

Svar på 10 dages forespørgsel om aftale om havneudvidelse

3. marts 2023
Side 1 af 10

Jakob Søgaard Clausen (Uden for parti), Thure Hastrup (Enhedslisten), Metin Lindved Aydin (Radikale Venstre) og Henrik Arens (Nye Borgerlige) har d. 17. februar 2022 stillet en række spørgsmål som relaterer sig til den indgåede aftale mellem S, KF, SF og V om udvidelse af Aarhus Havn.

Besvarelsen er udarbejdet af Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling, på baggrund af input fra Aarhus Havn og Aarhus Vand.

Miljøkonsekvensrapport

1. Medfører de ændrede forudsætninger for projektet for så vidt angår udstrækning, moleplacering og anvendt teknologi, at miljøkonsekvensrapporten skal ændres eller tilføjes en allonge med en ny vurdering af miljøkonsekvenserne?

Teknik og Miljø oplyser følgende:

For kommunens del af miljøkonsekvensrapporten betyder forliget at visualiseringen er blevet suppleret med visualisering fra Carl Nielsens Vej. Denne underbygger dels vigtigheden af sigtelinien og dels kumulationen mellem Yderhavnen og udviklingen omkring Tangkrogen, Lystbådehavnen og ReWater. Det vurderes ikke at dette giver anledning til ændrede vilkår i §25-tilladelsen eller fornyet høring.

For så vidt angår reduktion i behovet for klappning samt finde et egnet sted til klappning hører under Trafikstyrelsens ressort. Styrelsen overvejer processen for dette.

For så vidt angår CO₂-indsatserne så er det indsatser som vurderes særskilt i særskilte processer.

CO₂ udledning

2. Hvor meget CO₂ forventes de forskellige faser at udlede fra regnet kompensationstiltagene?

Aarhus Havn oplyser følgende:

I den politiske aftale står:

" 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.

Det betyder konkret, at der skal iværksættes kompenserende tiltag for anlægget, hvilket skal ske ved, at Aarhus Havn både minimerer den faktiske og

Borgmesterens Afdeling

Sekretariat, Erhverv og Kommunikation
Aarhus Kommune

Erhverv og Bæredygtig udvikling

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Direkte telefon: 23 32 94 27

Direkte e-mail:
mavj@aarhus.dk

Sag: EMN-2023-000649
Sagsbehandler:
Maria Fønss Vestergaard

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 forpligtelse til løbende at kompensere for CO₂-udledningen ved anlæggelsen af Yderhavnen forankres i den løbende afrapportering til Byrådet.”

Det forventes således, at der netto ikke er CO₂-ledning fra de forskellige faser, når der fraregnes kompenseringerne.

3. Hvordan ser den konkrete CO₂-beregning ud for at projektet bliver CO₂-neutral? Hvor meget skal hver af de forskellige kompensations tiltag bidrage med i CO₂- reduktioner?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at komme med en konkret CO₂-beregning af de enkelte kompenserende tiltag. Der er tale om en lang række tiltag på forskelligt modenhedsniveau, som vil blive konkretiseret og dokumenteret i takt med, at de udmøntes. Der vil ske en løbende koordinering og rapportering til byrådet omkring status, både i forhold til udledning fra anlægsbyggeriet og i forhold til de kompenserende tiltag.

4. Indebærer aftalen om havneudvidelsen, at der skal opføres vindmøller på nuværende/kommende havneareal eller i Framlev?

Borgmesterens Afdeling oplyser følgende:

Aftalen indebærer, at muligheden for etableringen af forskellige former for VE-anlæg i det fremtidige erhvervsområde ved Framlev, skal undersøges

3. marts 2023
Side 3 af 10

5. På studietur i Bergen blev Magistraten oplyst om, at Norge indregner skibsfart/havnedrift i kommunens CO2-regnskab. Hvordan vil Aarhus Kommunes CO2-regnskab se ud, hvis vi gør det samme?

Teknik og Miljø oplyser følgende:

I klimaregnskabet for Aarhus Kommune som koncern er udledningen forbundet med driften af Aarhus Havn regnet med.

I klimaregnskabet for Aarhus Kommune som samfund indgår udledningen fra færgedrift, og de cargoskibe der sejler mellem danske havne. Udledningen fra international fragt indgår ikke. Konkret regnes det ind på den måde, at det nationale brændstofforbrug til bl.a. færger og mindre cargoskibe fordeles ud på kommunerne, på baggrund af indbyggerantal.

Det er ikke muligt at beregne klimabelastningen fra skibstrafik ud fra de norske opgørelsesmetoder, da vi ikke kender disse.

Klapning

6. Hvor meget materiale forventes der samlet at skulle klappes for udvikelsens etape 1, ydermolen samt Rewater?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Aftalen om havneudvidelsen omfatter ikke Rewater.

Målet er fuldstændig at undgå klapning. Mængden reduceres med minimum 1,4 mio. m³ ved at nyttiggøre materialet på bagsiden af ydermolen. Ved at anvende den nyeste og bedste teknologi forsøges at undgå klapning af de resterende ca. 0,4 mio. m³ blødt havbundsmateriale.

Med den politiske aftale og den ændrede ydermole skal havbunden under molen analyseres. Der iværksættes derudover tiltag med henblik på at reducere mængden.

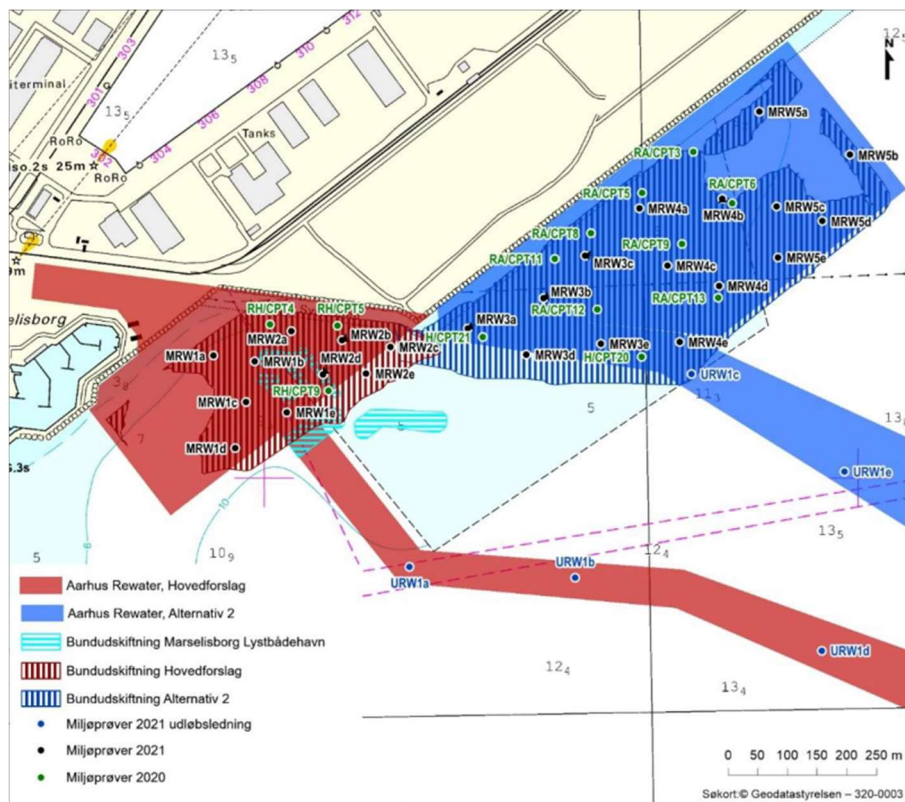
Aarhus Vand oplyser følgende:

Nedenstående omfatter alene klappingsbehov i relation til Rewater projektet, og ikke behov i relation til havneudvidelsen.

I forbindelse med Rewater, er der behov for at klappe materiale som er reel blødt havbund og sediment. Det øverste lag af havbunden i det område som der ønskes at bygge på, har en struktur og bæreevne som ikke i stand til at optage vægten af øen uden at blive ustabil.

De to placeringer som Aarhus Vand arbejder med, er Hovedforslaget og Alternativ 2, jf. nedenstående kort. De to forslag har forskellige mængder der skal klappes.

3. marts 2023
Side 4 af 10



Aarhus Vand har gennemført en del målinger og prøveboringer, for at kunne vurdere hvilken mængde der skal håndteres i de to placeringer og hvilken beskaffenhed materialet har. Nedenfor er angivet de mængder som der er i de to forslag til placering. Mængderne er inkl. en faktor 1,1 som Aarhus Vand har brugt for at kompensere for bulkning af materiale under læsning på transportpramme.

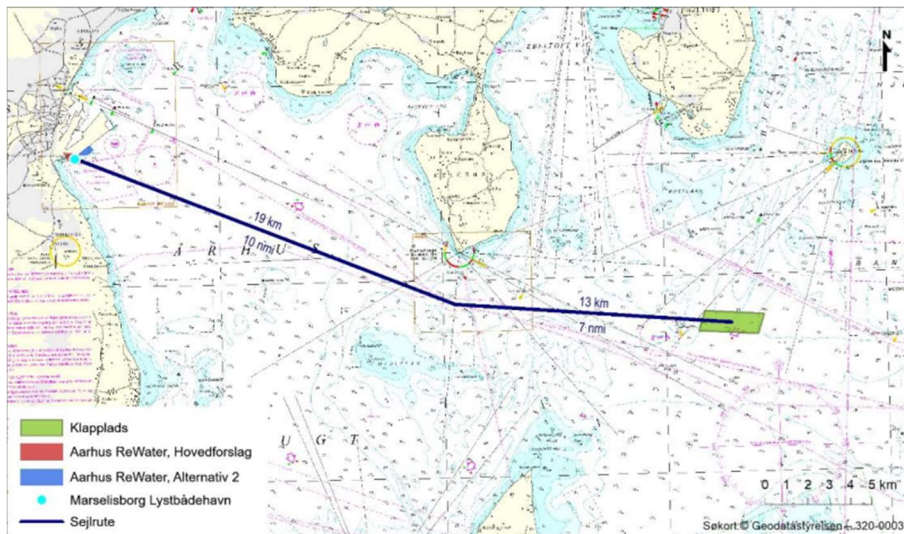
	Hovedforslaget	Alternativ 2
Blødbund og gytje	250.000 m ³	750.000 m ³

Der har tidligere været beskrevet større blødbundsmængder i Aarhus Vands oprindelige klappningsansøgning, men Aarhus Vand har arbejdet på at nyttiggøre materialet som graves op i forbindelse med bygningen af havledningen til opfyld over udløbsledningen.

Placeringen af klappfelt er angivet på kortet herunder; den grønne firkant er placeret i Hjelm dyb. Placeringen er blevet grundigt belyst og vurderet af

COWI og stedet anses for at være velegnet til at modtage blødbundsmaterialet fra Rewater.

3. marts 2023
Side 5 af 10



7. Hvor skal sedimentet klappes? Arealet bedes vist på et kort.

Aarhus Havn oplyser følgende:

I den politiske aftale er det besluttet, at der ikke skal ske klappning ud for Fløjstrup Skov. Derfor er Aarhus Havn i dialog med Miljøstyrelsen om alternativ placering. Den nye placering er endnu ikke fastlagt og kan derfor ikke vises på et kort.

Når en mulig placering er fundet, skal der gennemføres nye forundersøgelser og analyser fastlagt af Miljøstyrelsen, der står for den miljømæssige vurdering og godkendelse.

Flytning af sediment

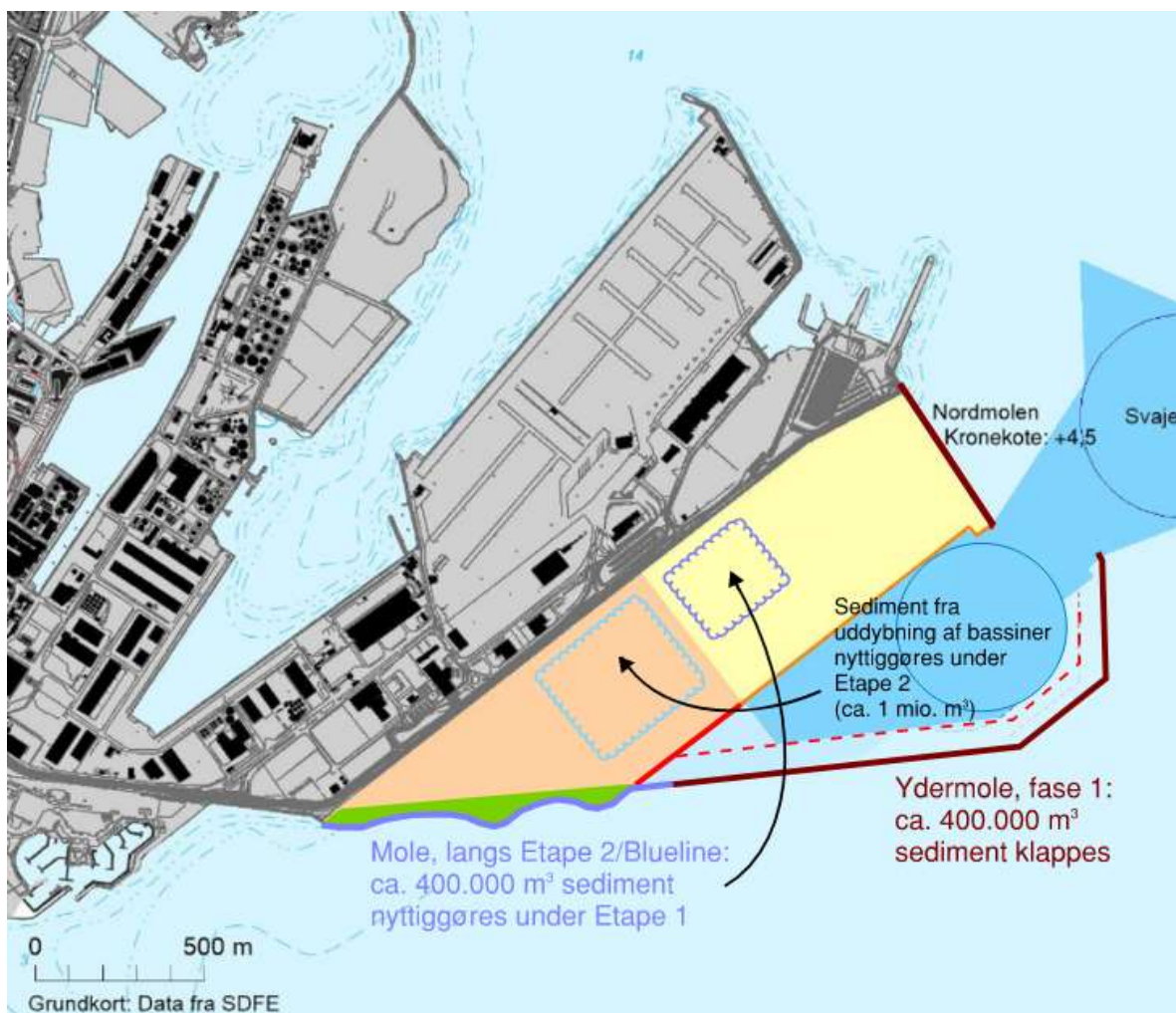
8. Med aftalen om havneudvidelsen skal der lægges sediment bag ydermolen. Hvor mange m³ er der tale om? Hvor langt skal det flyttes og hvor stort er området? Arealet bedes vist på et kort. Hvordan flyttes materialet / hvilke maskiner benyttes?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Der skal lægges ca. 1,4 mio. m³ sediment lægges bag Ydermolen.

Sedimentet skal nyttiggøres ved indbygning under de kommende terminalområder. Placeringen fremgår af nedenstående skitse. Materialet indbygges i celler, der etableres af ren jord fra bygge- og anlægsprojekter, f.eks. fra byggeriet af den nye Marselis tunnel.

Materialet opgraves med gravemaskine og sejles med pram den korte afstand fra opgravningsområderne til de kommende sediment-celler, hvor materialet placeres bag dæmninger. Metoden vurderes at være den mest skånsomme, fordi materialet forstyrres mindst muligt.



Endeligt valg af maskiner kendes ikke, idet der ikke er indgået kontrakt med den entreprenør der skal udføre arbejdet.

For at reducere miljøpåvirkningen vil det fremgå af udbudsmaterialet for uddybningsopgaven, at udførelsesmetode og valg af maskiner skal beskrives. De mest skånsomme metoder vil blive vægtet positivt under evalueringen af de modtagne tilbud.

9. Hvordan forhindres det, at der i forbindelse med flytningen udledes tungmetaller og næringsalte til vandsøjlen?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Forholdene er nøje beskrevet og analyseret i den tidligere indsendte ansøgning for klappning ved Fløjstrup Skov, hvor de samlede udledninger af kvælstof (N) er vurderet til mindre end 5 tons. Selve metoden i forbindelse med nyttiggørelse bliver helt sammenlignelig, men eftersom placering sker i celler bag dæmninger og i stillestående vand, så forventes den samlede udledning at blive tilsvarende eller lavere end udledning i de tidligere analyser. Hertil kommer en mindre udledning fra selve opgravningen. Den samlede udledning af kvælstof fra flytningen af sediment skønnes således til at være mindre end 10 tons. Til sammenligning udledes hvert år mere end 600 tons N til Aarhus Bugt fra andre kilder.

De valgte metoder vil give minimale udledninger, se beskrivelse i pkt. 8.

Langt størstedelen af det opgravede sediment er intakt havbund, og således rent sediment. En mindre del af sedimentet, der nyttiggøres, stammer fra Havnens tidligere klappingsplads ved Østmolen, men overholder Miljøstyrelsens grænseværdier for, hvornår sediment kan klappes. Denne del af sedimentet nyttiggøres nu i stedet for at klappes.

10. Har man erfaring og målinger fra lignende operationer andre steder i landet, der viser i hvilket omfang tungmetaller og næringsalte frigives?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Ja, erfaringer herfra indgår i den tidligere udarbejdede ansøgning for klappning, og vil også blive del af den kommende ansøgning for henholdsvis klappning og/eller nyttiggørelse af havbundmaterialet.

Landstrøm

11. I aftalen om havneudvidelsen fremgår det, at der skal etableres landstrøm til containerskibe. Dette var dog allerede planlagt. Teknisk Udvalg er i notat af 13. februar blevet oplyst om, at Aarhus Havn i andet kvartal 2023 vil igangsætte et forprojekt, som forberedelse til implementeringen af landstrøm. Gælder dette for både eksisterende havneareal og kommende havneareal?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Landstrøm til containerskibe er under udvikling og endnu ikke i drift. Aarhus Havn er i dialog med Hamborg Havn om et forprojekt som forhåbentlig kan danne grundlag for et egentligt projekt. Det nye er, at der vil blive etableret

landstrøm i den eksisterende havn. Dette vil blive videreført i Yderhavnen i forbindelse med etablering af containerkajen.

3. marts 2023
Side 8 af 10

12. Hvornår forventer Aarhus Havn, at det første containerskib kan tilsluttes landstrøm? Og hvornår forventer Aarhus Havn at alle skibe tilsluttes landstrøm?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Afhængigt af forprojektet og ombygning af containerskibene, der anløber Aarhus, vil det første containerskib kunne modtage landstrøm i 2026. Landstrøm til containerskibe er begrundet i det store energiforbrug, der er til køling af varerne i reefercontainerne. Etablering af landstrøm til containerskibe vil være en fremrykning fra det tidspunkt, hvor det bliver et lovgivningsmæssigt krav – formentlig 2030.

Aarhus Havn har ingen kvalificeret forventning til, hvornår de øvrige skibe er klar til at tilslutte sig landstrøm. Landstrøm er blot en af de grønne brændstoffer, der arbejdes med.

13. Ved etablering af landstrøm til krydstogtskibe fik Aarhus Havn tilskud fra såvel Aarhus Kommune som EU. Er det planen, at Aarhus Havn også skal modtage tilskud for at etablere landstrøm til containerskibe?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Aarhus Havn søger alle de relevante tilskudsmuligheder.

Borgmesterens Afdeling oplyser som supplement hertil følgende:

Byrådet vedtog på sit møde den 24. juni 2020 Magistratens indstilling om at godkende ansøgningen fra Aarhus Havn til Klimafonden om at yde et tilskud på 8 mio. kr. til etablering af et landstrømanlæg til krydstogtskibe på Aarhus Havn.

Aarhus Kommune har p.t. ikke bevilget tilskud til etablering af landstrøm til containerskibe.

14. Kan containerskibe undlade at benytte sig af et landstrømsanlæg? Hvis ja, hvordan bidrager landstrøm så til en CO₂-neutral havneudvidelse?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Containerskibe som ikke har mulighed for tilslutning af landstrøm, kan undlade at tilslutte sig landstrøm. Det er Aarhus Havns vurdering, at containerskibe, som kan tilslutte sig landstrøm vil gøre det.

3. marts 2023
Side 9 af 10

15. I Stiften d. 15. februar fremgår det, at Aarhus Havn ikke kan stille krav om, at krydstogtskibe slukker for dieselmotorerne når de ligger ved kaj og i stedet benytter det nye landstrømsanlæg. Vi vil gerne bede juridisk afdeling i Borgmesterens Afdeling om at vurdere hvorvidt dette er korrekt?

Borgmesterens Afdeling oplyser følgende:

Udgangspunktet er, at en havn har offentlig adgang. Det fremgår derfor af havneloven, at Aarhus Havn har modtagepligt og normalt ikke kan afvise skibe.

Undtagelserne til modtagepligten fremgår af reguleringen tilknyttet havneloven. Aarhus Havn kan f.eks. afvise skibe, hvis de f.eks. ikke lever op til reglerne om transport af farligt gods.

Aarhus Havn har ikke mulighed for at afvise et skib, fordi det ikke kan eller vil anvende det landstrømsanlæg, som havnen tilbyder.

16. Er det muligt at lave økonomiske incitamentter for at få skibe til at benytte sig af landstrømsanlæg fx ved at pålægge afgifter til skibe, som ikke benytter sig af landstrøm?

Aarhus Havn oplyser følgende:

Der er allerede fastlagt økonomiske incitamentter for at skibene benytter landstrøm. Dels er skibsafgiften lavere og dels forventes, at tilslutningen bliver fastlagt så den er konkurrencedygtig med alternativ brug af bunker.

Det er Aarhus Havns vurdering, at krydstogtskibe vil tilslutte sig landstrøm, hvis skibet og havnen er klar.

Borgmester Jacob Bundsgaard

/

Stadsdirektør Martin Østergaard Christensen

Rådmand Nicolai Bang

/
Direktør Henrik Seiding

3. marts 2023
Side 10 af 10