

Spørgsmål og svar

Under processen er der kommet specifikke spørgsmål, som knytter sig til det enkelte tema. Læs Aarhus Kommunes, Trafikstyrelsens og Aarhus Havns svar her.

1. Er kommunen opmærksom på, at det efter EU-domstolens fortolkning af vandrammedirektivets art. 4(1)(a) er forbudt at tillade projekter (både indenfor og udenfor havneområdet), der kan skade vandmiljøet i et område omfattet af vandplanen?

2. Agter kommunen at anvende undtagelsen i vandrammedirektivets art. 4(7) om bæredygtig vandanvendelse, og er kommunen opmærksom på de betingelser, som denne regel kræver?

Kommunen og Trafikstyrelsen har sammen svaret nedenstående:

Kommunen (og Trafikstyrelsen, da det er forudsætningen for deres tilladelse at VRs målsætninger overholdes) er opmærksom på vandrammedirektivets art 4(1), jf. afgrænsningsnotat.

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 3 er der en oversigt på tabelform over rapportens indhold. Her er forholdet og opmærksomheden på VR nævnt flere gange.

I kap. 10 går man tættere på og er også inde på forholdet med at tilstanden ikke må forringes. Man konkluderer, at klapningen kan finde sted uden at Vandrammedirektivet tilsidesættes.

3. Hvordan agter kommunen at håndtere de forskellige lovkrav om miljøvurdering ved udvidelsen af Aarhus Havn, hvor der bl.a. skal laves en miljøvurdering af Kystdirektoratet vedrørende havneopfyldning, og kommunen skal lave miljøvurdering af spildevandsplan, af spildevandstilladelse, at det byggeri, som i øvrigt agtes opført på det kommende havneareal, og efter hvilke andre lovbestemmelser mener kommunen, der i øvrigt skal gennemføres miljøvurderinger, før det fornødne plangrundlag og de fornødne tilladelser kan meddeles?

Kommunen har besvaret nedenstående:

Af Miljøkonsekvensrapporten fremgår en oversigt (afsnit 3.11, side 49) over de nødvendige tilladelser, som er en forudsætning for realisering af havneudvidelsen.

Kystdirektoratet har været involveret som VVM-myndighed for uddybninger og anlæg på søterritoriet, herunder uddybning af den eksisterende sejlrende udenfor havnegrænsen. Efter uddybning af sejlrenden er udgået af projektet, er Kystdirektoratet ikke længere involveret som myndighed, og der skal ikke gives tilladelse til uddybning.

Trafikstyrelsen meddeler tilladelse til opfyld. Deres tilladelse meddeles administrativt, og deres proces kører parallelt med Aarhus Kommunes. (Tilladelse til uddybning efter Havneloven (LBK nr. 457 af 23/05/2012.) og den tilhørende bekendtgørelse (BEK nr. 517 af 24/03/2021).

Aarhus Kommune vurderer at tillæg nr. 3 til Aarhus Kommunes Spildevandsplan 2017-2020 ikke er omfattet af kravet om miljøvurdering. Afgørelsen kan ses [Forslag til tillæg nr. 3 til spildevandsplan 2017-2020 – Yderhavnen, etape 1 \(Hearing deadline has passed\) | Høringsportalen - Aarhus kommune](#) og kan påklages 4 uger efter offentliggørelsen. Klagevejledningen findes i afgørelsen.

I henhold til § 10 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) er der truffet afgørelse om, at lokalplanen og kommuneplantillægget er omfattet af kravet om miljøvurdering, jf. lovens § 8, stk. 2, idet planen fastlægger anvendelsesbestemmelser for anlæg opført i lovens bilag 1 og 2. Miljørapporten er udarbejdet som en selvstændig rapport, der er fremlagt offentligt sammen med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. Miljørapporten kan ses sammen med Lokalplanforslaget på lokalplanportalen. Rapporten ligger under lokalplanforslaget.

Lokalplanforslaget er ikke byggeretsgivende for "etape 2", og for at opnå byggemulighed på etaperne, skal der vedtages ny/nye lokalplaner.

4. I brev af 28 August 2018 skriver Aarhus Havn til Teknisk udvalg i Aarhus Kommune: "I løbet af de seneste 12 år er der udført landvinding på ca. 48 ha i tre områder. To af områderne ligger, som angivet i notat fra MTM dateret 16.08.18 ved Omniterminalen (ca. 26 ha) og i området ved Containerterminalen (ca. 16 ha). Af de 26 ha ved Omniterminalen er ca. 10 ha stadig under opfyldning. Området ventes helt fyldt i 2019. Herudover udestår alene 4 ha ved kajen, som fyldes med sand. I 12 års perioden er der herudover i selve Containerterminalen etableret ca. 6 ha med sand."

Hvorfor er denne beskrivelse ikke med - der nævnes alene at havnen har afstået 60 ha de sidste 10 år, men denne information må jo også være vigtig. Vi ønsker en samlet oversigt over alle arealer på Aarhus Havn så det tydeligt fremgår hvornår de er etableret, størrelse og hvornår de evt. er overgået til kommunen.

Oversigt er vedlagt, som er lavet af Aarhus Havn.

5. Det har ofte været ytret at der er tale om en havneflytning og at den underliggende strategi er at havnen får etableret arealer som over en årrække overgår til byen og at Aarhus Kommune har store gevinster derved. Vi mener derfor at dokumentation skal fremlægges for alle arealer der er overgået fra havnen til byen, hvilken afregning der er sket for disse arealer mellem havne og byen samt en oversigt over hvilke priser disse arealer efterfølgende er solgt for til private bygherrer.

Det kan jeg ikke umiddelbart hjælpe med. Jeg forsøger at tage spørgsmålet videre til de i forvaltningen, som sidder med Kommunal Arealudvikling.

6. I brev af 28 august 2018 siger havnen til Teknisk Udvalg: "Et eksempel på teknologisk udvikling er håndtering af containerne på pladsen, som bliver mere og mere automatiseret. Her viser erfaringerne fra andre havne, at det er økonomisk mest fordelagtigt at indrette en ny terminal i stedet for at ombygge den gamle. Den gamle terminal omdannes i stedet til helt andre godstyper."

Når den gamle containerterminal omdannes så finder vi det ejendommeligt at havnen ikke har beskrevet hvordan de eksisterende arealer skal anvendes. Hvorfor er det ikke behandlet i rapporten? Eller er det fordi det skal frasælges til bymæssig udnyttelse?

Havnen har svaret nedenstående:

Det er en misforståelse, at eksisterende containerterminal tænkes anvendt til andre formål. Bemærkningen er alene indsat for at sige, at automatisering i eksisterende terminal først vil kunne gennemføres, når ny terminal er taget i brug. Herefter vil der være mulighed for at ombygge eksisterende terminal. Men det er fortsat til containere. Den nye terminal er beregnet til alene at tage væksten de kommende år – ikke som erstatning.

Der er ikke planer om, at eksisterende containerhavn skal overgå til byformål. (Aarhus Kommune)

7. Når havnedirektøren i en kronik i Stiften siger, at en række af virksomhederne på havnen har brug for disse udvidelser, ellers flytter de. Har havnen så lavet aftaler med disse virksomheder på forhånd, så man på den måde har bindende aftaler på størstedelen af de nye områder, inden arbejdet sættes i gang. Vi ser jo denne metode er almindelig ved byggeri hvor entreprenøren sikrer at f.eks. mindst halvdelen af et etagebyggeri er solgt/udlejet inden byggeriet endelig sættes i gang? Hvis ikke, bør udvidelsen så ikke sættes i bero til sådanne aftaler foreligger?

Havnen svarer nedenstående:

Havnedrift fungerer ikke som byggeri. Det er ikke muligt at lave udlejningsaftaler før havnen er etableret. Typisk vil arealerne blive udviklet sammen med lejeren.

Der er tale om hensigtserklæringer med henblik på lejeaftaler, når byggeri er klar til brug.

8. Fredericia havn siger at de forventer ledig kapacitet på tankanlæg fordi olie/gas nærmest er i frit fald. Hvorfor mener Aarhus Havn at det er nødvendigt med 7,5 ha til dette? Hvorfor ikke udnytte ledig kapacitet i Fredericia? Havnen ligger jo midt i en by så hvorfor udsætte byens borgere for unødige risici for noget så farligt som tankanlæg?

Havnen har svaret nedenstående:

Aarhus Havn kan ikke forholde sig til Fredericia, men os bekendt er der ikke tanke, der kan bruges til de grønne produkter, som ønskes i Aarhus. Desuden er brændstofferne til bunkring (påfyldning af skibsbrændstof) af skibe mm som anløber Aarhus. Derfor giver det ingen mening med tanke i Fredericia til disse produkter. Se i øvrigt Yderhavn.dk Tankfarm under Analyser og Rapporter.

9. Hvordan beregner VVM rapporten de CO₂e udledninger, som havneudvidelsen medfører?

Svar:

Metoden som er anvendt følger "Best Practise" for Miljøkonsekvensvurderinger/VVM'er. Det gælder både omfang og detaljegrad. Her kan nævnes projekterne: Lynetteholm, Odense Letbane, Letbane Ring 3, Den faste forbindelse over Femern Bælt, Nordhavnstunnel, Metrocityring.

For anlægsfasen er estimeret en samlet CO₂e-udledning for det samlede anlægsprojekt. Heri indgår CO₂e-udledning relateret til transport, anvendelse af entreprenørmaskiner samt produktion af materialer. Estimatet er baseret på data fra nutidig teknologi.

For driftsfasen er estimeret en CO₂e-udledning per år relateret til forbrug af energi på havnen. Herudover er der lavet kvalitative vurderinger i forhold til CO₂e-udledning for transport af gods såfremt Yderhavnen etableres sammenlignet med 0-alternativet, hvor Yderhavnen ikke etableres.

- anvender man FNs beregninger ud fra geografisk område? Nej, i Miljøkonsekvensvurderinger vurderes projektet og den ændring i CO₂e-udledning som projektet giver anledning til i både anlæg og drift. Dette sammenlignes med et 0-alternativ (uden etablering af yderhavnen).

- betyder det, at udledninger fra biomasse, international transport samt indlejret CO₂ i nettoimport af varer ikke medtages i disse opgørelser? CO₂e-udledning relateret til transport og produktion af materialer, der anvendes i anlægsfasen er medtaget uanset hvor transport og produktion sker. Hvis der her tænkes på CO₂-udledning fra produktion af vare som skibene, som anløber havnen i driftsfasen sejler med, så er det ikke taget med i vurderingerne. Dette ud fra en betragtning om at Yderhavnen i forhold til 0-alternativet ikke giver anledning til mere import/ mere forbrug.

Der er ikke antaget brug af biomasse i beregningerne.

10. Er det sådan at alle materialer til anlæg, der produceres uden for enten 1) Danmark eller 2) uden for Aarhus kommunen ikke medgår med deres CO₂ udledninger?

Svar:

CO₂ udledning fra produktion af de væsentligste materialer der anvendes ved anlæg af Yderhavnen er medtaget i opgørelsen af CO₂ udledning for anlægsfasen uanset hvor de produceres. CO₂e-udledning fra produktion af materialer er beregnet ud fra et livscyklusperspektiv (dvs. inkl. udvinding, produktion, transport mv. for materialer, uanset hvor de bliver produceret), og ikke et geografisk perspektiv.

11. I forlængelse af det sidste: Er udledninger fra stål og beton til anlæg medtaget? (jf. s. 499)

Svar:

ja, jf. foregående.

12. Er det rigtigt forstået, at VVM-rapporten ikke belyser CO₂e udledninger fra driftsfasen?

Nej, det er ikke korrekt. Der er estimeret en CO₂e-udledning per år relateret til forbrug af energi på havnen ved drift. Se også punkt 1.

Det er en normal afgrænsning for projekter der også er benyttet i dette tilfælde.

Vi finder det væsentligt at oplyse, at flere havnefaciliteter ikke i sig selv skaber mere transport eller CO₂-udledning. Det er behovet for godstransport med forsyning af varer der skaber transportbehovet.

Havnefaciliteter giver mulighed for, at godstransporten kan ske via en transportkæde gennem havnen.

Eftersom skibstransport er den mest miljørigtige transportform, så vil alternative transportkæder medføre en forøget CO₂-udledning.

13. VVM regner med at havneudvidelsen vil forøge antallet af anløb af skibe til Aarhus havn - med 1.000 kommercielle skibe i 2050 (uden krydstogtskibe, færger m.v.), heraf små 400 containerskibe. Ved man hvor meget disse ekstra skibe vil betyde for CO₂ udledningerne?

Svar:

Antagelsen er at hvis ikke Yderhavnen etableres vil varerne/godset transporteres ind i landet og rundt til de rette modtagere alligevel. Det vil ske med øget anvendelse af transport med lastbiler eller tog, transportformer som også har en CO₂ udledning. I den sammenhæng er skibe den transportform der har det mindste energiforbrug per ton gods per km.

Der er ikke lavet trafikanalyser som mere præcist belyser ændring af transport af gods som følge af etablering af Yderhavnen set i forhold til et 0-alternativ, idet det har været vurderet at blive for usikkert med en driftsfase der ligger så langt ude i fremtiden.

Generelt er selve skibstransporten, lastbiltransporten såvel som andre transportformer ikke omfattet af undersøgelsen.

14. Hvor meget udleder de ekstra lastbiler, som havneudvidelsen medfører og den deraf følgende ekstra transport af gods i lastbiler og øvrige køretøjer?

Svar:

Hvis der tænkes på anlægsfasen er transport af materialer medtaget i beregningerne.

I driftsfasen vil yderhavnen set i forhold til 0-alternativet ikke give anledning til mere import/ mere forbrug. En øget godsmængde med skib til Yderhavnen vil reducere transport andre steder blandt andet med lastbil, og dermed reduceres CO₂ udledningen herfra.

Dette er vurderet kvalitativt jf. punkt 1 og 2. Der er som anført ovenfor ikke lavet kvantitative beregninger af ændring i trafikarbejdet som følge af etablering af Yderhavnen og dermed heller ikke af ændring i CO₂-udledning.

Havneudvidelsen medfører ikke i sig selv forøget transport eller udledning.

15. VVM regner med cirka 4.500 ekstra køretøjer i døgnet som følge af havneudvidelsen, hvoraf 2/3 = 2800 er lastbiler. Indgår udledningerne herfra i redegørelsen for klimapåvirkning?

Svar:

Se svar under punkt 14

16. Hvor meget udleder det ekstra gods, som importen ifm. havneudvidelsen forårsager, dvs. hvor meget CO₂ er indlejret i dette gods? Indgår dette i VVM-rapportens analyse af klimapåvirkning?

VVM regner med ekstra 5,5 mio. tons gods årligt, det er i sagens natur varer, der er produceret i udlandet (ofte Asien) og ofte via fossile brændstoffer.

Svar:

Se svar under punkt 14

17. VVM forholder sig ikke til en fremtid med selvkørende el-lastbiler som alternativ til skibstransport - hvordan påvirker det VVM-rapportens brændstof - km - ton CO₂ beregninger?

Svar:

Korrekt: Vi forholder os ikke til disse ændringer, der for såvel lastbiler som skibe vil medføre en reduceret udledning. Se svar under punkt 14.

18. VVM siger at der er tale om omstilling til en mere bæredygtig transportform (skibe frem for lastbiler), men man forholder sig så vidt vi kan se ikke til Power-t-X's udfordringer:

1) Tidsfaktoren: Det tager lang tid at udskifte containerskibe (o.a. skibstyper) til nye brændstoftyper. Et containerskib har gennemsnitligt en levetid på 20-25 år, og ingen udskifter til PtX før skibet er udtjent. Mærsk regner til eksempel med at de i 2030 vil have udskiftet 12 skibe ud af deres samlede containerflåde på 750 skibe til at bruge metanol. Disse 12 skibe skal stadig samtidig - foruden metanol - kunne anvende traditionelt fossilt brændstof. Mærsk er formentlig i front, hvad omstillingen angår.

Svar: MKV'en har ikke forholdt sig til PtX og udvikling af nye brændstoffer til transport (skibe og lastbiler) eller hvordan og i hvilken hastighed det vil ske. Alt andet lige er skibstransport den transportform der anvender mindst energi (kWh) per ton gods per km.

2) Begrænsningen på forsyning med VE strøm: Der vil næppe være 'grøn strøm' nok fra vind og sol til at forsyne PtX skibe med el fra vedvarende energi.

Som eksempel: Tilvejebringelse af el (til brintproduktion) til de ovennævnte 12 skibe vil kræve al strøm fra 6

4MW standard vindmøller (Aarhus installerer 6-8 sådanne vindmøller alt i alt frem til 2030; al strøm fra Aarhus' kommende VE-anlæg skulle med andre ord gå alene til disse 12 skibe).

Svar: *Se punkt 18.1*

3) PtX udleder CO₂: De første PtX skibe vil komme til at anvende metanol. Men metanol udleder CO₂ ved anvendelse. Er det medtænkt i VVM rapportens konklusioner omkring fremtidens bæredygtige skibstransport? Se punkt 8.1

Svar: *Se punkt 18.1*

4) PtX fordrer fortsat afbrænding af biomasse for at tilvejebringe tilstrækkelig CO₂: Metanol produceres bl.a. ved at kombinere CO₂ fanget fra kraftværkernes afbrænding af biomasse eller affald med brint produceret ved elektrolyse fra strøm fra VE-kilder. Biomassen består langt hen af træflis og træpiller fra skove der ikke længere kan opsuge og lagre CO₂. Størstedelen er fældet udenlands, hvor man ofte undlader at genplante og ofte indgår fældningerne ikke i produktionslandets CO₂ regnskab, hvilket begge dele er basisforudsætninger hvis man vil regne biomasse CO₂-neutralt.

Svar: *Se punkt 18.1*

19. Indgår det i VVM rapportens beregninger, at havnens største eksport kommer fra virksomheder som Danish Crown og Arla, dvs. fra danske varetyper, som man i lyset af klimaforandringerne må forvente vil have langt færre eksportpotentialer i fremtiden?

- Det er bl.a. relevant fordi: Så vidt vi ved vil skibe kun anløbe havne med varer, hvis de kan regne med at skulle sejle derfra igen fuldtlastede med varer, så man undgår at sejle med halvfylde skibe.

Svar: *Aarhus Havn har ingen forventning/antagelse om, at eksporten af danske varetyper vil falde i fremtiden. Eksporten er gennem de seneste 10 år steget.*

20. Har man i fremskrivningen af verdenshandelen med containere - hvor VVM forventer global vækst frem til 2050 - inddraget mulige alternative scenarier?

- Til eksempel: Har man indtænkt scenariet Peak Container fra McKinsey rapporten om fremtidens containertransport frem til 2043? Rapporten beskriver blandt 4 sandsynlige scenarier, ét muligt scenarie hvor fremtiden er påvirket af handelskrige, geopolitiske spændinger og 'near shoring' (lokalisering af produktion) som tilsammen resulterer i 'peaking' og absolut fald i international handel.

Svar: *Generelt er der mange forskellige scenarier fra forskellige institutioner. Vores scenarie fremgår af MKV-rapporten, og vi mener det er dækkende, jf. afsnit 5.4.4 og det underliggende Behovsnotat, bilag 10. Siden dette scenarie blev udfærdiget har stigningen i godsomsætning ligget på et lidt højere niveau end forudsat i rapporten.*

21. "Bilag 08 - Miljøvurdering af ny Klapplads Fløjstrup" side 104 omtales 4000 ture mellem yderhavnen og klappladsen. Er CO₂ belastningen medregnet og i bekræftende fald hvordan?

Svar:

Ja, det er taget med og regnet efter samme metode som i MKV med den givne mængde.