

Kære Miljøminister Magnus Heunicke – havets minister!

Kære Transportminister Thomas Danielsen

Kære Miljøordførere i Folketinget!

### **Omstridt lokalplan inddrager dele af Aarhus Bugt til ny havn i stedet for et oplagt alternativ, der naturmiljø- og klimamæssigt er langt at foretrække.**

Som det nok er mange af jer bekendt, har Aarhus Byråd til hensigt at foretage en meget stor opfyldning af Aarhus Bugt til en havneudvidelse og et nyt rensningsanlæg – altså en inddragelse af søterritoriet.

#### **Klapning af sediment i store mængder**

Havneudvidelsen skaber en række problemer for klima, natur og vandmiljø. Et problem er, at der skal dumpes = klappes 400.000 m<sup>3</sup> i forbindelse med havneudvidelsen og 240.000 m<sup>3</sup> i forbindelse med rensningsanlægget. Der er ikke tale om jomfrueligt havsediment. Netop dér, hvor man vil inddrage en del af søterritoriet, ligger et gammelt deponi fra en tid med lempeligere miljøregler, og i materialet er en række miljøfarlige forurenende stoffer – både TBT, tungmetaller og næringsalte.

Aarhus Havn havde oprindeligt ønsket at klappe sit materiale ud for Fløjstrup Strand otte km syd for havnen, og Aarhus Vand havde planlagt at klappe ved Hjelm Dyb syd for Ebeltoft. Begge kommunalt ejede virksomheder har imidlertid fået klart svar fra Miljøstyrelsen om, at dette ikke vil være muligt i henhold til EU's vandrammedirektiv. Så langt så godt.

Vi kan se af aktindsigt, at Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard har taget sagen op med Miljøministeren. Efterfølgende har Aarhus Havn og Miljøstyrelsen sammen tilsyneladende fundet et muligt klapområde ved Yderflak, som ligger 10-15 km vest for Sjællands Odde og ca. 45 km øst for Aarhus Havn. Holdningen er tilsyneladende, at hvis EU's vandrammedirektiv forhindrer klapning af miljøforurenet bundmateriale i de kystnære zoner, så må man bare sejle lidt længere ud, hvor Vandrammedirektivet ikke gælder. **Men forureningen er lige slem, uanset om man klapper materialet 2 km eller 12 km fra land!**

*Formålet med denne henvendelse er at råbe vaqt i gevær og få et samfundsmæssigt, helhedsorienteret perspektiv ind i sagen, inden det er for sent.*

Et nyt rensningsanlæg kan sagtens placeres andre steder end på en opfyldning ude i Aarhus Bugt. Kommunen har endda selv udpeget et alternativt område på det eksisterende havneareal lige indenfor kajen. I dag ligger der her et jordbehandlingsanlæg. Objektivt set kan dette anlæg lige så godt placeres på et industriområde udenfor havnen akkurat som de fleste af jordbehandlingsfirmaets øvrige 10 sites i landet.

Hvis der ikke skal hældes jord og byggeaffald i Aarhus Bugt, er det u hensigtsmæssigt at transportere alt miljøforurenet jord og murbrokker tværs gennem byen ned til havnen, for bagefter at køre det meste retur gennem byen og ind i landet efter endt behandling. Det hører med, at en flytning af jordbehandlingsanlægget i modsætning til alle andre løsninger vil være en ret billig operation.

#### **Optimeringspotentiale på nuværende arealer**

I Danmark har vi en stor selvforståelse af, at vi er et grønt foregangsland på den globale scene. I Aarhus eksporterer vi f.eks. grønne løsninger på vandforvaltning, teknologi og spildevand til Indien og Afrika. Helt så grønne og skarpe er vi desværre ikke på basal havnedrift. Aarhus Havn mener selv, at den driver havnen effektivt. En uvildig sammenligning med andre havne i Nordeuropa viser imidlertid, at Aarhus Havn ligger i bund effektivitetsmæssigt med kun det halve antal containere håndteret pr. areal og kajlængde som i Bremerhaven og Hamburg. Absurd er det også, at antallet af tomme containere gennem de seneste syv år

er næsten fordoblet fra lidt over 100.000 i 2014 til over 200.000 i 2021 på havnen i Aarhus, hvilket også optager masser af kvadratmeter. 1/3 af aktiviteten i Aarhus består af tomme containere! Ifølge Danmarks Statistik udgør tomme containere mere end 30% af aktiviteten på Aarhus Havn.

I vores nabolande håndterer tilsvarende havne som Aarhus meget mere gods og containere på et forholdsvis mindre areal. Ved at lade sig inspirere af velafprøvede og implementerede løsninger til håndtering og stakning af containere på havne så tæt på som i Nordtyskland, er det muligt at forøge kapaciteten på Aarhus Havn betragteligt – **en kapacitetsforøgelse langt udover det af havnen optimistisk fremskrevne behov**. Foreningen Beskyt Aarhus Bugten har forud for byrådets beslutning orienteret politikerne om en helt oplagt mulighed, som Aarhus Havn og Aarhus Kommune desværre ikke har undersøgt og ladet indgå i beslutningsgrundlaget. Firmaet Hamburg Port Consulting har gennem de seneste 46 år bistået internationale havne i mere end 1700 optimeringsprojekter. Firmaet har sendt en udførlig dokumentation for, hvorledes man kan ny-designe den eksisterende containerterminal i Aarhus til sagtens at kunne håndtere de næste 30 års vækst i henhold til Rambølls fremskrivning, dvs. en vækst fra 758.000 tyve fods containere/år til 1,25 mio. containere/år. Firmaet peger på Container Terminal Tollerort i Hamborg som værende en terminal, der kan sammenlignes med Aarhus'. Tollerort har en kapacitet på 2,2 mio. containere/år på et opbevaringsareal på 70 ha og en kajlængde på 1450 m. Omregnes dette til Aarhus eksisterende areal og kajlængde får vi en kapacitet på 1,57 mio. containere/år.

**Aarhus Havns ønsker om at udvidelse af kapaciteten kan således ske uden at påvirke naturen, vandmiljøet, klimaet og uden at bruge samfundets ressourcer på havbunden.** Samtidig kan der ske en tiltrængt udskiftning af forældede, dieseldrevne maskiner på Aarhus Havn! Omkostningerne til denne løsning til kapacitetsudvidelse er mange gange mindre end alternativer som en traditionel udvidelse af havnens areal ud i bugten.

Desværre bliver denne indlysende og billige løsning, der også tager hensyn til klima, natur, havmiljø og biodiversitet, ikke realiseret – i hvert fald ikke, hvis det står til det lokale byråd. I juni 2023 har et flertal af lokalpolitikere nemlig vedtaget i en lokalplan, at kapaciteten på havnen skal forøges som et stort, traditionelt anlægsprojekt ved at hælde sand, jord og beton ud i bugten. Projektet er meget omfattende. Det indebærer blandt andet, at ca. 135 ha af bugten inddrages. Til opbygning af de nye havnearealer har havnen søgt staten om tilladelse til indvinding af 4-6 mio. m<sup>3</sup> sand oppumpet fra den naturlige havbund syd for Hjelm et godt stykke væk fra Aarhus. Mængden svarer til, at hele Rådhuspladsen i København fyldes med sand i op til 150 meters højde! Sandsugning af så kolossal en mængde omdanner et velfungerende havområde med marint liv til noget, der minder om et månelandskab på havbunden – tømt for liv, der kun langsomt genindvandrer, og ofte tabes permanent. Dette er et stort og alvorligt indgreb i vores havmiljø.

Hertil kommer, at der er tale om en råstofressource, der efterhånden er mere og mere sparsom, og som vil kunne bruges til mange andre infrastrukturprojekter i Danmark i de næste mange år, og som vi som samfund skal holde fornuftig husholdning med.

#### **Byens nærhed til bugten – umistelige herlighedsværdier**

Når havnen endnu en gang udvides ud i bugten vil den rent fysisk sluge noget af den naturlige bugt, der bliver sløjftet for altid. Bugten er et fælles eje og hver kvadratmeter, der sløjftes, har en værdi, som koster et beløb på bundlinjen. Desuden er der tab og skader ved udvidelsen på rekreative værdier, herlighedsværdier, friluftslivet, fiskeri og andre forhold. Der vil også ske en negativ påvirkning af vandkvaliteten i bugten ved re-suspension af næringsstoffer og tungmetaller – et tidligere dumpningsområde for havneslam skal bl.a. opgraves og flyttes!

En samlet oversigt over konsekvenserne af en havneudvidelse - skader og negative påvirkninger – af klima, natur miljø, fiskeri og andre interesser, er det ikke lykkedes Aarhus Havn eller beslutningstagerne i Byrådet at frembringe. Dette har dog ikke hindret en lokalpolitisk beslutning!

I denne sag med vidtrækkende konsekvenser for havmiljø, råstoffer og økonomiske ressourcer savnes et overordnet, samfundsmæssigt perspektiv! Staten er myndighed på søterritoriet og for de marine råstoffer. Når staten behandler Aarhus Havns ansøgning er det nødvendigt at have et overblik over tab og skader. Her er der måske hjælp at hente hos finansminister Nicolai Wammen og klimaminister Lars Aagaard, der 27. januar 2023 offentliggjorde et nyt, grønt bruttonationalprodukt (BNP), der i en model netop inddrager naturen, herlighedsværdier og vandmiljøet (og dermed også bugten og de indre farvande) i regnestykket over samfundets økonomiske aktiviteter. Med de store tab og skader på samfundsværdier samt udvidelsens konflikt i forhold til vandmiljøet, bør det være i samfundets interesse at anvende tankegangen bag det nye grønne BNP for at få et overblik over omfanget af omkostninger ved denne lokalplan.

Man kan også spørge, hvorfor den helt oplagte løsning med at øge kapaciteten på havnen i stedet for blindt at øge havnens areal ikke er blevet undersøgt!

**Vi vil opfordre ministre, miljøordførere og statslige myndigheder til at underkende en havneudvidelse for i stedet at foreslå behovet for øget kapacitet løst gennem modernisering og effektivisering på eksisterende arealer .**

Med venlig hilsen på gruppens vegne

Svend Erik Kristensen

t. 29451612

Bag denne henvendelse står følgende foreninger/organisationer

Midtbyens Fællesråd

Frederiksbjerg og Langenæs Fællesråd

Aarhus Ø Fællesråd

Holme, Højbjerg, Skåde Fællesråd

Danmarks Naturfredning, lokalafdeling Aarhus

Danmarks Sportsfiskerforbund, Natur og Miljøteam Aarhus og Djursland

Østjyske lyst- og fritidsfiskere, ØLF

Komiteen Bæredygtig Kystkultur

Den Grønne Ungdomsbevægelse i Aarhus

Doughnutgruppen

Det Fælles Bedste

Akademisk Arkitektforening Østjylland

Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark

