

SÅDAN AFGIVER DU HØRINGSSVAR + TEMAER OG ARGUMENTER

Høringsperioden hos Trafikstyrelsen: 4. april til 31. maj 2024 (deadline)

Hørings svar stiles til vvm@trafikstyrelsen.dk – angiv journal nr. 2021-000267

Se høringsmaterialet, inspiration til høringssvar, oplæggene fra borgermødet og videoen 'Sådan laver du et høringssvar' på www.beskythavmiljoet.dk

Høringsmaterialet hos Trafikstyrelsen:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2024/apr/hoering-af-supplerende-miljoekonsekvensrapport-for-udvidelse-af-aarhus-havn>

Høringscaféer:

- Fredag d. 3. maj kl. 15-17 i Sager der Samler, N.J. Fjords Gade 2 bygning D
- Tirsdag d. 7. maj kl. 17-19 i Cafe Mellefolk, Mejlgade 53 - midterbygningen, 1. sal
- Mandag d. 13. maj kl. 16-18 i Sager der Samler, N.J. Fjords Gade 2 bygning D

Personer fra 'havnegruppen' er værter, vil kunne svare på spørgsmål og hjælpe med, hvordan man praktisk/formelt indsender sit høringssvar. Der er kaffe på kanden!

BEHOV for en havneudvidelse? Argumenter imod!

Havnen har IKKE gennemført nogen analyse af optimeringspotentiale.

Der er intet gjort for at undersøge hvor meget plads, der kunne frigives, hvis man flyttede alle lejere, der ikke har havnerelateret aktivitet til andet erhvervsområde i Aarhus, f.eks. til den planlagte Dry Port. Det kan gøres over tid.

Rambølls behovsanalyse spår vækst på stort set alle områder – hvis vi ser på alt andet end containere, og yderligere tager højde for at DLG, der har udgjort mere end 40% af alt andet gods, vil flytte til Skærbæk, vil vi se, at Rambølls estimater er helt uden hold i virkeligheden.

Der er ikke taget højde for Mærsk' stop for anløb af den store mainliner.

Der er ikke taget højde for at gøre noget med andelen på 30-40% af tomme containere - hvilket i øvrigt helt automatisk vil forsvinde, når ophør af anløb med Mærks mainliner kommer.

Økonomisk har vi meget aktuelle eksempler – Frederikshavn og Hanstholm – hvor overinvestering og urealistiske behovsprognoser fører de kommunale ejere i - økonomisk uføre.

Der bør forlanges en ledelseserklæring fra Mærsk, hvoraf det fremgår, at Mærsk udtrykkeligt mener, der er behov for mere areal på havnen.

KLAPNING og hvordan det skader havmiljøet og biodiversiteten

Aarhus Havn har søgt om klappning af blød havbund med MiljøForurenende Stoffer (MFS) på Yderflak 2 mellem Hjelm og Sjællands Odde. I alt 400.000 m³ – svarer til mindst 10.000 vogntog (store lastbiler med anhænger.)

Klappning vælges af kortsigtede økonomiske hensyn. Systematisk undervurdering af økonomisk og samfundsmæssig værdi af en velfungerende havnatur i balance.

Betyder spredning af sediment til større havområde. Naturlig bundflora og fauna forstyrres og levesteder ødelægges. Kan kvæle og reducere vækst af ålegræs og havtang.

Næringsalte (N og P) og evt. MFS frigives og genaktiveres. Fremmer algeproduktion med risiko for iltsvind. Organisk indhold fører også til algevækst, bortskrygning af planter og iltsvind.

Algevækst, iltsvind og uklart vand betyder at fisk flygter. Det samme med den beskyttede art, marsvin. Økologisk tilstand og fiskebestandene er presset nok i forvejen. Fiskerne finder, at havområderne omkring Yderflak 2 er blandt de få og vigtigste leveområder for fisk i indre farvande.

Langtidseffekterne kendes ikke. Erfaringsmæssigt ligger havbunden død hen.

Miljøkonsekvensrapporten (MKR) er præget af sparsom vidensgrundlag, bagatellisering af effekterne, mangelfulde data og oplysninger. Den er ikke i tråd med økosystembaseret analyse og vurdering.

Miljømyndigheder har identificeret MFS som største presfaktor i Kattegat, der har dårlig kemisk tilstand. Udledninger med MFS må ikke modvirke fortsatte bestræbelser på at opnå god tilstand. Det vil være i strid med EU's Vandrammedirektiv og dets "ikke-forureningsprincip".

De 400.000 m³ slam vil ifølge Stiig Markager, professor i marin biodiversitet, sprede 2,5 tons bly, 63 kg cadmium og 23 kg kviksølv midt i et område hvor der fiskes. De tungmetaller ender på vores tallerken. Vi dumper miljøfarlige stoffer, fx kviksølv, kobber, zink, eller miljøgifte som pesticider, PFAS, PFOS.

Myndigheden er forpligtet til ikke at træffe afgørelser, som forringer den eksisterende miljøtilstand – eller som kan være til hinder for opfyldelse af de fastsatte miljømål.

MERE INFO PÅ MODSATTE SIDE →

RÅSTOFINDVENDING - betyder risiko for et forarmet havmiljø

Aarhus Havn og Aarhus Vand har søgt om råstofindvinding på Moselgrund beliggende mellem Hjelm og Samsø. 6 mio m³ til brug for ny Yderhavn og 2 mio m³ til ReWater projektet. Det svarer til mindst 200.000 vogntog (store lastbiler med anhænger).

Råstofindvindingen er irreversibel (kan ikke gøres om) og giver permanent forringede økosystemer, herunder fisk, da der er mindre lys pga. større dybder og ofte iltsvind i "hullerne". Flak og grunde i de kystnære farvande har ligesom stenrev været udsat for kraftige indvindingsaktiviteter gennem de sidste 100 år. Indvindingen på Moselgrund er særlig problematisk, da denne lokalitet er en blandt få, der er tilbage i eller i nærheden af Aarhus Bugt.

Aktiviteten betyder frigivelse af store mængder næringsstoffer. Miljøkonsekvensrapporten MKR beregner ikke den totale frigivelse af N. Næringsstofferne genaktiveres og bidrager til iltsvindet.

Moselgrund består af blandet forekomst af sandbund, grus og stenrev. Ved aktiviteterne sker der sedimentpild og -spredning der aflejres og fører til forringelser af stenrev og grusbund, der er så vigtige for velfungerende økosystemer.

Sandindvindingen påregnes at stå på i en periode på mindst 10 år. Rambøll - havnens rådgiver - vurderer, at påvirkningen af bundflora og fauna er "ubetydelig" eller "begrænset". Det er biologisk fakta, at de fleste fiskearter har en levetid på maks. 5-6 år i gennemsnit.

Det betyder, at aktiviteten påvirker fiskene over flere generationer, ynglen og rekrutteringen af nye fiskebestande. Da de kystnære fiskebestande i forvejen generelt er meget pressede, er der stor risiko for, at Moselgrund føjer sig til lokaliteterne, hvor fiskebestandene, særligt de bundlevende må give tabt.

Indvindingen har betydning for marsvin (særlig beskyttet art). Rambøll finder igen, at påvirkningen er "kortvarig og midlertidig". Når aktiviteterne varer mindst 10 år, med undervandsstøj, uklart vand, iltsvind og reduceret fødegrundlag så er det sandsynligt, at marsvinene påvirkes negativt og trækker sig fra området.

Rambøll vurderer samlet set, at råstofindvindingen på Moselgrund ikke medfører en væsentlig miljøpåvirkning. En sådan vurdering når rådgiver frem til, når vidensgrundlaget for havmiljøet generelt er meget sparsomt, data og oplysninger er mangelfulde og effekterne bagatelliseres. Det betyder, at der åbnes op for meget subjektiv tilgang til væsentlighedskriteriet. Dette er ikke i tråd med nødvendig økosystembaseret analyse og vurdering.

KLIMA – store CO2-udledninger og mangelfulde miljøkonsekvensrapporter

Havneudvidelsen vil betyde store CO₂-udledninger fra både anlægs- og driftsfase og vil i sig selv forhindre os i at nå Aarhus' klimamål eller bidrage til regeringens klimamål og Danmarks forpligtelser ift. Parisaftalen.

a) Anlægsfasen vil udlede 145.000. COWI, der står bag MKR-rapporterne, siger at det ikke er så meget ved at sammenligne med DK's samlede udledninger. Men det er ikke en okay sammenligning, siger Professor i Bæredygtighed & Planlægning fra Aalborg Universitet, Lone Kørnøv. Og vi er der, hvor "hvert ton tæller", siger FN's klimapanel.

b) Driftsfasen er der, hvor de helt store klimapåvirkningen kommer, men det er slet ikke undersøgt! Selvom lovgivningen omkring Miljøkonsekvensrapporter siger, at "alle relevante miljøpåvirkninger af et givet projekt skal undersøges". Klima-påvirkningen fra de 1000 ekstra skibe og de 500.000 ekstra lastbilskørsler årligt er selvsagt en del af de samlede klimakonsekvenser fra udvidelsen.

Lovgivningen omkring Miljøkonsekvensrapporter brydes og demokratiet udhules. Loven siger, at "alle relevante miljøpåvirkninger af et givet projekt skal undersøges" - Det er helt uholdbart ikke at undersøge driften. Professor og ekspert på området, Lone Kørnøv siger: "Når vi skal tage stilling til byggeprojekter som dette, som vil udlede CO₂, så skal klima være med. Det er så væsentligt et miljøforhold, at vi ikke kan udelade det af miljørapporterne".

NATIONALE PERSPEKTIVER i forhold til havmiljøet og den foreslåede havneudvidelse

Miljøministeren må - som mange andre - savne en samlet stillingtagen til ansøgning om havneudvidelsen. Nu er sagsgangen opdelt i bidder, der hver for sig måske kan haltes igennem. Men vores havmiljø og vores råstoffer i havet, og som derfor stiller høje krav til behovsanalyser og mere nuancerede miljøkonsekvensundersøgelser. Historien og det sølle vandmiljø i Danmarks farvande har jo vist - med miljøminister Magnus Heunicke's ord - at tilstanden af vores havområder beviseligt er katastrofal. Noget har vi gjort forkert: Vi har bl.a. i mange år vurderet i *delprojekter* og aldrig i *helheder*, og vi har bagatelliseret negative virkninger og konsekvenser.

Når tilstanden af havmiljøet beviseligt er katastrofal, og patienten risikerer at dø ved næste yderligere skub mod afgrunden, skal Aarhus Havn ikke fylde dele af bugten op og fjerne den for altid og dumpe sediment med skadelige stoffer og bruge et bjerg af råstoffer fra havbunden – og det uanset, at konsulenter vurderer, at det aktuelt kun har marginal eller moderat betydning.

Konklusion: Aarhus Havns og Aarhus Byråds argumenter om behov for den ny Yderhavn smuldrer mere og mere. Alternativet må være at frafalde eller udskyde beslutning om havneprojektet – og i stedet gennemføre en effektivisering og modernisering af den eksisterende Østhavn.

Læs uddybende information og notater på www.detfaellesbedste.dk og www.beskythavmiljoet.dk