



## Liv Gro Jensen, SF

31. maj 2022  
Side 1 af 3

### Svar på 10-dages forespørgsel fra SF om klimakonsekvenser ved havneudvidelse

SF har sendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø i relation til miljørapporten til forslag til lokalplan 1163, Udvidelse af Aarhus Havn.

Teknik og Miljø læser forespørgslen således, at den lægger sig i forlængelse af Dagbladet Informations artikler om "Udvidelse af Aarhus Havn". Af artiklerne fremgår det, at miljøkonsekvensrapporten ikke skulle være fyldestgørende i forhold til klima. Konkret ønsker SF svar på følgende spørgsmål:

- Hvordan vil Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling sikre, at ovenstående data og beregninger tilvejebringes, så de kan indgå i behandlingen af sagen
- Er der andre elementer, der er udeladt i miljørapporten, som myndighederne har efterspurgt? I så fald hvilke?
- Har der været kommunikation mellem Aarhus Havn og myndighederne omkring de manglende beregninger? I så fald hvilken?

**Teknik og Miljø**  
Aarhus Kommune

Rådhuset  
Postboks Pboks 36  
8100 Aarhus C

E-mail:  
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2022-501106

### Teknik og Miljø's svar på spørgsmålene følger nedenfor:

Aarhus Kommune og Trafikstyrelsen har jf. Lov om Miljøvurdering udarbejdet et "afgrænsningsnotat", som er en bestilling af miljøkonsekvensrapportens (VVM) indhold; dels en opstilling af de forventede miljøpåvirkninger og dels myndighedernes forventninger til omfanget af besvarelsen i miljøkonsekvensrapporten.

Af nedenstående uddrag af afgrænsningsnotatet fremgår:

Miljøfaktor	Anlæg/drift	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning Ingen/ Ubetydelig/ Skal undersøges/ Væsentlig	Forventet omfang
<b>Energi og klimapåvirkning</b>					
Klima	Anlæg og drift	Havneudvidelsen vil i anlægsfasen indebære udledning af drivhusgasser fra entreprenørmaskiner mv. og fra produktion og transport af materialer, herunder råstoffer og overskudsjord.  Driftsfasen indebærer udledning af drivhusgasser fra energiforbrug til drift af selve havnen (herunder eks. landstrøm til skibe i havn), samt som følge af ændring i transportarbejdet/skibs-, vej- og banetrafikken til og fra havnen.	Der er stor fokus på at nedbringe klimapåvirkningerne, herunder har Aarhus Kommune en målsætning om CO <sub>2</sub> -neutralitet fra 2030.	Skal undersøges	Redegørelse for størrelsen af evt. forskelle i klimabelastning for de forskellige alternativer/varianter, samt for havneudvidelsens betydning for og bidrag til at reducere klimapåvirkningen fra godstransporten sammenlignet med referencescenariet.

COWI har som Aarhus Havns rådgiver udarbejdet miljøkonsekvensrapporten med udgangspunkt i myndighedernes afgrænsningsnotat. For så vidt



angår klimapåvirkningerne i driftsfasen, har COWI valgt primært at foretage en kvalitativ vurdering og kun foretage beregning af CO<sub>2</sub>-udledningen fra Aarhus Havns egne aktiviteter (drift af slæbebåde, containerkraner, lods- og arbejdsbåde, bulkkraner m.v.) og den forøgelse heraf, som forventes at finde sted på Yderhavnen.

31. maj 2022  
Side 2 af 3

Trafikstyrelsen og Teknik og Miljø har som VVM-myndigheder gennemgået miljøkonsekvensrapporten og har efterfølgende haft en dialog med COWI og Aarhus Havn om en række miljøemner, herunder vurderingerne af klimapåvirkningerne og forudsætningerne for dem. I forlængelse af dialogen er der foretaget en tilretning af miljøkonsekvensrapporten, og myndighederne har herefter ikke fundet anledning til at bede om yderligere supplering.

I høringsfasen (december 2021 – marts 2022) er der indkommet mange spørgsmål til netop udledning af CO<sub>2</sub> i driftsfasen. Herunder indeholder mange høringssvar ønsker om beregninger af CO<sub>2</sub>-udledningen som følge af flere skibsanløb og mere lastbiltransport, bl.a. med henvisning til, at flere havnefaciliteter i sig selv vil skabe mere transport, som belaster det globale, nationale eller kommunale klimaregnskab.

Teknik og Miljø skal hertil bemærke, at behovet for godstransport er markedsstyret og affødt af den internationale samhandel med varer. Som oplyst i notat af 1. december 2021 til byrådet er skibstransport den transportform med lavest udledning af CO<sub>2</sub> pr. transporteret tons gods pr. kilometer. Havnefaciliteter giver mulighed for, at godstransporten kan ske via en transportkæde gennem havnen, og det er i miljøkonsekvensrapporten oplyst, at der ved en udvidelse af havnen bl.a. forventes at ske en vis omlægning af gods fra lastbil til skib.

Som nævnt er der dog ikke foretaget beregning af, hvilken ændring i CO<sub>2</sub>-udledning der i givet fald kan forventes. Ligeledes er der ikke foretaget beregning af, hvilken CO<sub>2</sub>-udledning der kan forventes, hvis ikke havnen udvides, og godset i stedet transporteres via andre havne og med lastbil til og fra destinationer i Danmark (det såkaldte *referencescenarie* eller *0-alternativ*).

I forlængelse af de modtagne høringssvar har Teknik og Miljø derfor bedt havnen foretage beregninger af udledningen, som også inddrager 0-alternativet. Formålet er at belyse eller forklare CO<sub>2</sub>-udledningen under forskellige forudsætninger. Beregningerne er dog komplekse, hvorfor Teknik og Miljø fortsat er i dialog med Aarhus Havn og COWI om forudsætninger og afgrænsning af beregningerne.



Link til den fremlagte miljøkonsekvensrapport inkl. bilag:  
<https://deltag.aarhus.dk/hoering/miljoekonsekvensvurdering-udvidelse-af-aarhus-havn-yderhavnen>

31. maj 2022  
Side 3 af 3

Med venlig hilsen

Steen Stavnsbo  
Rådmand

/

Henrik Seiding  
Direktør