



Gert Bjerregaard (V)

8. april 2024
Side 1 af 14

Svar på 10-dages forespørgsel vedrørende trafik og CO2-fangst

Medlem af Teknisk Udvalg Gert Bjerregaard (V) har sendt en 10-dages forespørgsel til magistratsafdelingen for Teknik og Miljø vedrørende trafik og CO2-fangst.

Nedenfor følger Teknik og Miljø's svar på de stillede spørgsmål.

Spørgsmål 1

Hvor mange P-pladser er der blevet nedlagt fra 01.01.2022 – 18.03.24? Og hvor mange kantstens p-pladser er der forsvundet?

Svar

Der pågår et større arbejde med registrering og systematisering af denne information, og det er forventningen, at det vil være muligt at eftersende svar på ovenstående spørgsmål i løbet af foråret 2024.

Spørgsmål 2

Hvor mange nye P-pladser er der etableret i samme periode?

Svar

Se svar på spørgsmål 1

Spørgsmål 3

Hvor mange handicap P-pladser er det nedlagt i samme periode?

Svar

Se svar på spørgsmål 1

Spørgsmål 4

Hvor mange nye handicap P-pladser er der etableret i samme periode?

Svar

Se svar på spørgsmål 1

Spørgsmål 5

Hvor mange nye P-pladser er der etableret til El biler i samme periode?

Svar

Se svar på spørgsmål 1

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2024-025021



Spørgsmål 6

Hvad har udvikling (antal) været ift. p-licenser til beboere parkering - hvor meget oversælges hvert område? Og hvad er forventninger til fremtiden - såfremt at det fortsætter i samme takt?

8. april 2024
Side 2 af 14

Svar

Udviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Det bemærkes, at grunden til at der sælges flere licenser, end der er pladser, skyldes, at der i området er flere beboere med bil (eller flere biler), end der er parkeringspladser i området. Derudover er det vigtigt at understrege, at der, udover parkering på offentlig vej, i alle områder er et privat udbud af parkering på enten egen grund eller i større anlæg.

Med byrådets vedtagelse af budgetforlig 2024 valgte byrådet at hæve priserne for beboerparkering. Det er Teknik og Miljø's vurdering at det vil medføre et fald i det samlede antal solgte licenser og dermed vil antallet af solgte licenser komme tættere på antallet af parkeringspladser, under forudsætning af, en status quo for antallet af parkeringspladser.

Tabel 1: Beboerparkeringsområder og antal solgte licenser.

Beboerlicenser samlet	Antal parkeringspladser	Antal solgte licenser 2021	Antal solgte licenser pr. parkeringsplads	Antal solgte licenser 2023	Antal solgte licenser pr. parkeringsplads
1. City	989	710	0,72	830	0,84
2. Mølleengen	258	565	2,19	526	2,04
3. Musikhusområdet	196	421	2,15	388	1,98
4. Rantområde Nord	2100	2860	1,36	3.092	1,47
5. Frederiksbjerg	3700	5735	1,55	5.600	1,51
6. Ringkøbingvej, Skernvej og Herningvej	166	250	1,51	262	1,58
7. Eugen Warmings Vej, F. G. E. Rostrups Vej og Johan Langes Vej	247	74	0,30	85	0,34
8. Langenæs	1577	2120	1,34	1.916	1,21
9. Regenborgsgade, Tage-Hansens Gade, m.fl.	427	510	1,19	463	1,08
10. Artillerivangen	572	478	0,84	398	0,70
11. Trøjborg	1400	1686	1,20	2.133	1,52
12. Silkeborgvej/Oldjordsvej*	238	0	0,00	277	1,16
13. Marselisvarteret*	941	0	0,00	696	0,74
Samlet	11632	15409	1,32	16666	1,43

* der var ikke beboerparkering i området i 2021



8. april 2024
Side 3 af 14

Spørgsmål 7

Hvad er MTM plan for flow/afvikling af trafikken i krydsene:

- Ceres krydset
- Langelandsgade
- Svingbaner der sander til efter nedlukning af Vesterbrotorv.

Svar

Teknik og Miljø følger udviklingen i trafikken tæt og på baggrund heraf kan det blive relevant at lave justeringer som fx ændret timing af lyskryds, ensretning af andre veje og tilpasning af svingbaner mv. Erfaringsmæssigt vil det tage nogle måneder inden trafikken har stabiliseret sig.

Spørgsmål 8

Kystvejen har nu fået flere biler, efter lukning af Vesterbrotorv, hvordan stemmer det overens med planerne om at Kystvejen ikke skulle have mere trafik, men mindre – da man fjernede to spor.?

Svar

Da der for mere end 10 år siden blev nedlagt to spor på kyststrækningen samt den parallelle vejforbindelse øst for skinnerne, resulterede dette i omkring en halvering af trafikmængden på strækningen.

Uanset mængden af trafik der vil søge ad denne rute i forbindelse med omlægningen af Vesterbro Torv, så vil trafikmængden stadig være markant lavere end inden man reducerede kapaciteten på strækningen.

Kyststrækningen har fortsat den samme kapacitet efter lukningen af Vesterbro Torv som den havde inden. Der kan derfor forventes længere rejsetid for biler via Kystvejen i myldretiden. Det kan betyde at nogle bilister vælger andre ruter, transportformer eller tidspunkter at rejse på.

Spørgsmål 9

Efter vejen over Vesterbro Torv er lukket for biltrafik, hvor meget CO2 effekt vil det få for Aarhus Kommunes CO2 regnskab?

Svar

Der er ikke beregnet CO2-effekt som følge af lukningen af Vesterbro Torv.

Isoleret set vil længere ruter for biltrafikken betyde en mindre øgning af CO2-udledning. Omvendt forberedes fremkommeligheden for busser og cykler markant, hvilket kan bidrage til, at disse transportformer vælges fremfor bilen, hvilket reducerer CO2-udledningen.



Det er generelt vanskeligt at modellere disse forhold nøjagtigt for enkelttiltag, ligesom omfanget af effekter i både positiv såvel som negativ retning ikke vurderes at være væsentlig for kommunens samlede CO2 udledning.

8. april 2024
Side 4 af 14

Spørgsmål 10

Er der en risiko for at det nye grønne Vesterbro Torv, bliver et opholdssted for hjemløse?

Svar

Hjemløse har ligesom andre borgere i kommunen behov for steder at kunne opholde sig i det offentlige rum. Teknik og Miljø samarbejder løbende med Sociale Forhold og Beskæftigelse om at afhjælpe eller forebygge hjemløshed. [Oversigt over tilbud og indsatser til hjemløse og udsatte i Aarhus](#)

Spørgsmål 11

Hvor lang tid længere holder den kollektive trafik i kø efter lukning af Vesterbro Torv, fordi busserne ikke kan komme frem i Aarhus C.?

Svar

Trafikken omkring Vesterbro Torv er fortsat ved at stabilisere sig efter ændringerne og derudover foregår der andre anlægsarbejder i midtbyen som også påvirker trafikken. I de første dage efter lukningen for biltrafik har det kunnet medføre forsinkelser af den kollektive trafik i myldretiden, men dette skyldes overvejende de nævnte vejarbejder og ikke selve lukningen af Vesterbro Torv. Tværtimod forventes lukningen af Vesterbro Torv at medføre et markant løft for den kollektive trafiks fremkommelighed i Aarhus C.

Ved at etablere bussluse på Vesterbro Torv og i Nørre Allé fjernes den gennemkørende biltrafik, der i dag medvirker til forsinkelser for busserne. Analyser viser at det bidrager markant til opnåelse af målene om busfremkommelighed fra Budgetforlig 2023 om at forbedre fremkommeligheden af den kollektive trafik generelt, og A-busserne i særdeleshed, da Vesterbro torv betjener linje 2A, 3A og 4A.

Teknik og Miljø har i samarbejde med Midttrafik vurderet følgende:

- Der kan spares mellem 2,7 og 3,6 timer per dag i køretid samlet for busser i myldretiden (kl. 7-9 og 15-17).
- Direkte omregnet til besparelse i drift vil det svare til ca. 0,43-0,58 mio. kr. om året.

Ovenstående er for busser, der kører via Vesterbro Torv. Derudover vurderes der også at være positive konsekvenser for busser, der kører den anden vej ud af Nørregade mod Nørreport. De vil også få gavn af bedre trafikafvikling som følge af busluse i Nørre Alle. Her er vurderingen ift.



gevinster:

- Daglig tidsbesparelse: 2 timer per dag i køretid samlet for busser i myldretiden (7-9 og 15-17).
- Direkte omregnet til besparelse i drift vil det svare til ca. 0,32 mio. kr. om året.

8. april 2024
Side 5 af 14

Samlet for begge retninger vurderes det, at der kan opnås:

- Tidsbesparelse mellem 4,7 – 5,6 timer/dag
- Driftsbesparelse mellem 0,75 – 0,9 mio. kr. om året

De præcise køretidsgevinster kendes dog ikke endnu.

Spørgsmål 12

Hvad koster det at den kollektive trafik holder i kø f.eks. et minut i kroner?

Svar

De økonomiske omkostninger ved at den kollektive trafik holder i kø i f.eks. et minut kan opgøres på mange måder afhængigt af hvad der medregnes.

Jævnfør ovenstående vil lukning for biltrafik på Vesterbro Torv og i Nørre Allé medføre driftsbesparelser for den kollektive trafik på i alt 0,75-0,9 mio. kr. årligt.

Spørgsmål 13

Navitas udkørsel/kryds ved Aarhus Ø sander til, særligt om morgenen og aftenen, med kaos som resultat – Også efter ændring af kørebane og seneste justeringer. Vil MTM lade dette stå til, eller vil opgaven blive løst?

Svar

Teknik og Miljø arbejder løbende på at sikre en optimal afvikling af trafikken i Aarhus Kommune på baggrund af byrådets beslutninger og prioriteringer samt inden for de økonomiske rammer som afsættes hertil.

Aarhus Kommune, herunder Aarhus Ø, har de sidste mange år set en befolkningstilvækst og en stigning i antallet af biler. Det giver udfordringer med trængsel, særligt i Midtbyen hvor pladsen er trang. Trængsel er grundlæggende en præmis i en by af Aarhus' størrelse, og her bliver det nødvendigt at prioritere politisk, hvordan pladsen ønskes udnyttet bedst muligt.

Spørgsmål 14

Hvor lang tid tager det at komme fra Navitas til f.eks. Aarhus K – når det ikke er Kystvejen der skal anvendes før/efter lukning af Vesterbro Torv.?

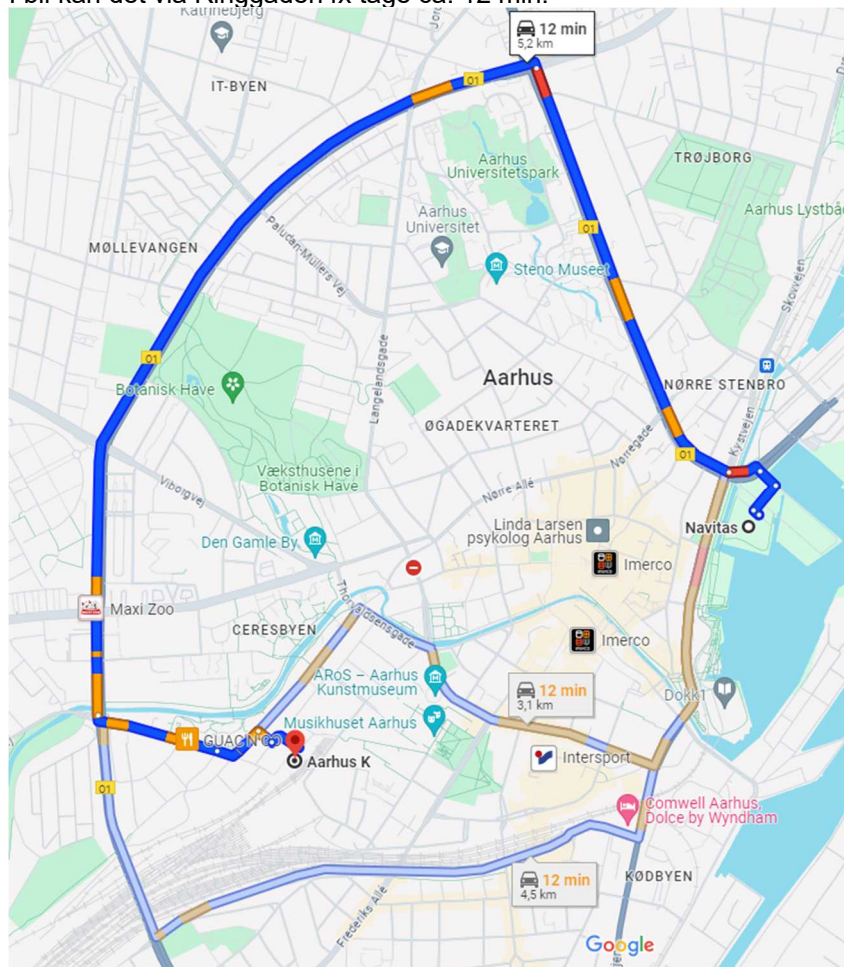
Svar



Det kommer an på hvilket tidspunkt og hvilken transportform man benytter.
Bilister vil forventeligt opleve større variation i rejsetid.

8. april 2024
Side 6 af 14

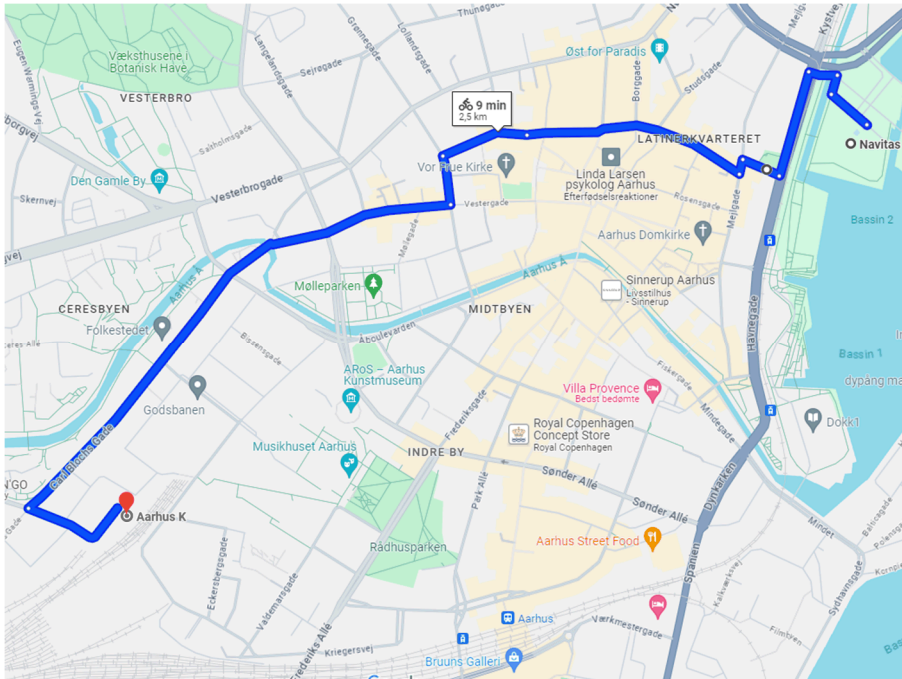
I bil kan det via Ringgaden fx tage ca. 12 min.



På cykel kan det tage ca. 9 min.



8. april 2024
Side 7 af 14



Spørgsmål 15

Mobilitets afdelingens opgave er at skabe fremkommelighed. Hvordan er afdelingen lykkedes med dette og hvilke KPI'er måles resultaterne med?

Svar

Der er ikke opstillet KPI'er for fremkommelighed eller for Mobilitetsafdelingen. Afdelingens kerneopgave er beskrevet således:

"Ud fra de politiske visioner at skabe en kvalificeret koordinering af mobilitetshensyn sammen med borgerne og erhvervslivet for derved at sikre et effektivt, sikkert og sammenhængende mobilitetssystem med fokus på bæredygtighed og sundhed."

Fremkommelighed er således blot et af mange hensyn, der skal varetages. Byrådet har de seneste år besluttet og som følge heraf pålagt Teknik og Miljø en række strategiske målsætninger for Midtbyens udvikling, som primært varetages i Mobilitet. Disse målsætninger inkluderer b.la:

- Reduktion af gadeparkering
- Reduktion af gennemkørende biltrafik
- Bedre busfremkommelighed
- Bedre cyklistfremkommelighed
- Bedre fodgængerforhold
- Bedre trafikssikkerhed



8. april 2024
Side 8 af 14

- Mere plads til grønt og ophold

Herudover er der af Byrådet sat et målfast krav om at skabe en forbedring af fremkommeligheden for A-busserne på 5,5 timer i myldretiden på alle skoledage.

Omdannelsen af Vesterbro Torv vurderes grundlæggende at bidrage til at indfri samtlige af ovenstående målsætninger, som Byrådet har opsat for udviklingen af Midtbyen.

Spørgsmål 16

Er der fastsat målsætninger for Mobilitets afdelingen?

Svar

Se ovenstående svar.

Spørgsmål 17

Hvad kan MTM gøre for at afhjælpe den rekordhøj butiksdød i midtbyen - vil en fredeliggørelse og lukning af veje i midtbyen afhjælpe udfordring for butikkerne og butiksdød?

Svar

Adgangen til Midtbyen som kultur- og handelsdestination virker til at være god, hvilket afspejler sig i en fortsat stigende mængde besøgende. Der er altid ca. 1.000 parkeringspladser i overskud i de store parkeringshuse i city.

Handelslivet er dog ved at tilpasse sig en række nye trends i alle dele af landet såvel som udenfor Danmarks grænser. Udvalgsvarer som eksempelvis sko, tøj og legetøj handles i stigende grad online eller i større butikcentre. Samtidigt oplever Aarhus og andre af landets større byer en stigende huslejebyrde for erhvervslivet i byernes centrale og mest attraktive dele.

Kombinationen af stigende huslejer og reduceret omsætningspotentiale medfører selvsagt udfordringer for butikker, hvor udvalgsvarer udgør det primære omsætningsgrundlag. Til gengæld oplever andre brancher fremgang, herunder restaurations-, turisme- og hotelbrancher samt liberale erhverv.

Teknik og Miljø har her en vigtig rolle i at sikre udvikling for erhvervs- og bylivet i Aarhus Kommune. Det kan ske på mange måder, fx ved at arbejde med tiltag som eksempelvis at:

Fremme af offentlig transport og cykelinfrastruktur

Ved at forbedre tilgængeligheden af offentlig transport og cykelinfrastrukturen kan kommunen gøre det lettere for folk at komme ind til



midtbyen uden at skulle bekymre sig om parkering. Dette kan øge antallet af besøgende og dermed øge kundestrømmen til butikkerne.

8. april 2024
Side 9 af 14

Forskønnelse af det offentlige rum

Ved at skabe attraktive offentlige rum med grønne områder, pladser og mødesteder kan kommunen tiltrække flere besøgende til midtbyen. Dette kan øge opholdstiden og incitamentet til at besøge butikkerne.

Bedre byrum kan også understøtte arrangementer som gadefester, kunstinstallationer, koncerter og lignende, som kan tiltrække flere besøgende til midtbyen og skabe en levende og dynamisk atmosfære, som kan gavne butikkerne.

Udvikling af en mangfoldig detailhandelsstruktur

Det er vigtigt at støtte en mangfoldig blanding af butikker og erhverv i midtbyen for at tiltrække forskellige målgrupper. Dette kan opnås gennem planlægning og regulering af detailhandelsudviklingen.

Når det kommer til fredeliggørelse og lukning af veje i midtbyen som en løsning på butiksød, er det en kompleks beslutning, der kræver nøje overvejelse af både fordele og ulemper. Nogle potentielle fordele ved sådanne tiltag kunne være:

Skabe et mere attraktivt og fodgængervenligt miljø

Ved at lukke visse veje kan der skabes mere plads til fodgængere og cyklister, hvilket kan øge tilgængeligheden af butikker og skabe en mere indbydende atmosfære.

Reduceret støj og forurening

Lukning af veje reducerer trafikstøj og forurening, hvilket kan forbedre det generelle miljø og gøre det mere behageligt at opholde sig i midtbyen.

Fremme af gågadestrøg

Ved at skabe gågadestrøg kan kommunen skabe områder, hvor folk kan slentre og udforske butikker uden bekymring for biltrafik, hvilket kan øge butikkernes synlighed og tiltrække flere kunder.

Dog er der også potentielle ulemper, såsom:

Tab af tilgængelighed for bilister

Lukning af veje kan begrænse tilgængeligheden af midtbyen for bilister, hvilket kan have en negativ indvirkning på forretninger, der er afhængige af bilbaseret kundeflow.

Potentielle logistikudfordringer



For nogle butikker kan lukning af veje skabe logistikudfordringer ved levering af varer, hvilket kan påvirke deres drift.

8. april 2024
Side 10 af 14

Med Vesterbro Torv-projektet er der tilstræbt en balance mellem ovennævnte fordele og ulemper. Således er der fortsat adgang til alle dele af byen via bil, men det kan være nødvendigt at benytte andre veje for at nå frem til sin destination.

Samlet set vurderes tiltag som Vesterbro Torv at udvikle Aarhus potentiale som kultur- og handelsdestination i en positiv retning, der også understøtter mange af de trends, der er beskrevet ovenfor. Når byens fysik ændrer sig, vil der dog som regel være udvalgte grupper, der i højere grad påvirkes af geneffekterne fremfor gevinsterne. Det vil derfor altid være op til en politisk prioritering, om disse geneffekter står mål med det samlede gevinstpotentiale.

Spørgsmål 18

Hvad vil lukning af Vesterbro Torv få at konsekvenser for butiksdøden i midtbyen?

Svar

Se ovenstående svar på spørgsmål 17.

Spørgsmål 19

Hvad er forventningerne til midtbyens handelsliv og butikker når Frederiks Alle, Banegårdspladsen og måske andre veje på sigt lukkes i midtbyen. Vil det tiltrække nye butikker og styrke handelslivet?

Eller vil det betyde butiksdød og mindre liv i midtbyen? Vil det betyde at flere vil vælge at lægge deres indkøb i storcenter og endelig vil endnu flere vælge Aarhus fra?

Svar

Se ovenstående svar på spørgsmål 17.

Spørgsmål 20

Såfremt at målsætning i de kommende klima forhandling er at indfange min. 335.000 tons CO₂ før 2030 – hvem skal så etablere og bygge et sådan anlæg? Ud over Kredsløb, vil MTM også bede andre firma afgive tilbud på anlægget og opgaven eksempelvis Ørsted?

Svar

Med selskabsudskillelsen af daværende AffaldVarme Aarhus Holding A/S den 1. januar, 2020 overdragede Aarhus Kommune forsyningsanlæggene ved Energipark Lisbjerg til AffaldVarme Aarhus A/S (nuværende Kredsløb



Holding A/S). Aarhus Kommune råder derfor ikke over anlæg, hvorpå der kan etableres CO₂-fangst med et fangstpotentiale på 335.000 ton CO₂. Det gør Kredsløb Affaldsenergi A/S

8. april 2024
Side 11 af 14

Teknik og Miljø henholder sig af denne grund til Budgetforlig 2024, samt Aarhus Kommunes Klimastrategi 2020-2030 og Indsatskatalog Klimahandlingsplan 2021-2024.

- Af Budgetforlig 2024 fremgår det, at "Forligsparterne bakker op om etableringen af CO₂-fangst på Kredsløb Energipark Lisbjerg."
- Af Klimastrategi 2020-2030 fremgår det, at "Vi vil understøtte udviklingen af CO₂-fangst, CO₂-udnyttelse og fremtidig CO₂-lagring (BECCX)."
- Indsatskatalog Klimahandlingsplan 2021-2024 er den ansvarlige enhed for "Energiparker og CO₂-fangst" daværende AffaldVarme Aarhus Holding A/S (nuværende Kredsløb Holding A/S). Heri fremgår det, at et beslutningsgrundlag for en fuldskala løsning for CO₂-fangst, -anvendelse og -lagring er klar i 2024, så et anlæg kan være i drift senest 2030.

Det er således Aarhus Byråd, der har pålagt det kommunalt ejede selskab Kredsløb Holding A/S (herefter Kredsløb) at levere et beslutningsgrundlag hvorudfra der kan etableres et CO₂-fangstanlæg. Teknik og Miljø gør hertil opmærksom på, at Aarhus Byråd i overensstemmelse med vedtægterne i Kredsløb skal godkende alle investeringer over 500 mio. kr.

Kredsløb arbejder på at udarbejde et grundlag, som Aarhus Byråd kan behandle en beslutning om investering i et CO₂-fangsanlæg på Kredsløb Energipark Lisbjerg ud fra.

Kredsløb er pt. i dialog med markedet i forhold til indgåelse af partnerskaber til realisering af projektet.

Spørgsmål 21

Såfremt det er Kredsløb der skal etablere anlægget hvad vil ca. prisen være, over kr. 1 mia eller?

Svar

Kredsløb Holding A/S har til Teknik og Miljø oplyst, at anlægsudgifterne for et CO₂-fangstanlæg ved Energipark Lisbjerg er betinget af de statslige rammevilkår og tilhørende udbudsprocesser, som vil være forbundet med etableringen af et CO₂-fangstanlæg. Kredsløb har hertil oplyst, at et estimat af anlægsudgifterne på foreliggende grundlag er forbundet med betydelig usikkerhed for nuværende, men befinder sig i omegnen af 2-3 mia. kr.

Spørgsmål 22



Hvad vil den forventet drift pris være for forbrugerne (ca pris pr husstand) såfremt det måtte være Kredsløb der skal stå for opgaven?

8. april 2024
Side 12 af 14

Svar

Det nationale aftalegrundlag for et CO₂-fangstanlæg er for nuværende formuleret i "Aftale om langsigtede rammevilkår for CO₂-fangst i forsyningssektoren". Aftale er en såkaldt stemmeaftale, hvor aftaleparterne forpligter sig på at stemme for de lovforslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter aftalens indhold.

Af denne aftale fremgår det, CO₂-fangst skal ske selskabsmæssigt adskilt fra fjernvarmenettet. Dette er for at beskytte varmekonsumterne og sikre, at omkostninger knyttet til CO₂-fangst ikke overvæltes på varmekonsumterne.

Spørgsmål 23

Hvad vil ca. prisen være ekstra for forbrugerne såfremt at Ørsted skal stå for CO₂ fangsten?

Svar

Teknik og Miljø lægger til grund for besvarelsen af spørgsmålet, at der er tale om, at Ørsted etablerer CO₂-fangst på Studstrupværket, og ikke Lisbjergværket, som er ejet af Kredsløb.

Teknik og Miljø er ikke bekendt med Ørsteds forventninger til udgifter eller indtægter, såfremt der etableres CO₂-fangst på Studstrupværket. Aftalen med Ørsted om levering af varme fra Studstrupværket udløber i 2030 og det forventes, at dette vil have omtrentligt sammenfald med behovet for ny levetidsforlængelse eller etablering af en ny varmekedel på værket. Omkostningerne for et CO₂-fangstanlæg på Studstrupværket vil derfor skulle sammenholdes med udgifter til et anlæg for varmeproduktion.

Hvis der indgås en ny aftale mellem Kredsløb og Ørsted om leverance af varme fra nye anlæg vil disse omkostninger, afhængigt af den konkrete aftale, ramme forbrugerne via varmetaksten.

Tilhørende kan det nævnes, at Ørsted har modtaget statsstøtte på 8,2 mia. kr. til etablering af CO₂-fangst på Asnæs- og Avedøreværket med et forventet reduktionspotentiale på 430.000 ton CO₂ årligt.

Det bemærkes, at byrådet i forbindelse med byrådsindstillingen omkring fremtidens grønne fjernvarme har besluttet, at man ønsker at udfase biomasse fra det aarhusianske fjernvarmesystem.

Spørgsmål 24



Er lovgivningen omkring etablering af anlæg til CO₂ fangst vedtaget i folketinget?

8. april 2024
Side 13 af 14

Svar

Lovgivningen for etablering af CO₂-fangstanlæg er endnu ikke vedtaget i Folketinget. Den 7. februar 2024 blev stemmeaftale "Aftale om langsigtede rammevilkår for CO₂-fangst i forsyningssektoren" indgået af Regeringen, Socialistisk Folketinget, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Danske Folkeparti og Alternativet.

Af aftaleteksten fremgår det, at:

"Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet er opmærksom på, at reglerne ikrafttræden skal sikre, at tilbudsgiverne kan afgive endeligt bud under hensyn til kendte rammevilkår i forbindelse med første udbud af den kommende CCS-pulje".

Teknik og Miljø forventer dermed, at den relevante lovgivning er vedtaget, førend der skal afgives endeligt bud på den nationale CCS-pulje.

Spørgsmål 25

Hvilke usikkerheder er der forbundet med at gå videre med etablering af anlæg til CO₂ fangst i Aarhus Kommune?

Svar

Der er en række usikkerheder forbundet med etableringen af CO₂-fangst i Danmark, som endnu er under afklaring. Dette gælder særligt:

- mangel på national lovgivning på etablering af anlæg
- muligheder for onshore og offshore lagring
- igangværende udbudsprocesser

Det vil være muligt for Aarhus Byråd at få belyst disse usikkerheder yderligere under temadrøftelsen den 10. april 2024. Det forventes at de væsentligste usikkerheder vil blive afklaret i løbet af 2024 og dermed inden Aarhus Byråd vil blive præsenteret for et beslutningsgrundlag.

Spørgsmål 26

Hvor og hvordan skal lagring af CO₂ fangst ske, i undergrunden på land eller til søs? Hvilke områder er udpeget til lakering af CO₂ fangst - tæt på Aarhus?

Svar

Det er Energistyrelsen, som administrerer udbud af tilladelser til efterforskning og lagring af CO₂ i den danske undergrund.



Senest har Energistyrelsen offentliggjort, at de har modtaget ni ansøgninger til efterforskningstilladelser på fem forskellige områder på land i Danmark. Energistyrelsen forventer, at der kan meddeles afgørelser til efterforskning i juni 2024.

8. april 2024
Side 14 af 14

De frem lokationer er ved Gassum, Havnsø, Rødby, Stenlille og Thorning. Tættest på Aarhus af disse er Gassum og Thorning, der begge befinder sig i Midtjylland.

Herudover arbejdes der for, at der kan lagres CO₂ til havs. Senest er lagringsprojektet "Project Greensand" igangsat fra Esbjerg. Energistyrelsen estimerer, at Danmark har et lagringspotentiale på op mod 22 mia. tons CO₂, hvilket er 400-700 gange mere end Danmarks samlede CO₂-udledninger på det nuværende niveau.

Spørgsmål 27

Hvad er risikoen for at vi som borger kommer i kontakt med affaldsproduktet fra CO₂ fangst anlæg?

Svar

Teknik og Miljø lægger til grund for besvarelsen, at der ønskes svar i relation til lagringen af CO₂ fra fangstanlægget, idet Teknik og Miljø er ikke bekendte med at der skulle være affaldsprodukter fra selve fangsten af CO₂.

Teknik og Miljø henholder sig derfor til Energistyrelsen, der på Energistyrelsens hjemmeside oplyser, at man som nabo til et CO₂-lagringsprojekt ikke skal være bekymret. Hertil henviser Energistyrelsen til lovbestemte krav for anvendelse af undergrunden til lagring af CO₂, således CO₂ ikke slipper ud af lageret. Da CO₂ hverken er eksplosivt eller brandfarligt vil den største risiko ved et udslip være kvælning. Energistyrelsen oplyser at et stort udslip er ekstremt usandsynligt, og det er mere sandsynligt at et udslip vil ske ved en langsom sivning, hvor CO₂ vil blive opblandet med atmosfærisk luft og derfor ikke udgøre en fare. Energistyrelsen oplyser ligeledes, at udsivning til drikkevand er yderst usandsynligt, da lagringen sker langt dybere end hvor der indvindes grundvand.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør