder og borgere har afstedkommet, at en række ekstra analyser og belysninger er blevet udarbejdet.

Det handler om belysninger af beskæftigelse, behov, påvirkning af klima og CO₂-udledning, hvordan arealer for Yderhavnen kunne reduceres ved brug af alternativer, en alternativ udvidelse mod nord, sigtelinjer, forbedring af bugtens tilstand, klappning og havmiljø samt økonomi.

Derudover har indsigterne fra borgerpanelet givet et billede af, hvor kompleks en beslutning en udvidelse af havnen er, og været med til at tilføje yderligere betragtninger ift. vægningen af de mange hensyn. Det har ført til en aftale der blandt andet reducerer havneudvidelsens størrelse, beskytter sigtelinjer, neutraliserer CO₂-påvirkningen samt forbedrer havmiljøet. Der er vigtig læring at hente fra både processerne, og de indsigter de har ført med sig. Derfor er forligspartierne enige om, at der skal gennemføres en grundig evaluering af forløbet med borgerpanelet. Erfaringer herfra indgår i det videre arbejde med den nye Aarhus model for borgerinddragelse.

Forligspartierne er enige om, at det store arbejde, som byens borgere har lagt i processen, har betydet, at der er blevet udarbejdet et stærkere beslutningsgrundlag, til at finde de rigtige balancer mellem behovet for en havneudvidelse, som led i den grønne omstilling, og de påvirkninger som en udvidelse af Aarhus Havn vil have.

En stor udfordring i den grønne omstilling er, at den grønne energi bliver en begrænset ressource, da det er usikkert, hvorvidt den grønne energiproduktion kan følge med efterspørgslen.

Produktionen af grøn energi er således én af de helt centrale flaskehalse i den grønne omstilling, og energieffektiv transport, som skibstransport, er derfor en vigtig bidragsyder i forhold til den grønne omstilling. Eksempelvis er containertransport via et stort containerskib pt. ca. 12 gange mere energieffektivt sammenlignet med transport med lastbil.

Udvidelsen af Aarhus Havn er i høj grad et spørgsmål om, at Aarhus som by går forrest og tager de nødvendige valg, for fortsat at fremme den grønne omstilling. Med aftalen har forligspartierne besluttet, at projektet i anlægsfasen skal være CO₂-neutralt, hvilket er den mest ambitiøse klimamålsætning for et stort anlægsprojekt i byens historie.

Historisk set har der altid været et godt sammenspil mellem by og havn. Det skal der fortsat være. Det er derfor vigtigt, at en udvidelse af Aarhus Havn både kommer byen og havnen til gode.

Aarhus Havn er den største containerhavn i Danmark, og står for 70 procent af den samlede containertransport i Danmark. Den er en af to danske EU-core ports, hvilket betyder, at den er udpeget som en særlig vigtig havn for den europæiske infrastruktur.

Virksomheder med tilknytning til Aarhus Havn beskæftiger 17.255 (årsværk), hvoraf 8.850 er beskæftiget indenfor Aarhus Kommunes grænser. Havnens samlede aktiviteter generer skatteindtægter i omegnen af 3 mia. kr. i hele Danmark - 0,7 mia. kr. af disse tilfalder Aarhus Kommune. Aarhus Havn og i særdeleshed de virksomheder, der er tilknyttet havnen, er på denne måde afgørende bidragsydere til velfærden og væksten i Aarhus Kommune.

Det er en væsentlig forudsætning for, at Aarhus har råd til at investere i den grønne omstilling.

Aarhus og Danmark, skal gå forrest og dele de innovative og grønne løsninger, der udvikles med resten af verden. Det er en del af Aarhus' forpligtigelse til at hjælpe den grønne omstilling på vej.

Samtidig er fortsat vækst en nødvendig forudsætning, for at kunne finansiere et ordentligt velfærdsniveau for borgerne i Aarhus. Det handler både om velfungerende folkeskoler, plejehjem og daginstitutioner, og om at sikre nødvendige ressourcer til samfundets svageste.

I Aarhus, som mange andre steder i Danmark, betyder den demografiske udvikling, at der i fremtiden vil være væsentligt flere ældre og samtidig færre på arbejdsmarkedet. Det er derfor afgørende, at den fremtidige finansiering af aarhusianernes velfærd sikres via et stærkt og bæredygtigt erhvervsliv. Til et stærkt erhvervsliv hører en velfungerende infrastruktur.

Forligspartierne er derfor enige om, at Aarhus Havn skal have mulighed for at udvide havnen og dens areal, som led i den grønne omstilling, og for at sikre at Aarhus Havn fortsat kan bidrage til at understøtte velfærden i Aarhus. Med udvidelsen er der lagt vægt på at finde de rigtige balancer, mellem de mange hensyn, som er blevet drøftet og belyst i processen.

2. Udbygningen af Yderhavnen sker etapevis

Forligspartierne ønsker en etapevis udbygning af Yderhavnen og giver med aftalen alene opbakning til den byggeretsgivende lokalplan for Etape I (containerhavn) og Aarhus Blueline. Før en eventuel udbygning af Etape II, vil byrådet skulle vedtage en ny lokalplan. Det betyder konkret, at havnearealet udvides med 43 hektar i Etape I samt Aarhus Blueline.

Yderhavnen skal anlægges i tre faser. Inden for de enkelte faser, vil udbygningen ske gradvist. Dette giver mulighed for at tilpasse udbygningen i takt med efterspørgslen, og giver dermed også økonomisk sikkerhed i projektet.

De tre faser for anlæggelsen af Yderhavnen er fordelt således:

I første fase anlægges Ydermolen, og der påbegyndes celler til jordopfyld. Denne fase forventes afsluttet i 2030.

I anden fase foretages opfyld til Etape I (containerhavnen). Dette indebærer, at der etableres kaj, belægning og opsættes kraner. Denne fase løber fra 2031-2039.

I den sidste fase foretages der opfyld af baglandsareal til Etape II (flexhavn, ikke byggeretsgivende område).

3. Behov for en udvidelse af Aarhus havn

Forligspartierne er enige om, at analyserne fra Rambøll, om behovet for en havneudvidelse og de dertilhørende scenarier ligger til grund for beslutningen om at udvide Aarhus havn.

Rapporten beskriver tre scenarier. Et basisscenarie, som vurderes til at være mest sandsynligt, samt et højvækst- og et lavvækstscenarie. Alle tre scenarier viser et behov for en udvidelse, for at Aarhus Havn fortsat kan være effektiv og konkurrencedygtig, samt have plads til at understøtte omstillingen til grønne brændstoffer i fremtiden.

4. Potentialer og konsekvenser ved alternativer til Yderhavnen

Bedre udnyttelse af eksisterende arealer

Forligspartierne er enige om, at Aarhus Havn skal undersøge muligheder for at effektivisere den eksisterende containerterminal, da det på baggrund af analysen vurderes, at der er potentiale for at effektivisere containerterminalen med yderligere 10 procent.

Tørhavn

Det vurderes, at en tørhavn kan frigøre plads på containerterminalen på Aarhus Havn og reducere arealbehovet på Yderhavnen.

I Kommuneplanen er der udlagt rammer til fremtidigt erhvervsområde i Harlev Nord/Framlev med fokus på produktions- og transporterhverv.

Forligspartierne forudsætter etableringen af en tørhavn og er derfor enige om, at havnen anbefales at fremskynde undersøgelserne om etablering af tørhavn i Harlev Nord/Framlev, men at dette vil være en selvstændig proces. I den forbindelse skal der ses nærmere på CO₂-udledningen i forbindelse med en tørhavn. Når analysen omkring etableringen af en tørhavn er udarbejdet, skal denne drøftes af forligspartierne.

Samarbejde med Grenå Havn

Analysen vurderer, at Grenå Havn kan aftage noget af det ekstra gods, der forventes på Aarhus Havn de kommende år. Analysen tager udgangspunkt i Grenå Havn, som den er i dag, og det forudsættes derfor at Grenå Havn alene kan aftage fast bulk gods.

Forligspartierne er enige om, at Aarhus Havn skal fortsætte dialogen med Grenå Havn om deres fremtidige samarbejde.

Udvidelse mod nord

På baggrund af analysen af en alternativ udvidelse mod nord er forligspartierne enige om, at en sådan udvidelse vil være mere omkostningsfuld og væsentligt mere klima- og miljøbelastende pr. hektar anlagt havn, sammenholdt med Yderhavnen. Der anslås et klappingsbehov i omegnen af 3,6 mio. m³. Forligspartierne er derfor enige om, at der ikke skal arbejdes videre med dette alternativ.

5. Marselisborg – Mols sigtelinjen

Miljøkonsekvensvurderingen viser, at den ansøgte udvidelse af Aarhus Havn vil have stor påvirkning på den visuelle oplevelse af kysten og Aarhus Bugt. Forligspartierne er enige om, at det er særligt vigtigt at tage hensyn til kvaliteten af Aarhus' værdifulde bynære rekreative landskaber; kystlandskabet mod syd med Mindeparken, strandene, skovene og Marselisborg slot.

Det som særligt har betydning for udsigten, er udformningen af arealet, placeringen og højderegulerende bestemmelser af bebyggelse samt ydermolen.

Forligspartierne er enige om, at der særligt skal værnes om udsigten centralt fra Mindeparken samt den rumlige oplevelse af det store bugtrum, som Aarhus ligger i, når man bevæger sig langs strandvejen.

Blikket fra Carl Nielsens Vej og ud over bugten vil først møde ReWater, hvis ReWater placeres som i hovedforslaget. Derefter vil blikket møde udvidelsen af havnen. Carl Nielsens Vej er dermed det nordligste punkt på Strandvejen, hvor det er meningsfuldt at etablere en sigtelinje – og samtidig det sted, hvor sigtelinjen vil have størst effekt.

En reduceret udvidelse af Yderhavnen, der flugter med sigtelinjen fra Carl Nielsens Vej, reducerer den visuelle påvirkning. Både fra Strandvejen samt fra Mindeparken.

Sigtelinjerne Carl Nielsens Vej og Marselisborg-Mols indarbejdes i lokalplan 1163 med bemærkning om, at Aarhus Havn ikke må opføre bygninger sydøst for sigtelinjen.

6. Reducerede bebyggelsesmuligheder på Yderhavnen

Anvendelsen af det reducerede havneareal begrænses yderligere ved at fastlægge byggereregulerende bestemmelser i lokalplanen som fremlagt i vedlagte oversigt over bebyggelseshøjder.

7. Indrykket ydermole og reduceret areal

Forligspartierne er enige om, at det er nødvendigt at etablere en ydermole og et svajebassin sammen med Yderhavnen for at skibe kan operere sikkert, effektivt og operationelt under vanskelige vejrforhold.

Forligspartierne betragter derfor ydermole og et tilhørende svajebassin som en nødvendighed, såfremt Yderhavnen skal kunne fungere, med nødvendige manøvremligheder og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Forligspartierne er enige om, at ydermolen skal reduceres samt rykkes tættere på den eksisterende havn. Udstrækningen af ydermolen reduceres med op til 314 m., og reduceres med 100 m i længden. Samtidig reduceres CO₂ påvirkningen og behovet for klappning. Med beslutningen om at indrykke molen besluttet samtidig en reducere af Yderhavnens areal.

En indrykket mole vil betyde en arealreduktion på land på 21 hektar, samt en arealreduktion på vand på 21 hektar. Samlet set giver det en reduktion af det ansøgte areal på 23 procent. De undersøgte alternativer viser, at der er potentialer i de tre undersøgte alternativer. Derfor vurderer forligspartierne, at det er muligt at reducere Yderhavnen og samtidig opfylde det samfundsmæssige behov for en havneudvidelse.

8. Havmiljø

Forligspartierne er enige om, at de analyser og vurderinger, som indgår i miljøkonsekvensvurderingen, danner et solidt grundlag for beslutningen om at udvide Aarhus Havn.

Forligspartierne lægger i den forbindelse vægt på, at Teknik og Miljø som myndighed har kvalificeret materialet ved blandt andet at indhente ekstern 3. parts kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen.

Med aftalen ønsker forligspartierne at modvirke negative miljøkonsekvenser fra etableringen af Yderhavnen, gennem en række forskellige konkrete initiativer. Det er forligspartiernes målsætning at havmiljøet i Aarhusbugten samlet set forbedres som konsekvens af det samlede projekt.

Aarhusbugten er særligt udfordret på en række parametre herunder også i forhold til plante- og dyrelivet.

Forligspartierne er enige om, at der fortsat er en opgave med den generelle genopretning af bugten, og at Aarhus Havn har en vigtig opgave – ikke kun med at reducere de påvirkninger etableringen af Yderhavnen vil have, men også ved aktivt at bidrage til at forbedre havmiljøet i bugten.

Danmark har via EU's vandrammedirektiv forpligtet sig til at opnå god økologisk tilstand i samtlige overfladevande inden udgangen af 2027 – herunder Aarhusbugten. Aarhusbugten har i dag moderat økologisk tilstand, hvilket skyldes at der tilføres for mange næringsstoffer og der er dårlige fysiske forhold, fordi de oprindelige stenrev næsten alle er blevet opfisket.

Der blev i forbindelse med budget 2023 afsat midler og indgået aftale om en genopretningsplan for Aarhusbugten. Samtidig arbejdes der i et tværkommunalt samarbejde på styrke indsatsen for havmiljøet i den østjyske del af Kattegat. Aarhus Havn skal bidrage aktivt ind i denne genopretningsplan ved konkrete projekter. Forligspartierne ønsker inddragelse af interessenterne fra det tværkommunale samarbejde, herunder interesseorganisationer, samt private og offentlige aktører. Forligspartierne ønsker desuden etableret en ekspertgruppe, som kan følge arbejdet med at forbedre havmiljøkvaliteten i Aarhusbugten.

Forligskredsen er indstillet på at igangsætte indsatser, som kan bidrage til at nå målsætningen om god økologisk tilstand, og dermed sørge for, at havmiljøet i bugten samlet set forbedres. Det indebærer, at der skal ændres i arealanvendelse ved flere landbrugsarealer for derved at reducere næringsstofflørslen til havet. Det kan eksempelvis ske i form af omlægning af arealer til natur og etablering af engsøer, som tilbageholder vand og reducerer tilførslen af næringsstoffer. Indsatserne igangsættes i regi af det blå-grønne anlægsprogram og berammes i kommende budgetforhandlinger.

Forligspartierne er enige om, at der skal etableres flere mindre, kystnære stenrev, som kan understøtte havets biodiversitet, tilbyde naturoplevelser under havets overflade og udgøre en scene for formidling og læring om havet. Aarhus Havn har i samarbejde med Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Aarhus Universitet og Aarhus Kommune allerede etableret et samarbejdet om Aarhus Blueline. Aarhus Blueline etableres i takt med ydermolen, sammen med et netværk af stenrev, der skal understøtte og øge biodiversiteten i delområde af Aarhusbugten. Aarhus Blueline og disse mindre stenrev er et vigtigt bidrag til genopretningen af det kystnære havmiljø, men er ikke tilstrækkeligt til at kunne løfte Aarhusbugten op til god økologisk tilstand.

Forligspartierne ønsker at blive præsenteret for en kompensationsmodel, der muliggør etableringen af arealer, der mere end opvejer konsekvenserne af de negative miljøpåvirkninger ved råstofindvinding samt klapning.

Forligspartierne er enige om, at der som en del af yderhavnsprojektet skal iværksættes yderligere initiativer, som kan forbedre havmiljøet og det marineliv i Aarhusbugten generelt. Konkret skal der arbejdes på projekter med ålegræs, og muligheden for at investere og udbrede beplantningen af ålegræs til større områder i Aarhusbugten.

Desuden kan der etableres muslingebanker, barriererev ved færgeruter, støjreduktion under vand, indsatser mod miljøfremmede stoffer samt sand-capping.

Forligspartierne er også enige om, at Aarhus Kommune via fonde og det tværkommunale samarbejde skal indgå i storskalaprojekter i form af genopretning af stenrev, som er fjernet helt eller delvist ved fortidens stenfiskeri. Aarhus Havn skal som en del af sit bidrag til genopretningen af Aarhusbugten bidrage ind i dette arbejde. Et restaureringsprojekt af den kaliber vil være en kilde for biodiversitet, som kan løfte tilstanden - også udenfor selve havneområdet. Ønsket er eksempelvis at undersøge mulighederne for en genopretning af Mejl Flak, som ligger syd for Sletterhage.

Aarhus Havn har frem til nu, arbejdet med at reducere den mængde sediment de forventer at skulle klappe fra 4,9 mio. m³ til 1,8 mio. m³.

Forligspartierne er enige om, at den samlede mængde af sediment, som skal klappes, skal reduceres mest muligt.

Forligspartierne er enige om, at målet er fuldstændig at undgå klappning af sediment. Mængden af klappning reduceres med minimum 1,4 mio. m³ ved at nyttiggøre materialet på bagsiden af ydermolen. Herudover ønsker forligspartierne, at der anvendes den nyeste og bedste teknologi på at forsøge at undgå klappning af de resterende 400.000 m³ sediment, således at klappning i bedste fald kan undgås.

Såfremt der ikke opstår mulighed for at undgå klappningen indenfor en rimelig klimamæssig og økonomisk ramme, er forligspartierne enige om, at det kan ende med at blive nødvendigt at klappe materiale. Hvis det bliver nødvendigt, skal der findes den bedst mulige klappplads, hvor der tages hensyn til havmiljøets tilstand og der skal indgås dialog med de statslige myndigheder med henblik på at finde den mest optimale løsning, for både projektet og havmiljøet. Forligspartierne er enige om, at der skal foregå monitoring af området hvori der klappes, både før, under og efter, for at sikre mindst mulig skade på det marine liv i området.

Der er enighed om, at der i tilfælde for behov for klappning ikke skal søges om klappning ved Fløjstrup strand.

Opfyldning af nye havnearealer kræver typisk store mængder sand, hvilket oftest anskaffes igennem råstof-indvinding.

Forligspartierne er enige om, at påvirkningen på havmiljøet skal mindskes ved at reducere i mængden af råstofindvundet sand. For at mindske mængden af råstofindvundet sand, erstattes størstedelen af de i alt ca. 17-18 mio. m³ fyldmateriale af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Østjylland, herunder byudviklingen af Aarhus Ø samt Marselistunnelen. Herved reduceres sandmængden fra ca. 19 mio. m³ til ca. 4,3 mio. m³.

Forligspartierne er enige om, at Aarhus Havn skal gøre en aktiv indsats for at finde overskudsmaterialer, der kan anvendes i udbygningen af Yderhavnen. Findes der brugbart sand og andre materialer som sten, skal de deponeres på havnen, indtil det kan indbygges og anvendes i projektet.

Konkret kan råstofindvinding foregå på flere forskellige måder, som hver har konsekvenser for havmiljøet, efter at der er indvundet råstoffer fra det pågældende område. Forligspartierne er enige om, at der forud for indhentningen af de nødvendige mængder sand skal indarbejdes en række specifikke krav i udbudsmaterialet fra Aarhus Havn. I tilrettelæggelsen af udbuddet, forpligter Aarhus Havn sig til at indgå i dialog med fagspecialister, offentlige og private aktører, samt indhente den nyeste viden inden for råstofindvinding.

9. ReWater

Da de gamle rensningsanlæg i Aarhus Kommune bliver udfaset, skal der etableres et nyt tidssvarende rensningsanlæg. Et nyt rensningsanlæg vil være en stor miljø- og klimamæssig gevinst for Aarhus Kommune. Siden 2017 er arbejdet med ReWater blevet tænkt sammen med en udvidelse af Lystbådehavnen, og der arbejdes derfor med en helhedsplan for området omkring Lystbådehavnen.

Forligspartierne er enige om, at der fortsat arbejdes ligeværdigt videre med både Hovedforslaget samt Alternativ 2.

10. Klima og CO₂ udledning

Forligspartierne er enige om at stille helt nye krav i forhold til udledningen af CO₂ i forbindelse med etableringen af Yderhavnen.

Forligspartierne er enige om, at anlæggelsen af Yderhavnen skal være CO₂-neutral inklusiv scope 3. For første fase skal der opnås CO₂-neutralitet allerede ved indgangen til 2030.

8. februar 2023

Det betyder konkret, at der skal iværksættes kompenserende tiltag for anlægget, hvilket skal ske ved, at Aarhus Havn både minimerer den faktiske og uundgåelige udledning ved udførelse af anlæg, og samtidig udfører tiltag, der reducerer udledningen fra andre kilder.

Forligspartierne er enige om, at Aarhus Havn forpligtes til løbende at rapportere på anlæggets udledning, samt på hvilke konkrete tiltag der iværksættes og disses CO₂-reduktionseffekter.

Aarhus Havn forpligter sig ligeledes til at vedligeholde og udbygge tiltag, som kan tages i anvendelse i løbet af de næste 30 år.

Den første fase, som er etablering af ydermolen, forventes afsluttet i 2030 med en samlet CO₂-udledning på ca. 30.000 tons. For første fase vil CO₂-udledningen neutraliseres ved etableringen af en midlertidig solcelle ø bag ydermolen, etablering af solceller på havnens tage og i forbindelse med en dryport, samt etableringen af landstrøm til containerskibe, energisymbioser på Aarhus Havn og herudover undersøges muligheden for etableringen af forskellige former for VE-anlæg i det fremtidige erhvervsområde ved Framlev.

Forligspartierne er enige om, at lignende principper skal gøre sig gældende for etableringen af Etape II. Forligspartierne peger på muligheden for etableringen af infrastruktur til grønne brændsler til tung transport, tank kapacitet til grønne marinebrændsler, Carbon Capture, Power-to-X og ambitionen om en fossilfri havn.

Forligspartierne er enige om, at Aarhus Havn på linje med de andre selskaber skal være en del af Aarhus Kommunes klimaprogram. Aarhus Havns forpligtigelse til løbende at kompensere for CO₂-udledningen ved anlæggelsen af Yderhavnen forankres i den løbende afrapportering til Byrådet.

11. Økonomi

Aarhus Havn har en solid økonomi.

Det er en virksomhed der udover leasingkontrakter ikke har gæld. Samtidig har Aarhus Havn en opsparing på 400 mio. kr. og alene i 2022 forventes et driftsoverskud på 160 mio. kr.

Forretningsmodellen består af langvarige lejekontrakter og det vurderes samtidigt, at havnens kunder er meget stabile og loyale, hvilket blandt andet kan ses ved de betydelige investeringer, de har foretaget i havnen.

Forligspartierne konstaterer på baggrund af økonomitaterne, at der er en solid økonomi bag udvidelsen af Aarhus Havn, og at risikoen ved projektet må betragtes som minimal. Herved lægges der særligt vægt på, at Yderhavnen projektet anlægges i etaper, hvilket giver mulighed for at standse udbygningen, hvis det viser sig, at behovet ikke er som forventet. I takt med igangsætning af anlægget vil den økonomiske sikkerhed være øget med omsætning fra den eksisterende havn, og de etaper i Yderhavnen, der løbende er taget i brug. Hver etape påbegyndes ud fra en konkret behovsvurdering.

Den første etape af molen til 550 mio. kr. betales af de opsparede midler i havnen og af EU-tilskud. Det betyder, at det ikke er nødvendigt at optage lån, for at finansiere den første del. Der skabes samtidig basis for indtægter fra jordtilførsel, som også kan være med til at finansiere etableringen af Yderhavnen.

I forbindelse med optagelse af lån indgår markedsvurderingen af behov for garanti eller pant. Der vil ikke være behov for, at kommunen skal stille garanti.

Forligspartierne er enige om, at der i budgettet til Yderhavnen skal afsættes 70. mio. kr. til etablering af naturområdet Aarhus Blueline og dertilhørende stenrev. Derudover skal havnen afsætte yderligere 10. mio. kr. til at indgå i samarbejder vedr. genopretning af stenrev, som er fjernet helt eller delvist ved fortidens stenfiskeri.

8. februar 2023

Forligspartierne er ligeledes enige om, at der skal prioriteres midler til CO₂-neutraliserende tiltag, samt etablering og forsøg med ålegræs. Derfor skal Aarhus Havn i budgettet til Yderhavnen afsætte 65. mio. kr. til CO₂-neutraliserende tiltag, samt yderligere 5. mio. kr. til forskning og forsøg med ålegræs, med henblik på at etablere ålegræsområder i stor skala.

En reduktion i de, af forligspartierne, afsatte midler i budgettet til Yderhavnen, kan kun finde sted efter godkendelse af Aarhus Byråd.

Socialdemokratiet

Konservative Folkeparti

SF-Socialistisk Folkeparti

Venstre