



## Høringsvar fra foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark vedr. Trafikstyrelsens "Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for udvikelse af Aarhus Havn"

Til Trafikstyrelsen vedr. journal nr. 2021-000267, 31.05.2024

### Konklusion på vort høringssvar

Vi indstiller til Trafikstyrelsen at **afvise** inddragelse af nyt søterritorium til Aarhus havn på det grundlag, der forefindes i dag:

- Ingen fakta underbygger havnens vidtløftige mængdeprognoser. Hovedaktører som Mærsk og Royal Arctic Line er tværtimod i færd med at omlægge ruter, og andre danske havne som Fredericia, Kalundborg og København er alle i færd med opgradering (alle slår igennem senest i 2025). Dette er stort set ikke berørt i materialet, der er sendt i høring.
- Der foreligger ingen dokumentation for, at havnens drift på containerterminalen er effektiv, og anvender "Best Available Technology" (BAT). Tværtimod kan vi finde et stort antal sammenlignelige havne i Europa, hvor mængderne i forhold til areal og kajlængde er mange fold større.
- Endelig findes intet grundlag i havnens materiale for at sige, at (1) havnens nuværende kapacitet allerede er fuldt udnyttet til havnerelateret aktivitet eller (2) at havnens ekspansionsplaner forudsætter, at ikke-relevante aktiviteter er afviklet forinden.

Der vil i det følgende blive grundigt redegjort for disse synspunkter.

## Indledning

Ved havnelovsrevisionen i 2012 blev § 6, stk. 2 indsat som en "*formålsparagraf*" for erhvervshavnen:

- "Havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for rammerne af den valgte organisationsform. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål."

Der lægges tydeligvis vægt på, at en erhvervshavn skal prioritere havnerelaterede aktiviteter.

Det må implicit kunne udledes heraf, at man ikke kan få tildelt nyt søterritorium, medmindre der er et behov herfor og at behovet er til havnerelaterede aktiviteter.

Vi mener således ikke, der bør kunne tildeles nyt søterritorium medmindre arealer, som i dag er lejet ud til ikke-havnerelaterede aktiviteter, forinden er fuldt inddraget til havnerelateret aktivitet. Hvis dette ikke er tilfældet, kan en "*ekspansions-ivrig*" havneledelse netop bruge udlejning til ikke-havnerelaterede aktiviteter til at skabe et kunstigt behov for mere inddragelse af kostbart søterritorium.



Det skal indledningsvist slås fast, at samlet godsmængde over kaj i alle større danske havne ikke er i vækst. Der er faktisk tale om et næsten jævnt fald fra 97,3 mio. tons i 2007 lige før finanskrisen til 82,6 mio. tons i 2023. Der var et forbrugsboom under Corona nedlukningsperioden, og vi så et peak på 87,5 mio. tons i 2022. Ellers synes niveauet at have stabiliseret sig omkring 82-84 mio. tons pr år. Kilde Danmarks Statistik for alle større danske havne. Der findes i Danmarks Statistik en "grand total", som er større, men det ændrer ikke på trenden, og vi vurderer statistikken over større danske havne er den mest retvisende.

Aarhus havn råder over et areal på ca. 283 Ha, og har ansøgt om inddragelse af et betydeligt areal søterritorium på yderligere ca. 135 Ha. Af de eksisterende 283 Ha anvendes iflg. Rambøll aug. 2022 de 99,9 Ha til containerterminal. Der rådes over 1350 meter kaj ved containerterminalen, der er forsynet med 8 kraner til løft af containere over kaj.

I den første miljøkonsekvensrapport, der blev sendt i høring januar 2022, blev der brugt stor energi på at beskrive havnens behov for udvidelsen. Det bestod af et selvstændigt bilag (Bilag 10) på 66 sider. En stor del af indholdet gik på anden anvendelse end havnerelateret aktivitet – således på side 24:

- *"Aarhus Havn er underlagt juridiske restriktioner, fx at virksomheder, der er lejere på havnearealer, skal være havnerelaterede. Dette ses der som udgangspunkt bort fra i analysen, da disse restriktioner kan ændres over tid"*

Vi var chokeret over således at erfare, at man ønsker at opfylde bugten for et ikke-havnerelateret formål, som var der tale om at etablere et nyt erhvervsområde på land. Bilag 10 er (formentlig af samme grund) trukket tilbage og indgår ikke i den supplerende Miljøkonsekvensrapport.

Der udkom herefter i august 2022 en rapport udarbejdet af Rambøll, som indeholdt nogle fremskrivninger af havnens godsmængder. Pudsigt nok indeholdt disse fremskrivning vækst på alle områder, hvilket er i skærende modsætning til den faktiske udvikling gennem de sidste 17 år:

- Tager vi alt andet end containere (fast og flydende bulk, Ro-Ro, PAX og cruise) i samlet mængde, er der sket et fald fra 8.733 tons i 2007 til 4.793 tons i 2023. Et fald på 45 %!!
- Det er endda sådan, at den største kategori er foderstoffer. DLG har som bekendt i pressemeddelelse af 4. januar 2023 annonceret, at de flytter deres aktiviteter væk fra Aarhus havn. Herefter vil alle andre kategorier tilsammen opleve et betydeligt yderligere fald i godsmængden.

Det er formentlig af den grund, at Rambøll rapporten af august 2022 heller ikke indgår i den supplerende miljøkonsekvensrapport som dokumentation for et behov. Den indeholder simpelthen fuldstændig åbenlys forkerte konklusioner!



En begrundelse for et behov for en udvidelse i bugten skal altså alene findes i den supplerende Miljøkonsekvensrapport. Den må nærmest siges at være ikke-eksisterende. Der er beskrevet lidt om forventet stigning i containeraktiviteten på én enkelt side i den 366 sider lange rapport – på side 23 i et afsnit, der hedder ”Baggrund for projektet”. En enkelt side kan næppe anses for at være en seriøs behovsdokumentation!!

Af afgrænsningsnotatet af 9. februar 2021 (fælles for Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen og Aarhus Kommune) fremgår ellers klart, at såvel 0-alternativet, som alternativerne, skal være beskrevet.

Kravet til beskrivelse af alternativerne er:

- *”Miljøkonsekvensrapporten skal tilsvarende indeholde en mere detaljeret beskrivelse af alternativerne/varianterne for så vidt angår de forhold med hensyn til placering, indretning, teknologi med videre, hvor disse afviger fra hovedforslaget. Som ved hovedforslaget skal beskrivelserne være så detaljerede, at miljøkonsekvenserne kan belyses, og så alternativerne og konsekvenserne er tilstrækkeligt oplyst til at meddele tilladelse til alternativerne, hvis dette besluttet”*

**Der mangler i høj grad en beskrivelse af både behov og alternativer, navnlig for så vidt angår indretning og teknologi.** Beskrivelsen af behovet må mangle, fordi behovet mangler. Beskrivelserne af alternativerne må være udeladt, fordi alternativerne rigeligt vil kunne dække selv vidtgående omsætningsoptimistiske behovsforventninger.

Der er mindst tre grunde til, vi absolut ikke ser et behov for en arealmæssig udvidelse i nyt søterritorium:

- 1. Godsmængderne til Aarhus havn forventes at falde.**
- 2. Der er et meget stort optimeringspotentiale på den eksisterende containerterminal**
- 3. Den nuværende havn rummer en række virksomheder og aktiviteter, som ikke har havne-relateret karakter. Disse kan successivt flyttes til andet erhvervsområde (fx den vedtagne Dry Port) ved kontraktudløb**

Disse tre grunde vil vi i det følgende underbygge.

## 1. Forventet udvikling i godsmængde

Som forventet havde havnen i 2022 et virkeligt peak i godsmængde – det reflekterer, at det samlede forbrug af fysiske varer hos danske forbrugere peakede under Corona nedlukningen.

Men trenden er på vej ned igen:

- I 2022 var den samlede godsmængde 11.047 tusind tons
- I 2023 var den samlede godsmængde 10.151 tusind tons
- Nyeste 4 kvartaler er den samlede godsmængde nede på 10.049 tusind tons

Altså fortsat fald ind i 2024.



Da vi allerede ovenfor har redegjort for, hvordan alt andet end containere har være i konstant fald gennem 17 år og fortsat vil falde, når DLG forlader havnen, så vil vi nu udelukkende se på containeraktivitet.

Containeraktiviteten er ganske rigtigt steget 30 % over de sidste 10 år – primært fordi Aarhus Havns markedsandel er steget fra 54 % til 73 %. Det nævnes også i den supplerende Miljøkonsekvensrapport. Bemærk dog, at det ikke er naturligt, at 73 % af hele Danmarks containertrafik passerer én havn og derfra bliver kørt rundt i hele landet med lastbil. Det er oplyst, at under 2 % af de containere, der blev indskibet i Aarhus, er sendt videre med skib. Det har altså reelt været lastbiltransport rundt i hele landet.

Dette har udelukkende fundet sted, fordi Mærsk har haft fast ugentlig anløb med Mainliner til Aarhus. Dette ophører med udgangen af 2024, hvor Bremerhaven overgår til at være Mærsk's slutdestination med Mainliner. Herfra vil trafikken fortsætte med mindre feederskibe, der vil anløbe en række danske havne. Ikke mindst Fredericia og Kalundborg vil overtage en stor del af den mængde, der hidtil er gået via Aarhus:

- Fredericia, fordi Mærsk har bygget et kæmpe distributionscenter i netop Fredericia (Taulov dry port)
- Kalundborg, fordi Mærsk netop har afsluttet en modernisering af terminalen og i øvrigt fornyet lejeaftalen.

Også Aalborg og København vil få forøget containertrafik, når Mainlinereren stopper med anløb til Aarhus. Netop København er i færd med at opbygge kapacitet med nye elektriske kraner. Fredericia fordobler i øvrigt arealet til containerhåndtering i løbet af 2025.

Det bemærkes også, at Aarhus hidtil har været samlingscentral for tomme containere, der ret konstant har haft en andel svingende mellem 30 og 40 % af samtlige containere på Aarhus havn! Aarhus havn har tilbudt ekstrem billig lagring af tomme containere. Derfor har det været en naturlig samlingscentral, for tomme enheder, der skulle med mainlinereren tilbage til Fjernøsten.

Denne funktion som samlingscentral for tomme containere ophører samtidig med ophører af anløb af mainlinereren. Det giver naturligvis ikke økonomisk mening først at fragte tomme containere til Aarhus for dernæst at fragte dem til Bremerhaven, for først derefter at kunne sætte dem på oversøisk transport til Fjernøsten.

Royal Arctic Line (RAL) har historisk haft rute til Aalborg, men de flyttede for 2-3 år siden til Aarhus netop med den begrundelse, at der var bedre forbindelser ud i verden fra Aarhus. Straks det blev bekendtgjort, at Mærsk gør Bremerhaven til destination for ruter ud i verden, offentliggjorde RAL, at de påbegynder anløb direkte til Bremerhaven. Denne beslutning var yderligere tilskyndet af, at RAL fragter mange varer, der skal forarbejdes på fabrikker i Cuxhaven, der ligger 40 km fra Bremerhaven.



Andre operatører som MSC vil ikke kunne oprette tilsvarende direkte forbindelse med en mailliner til Aarhus, fordi der ikke er mængde til det.

**Det er således et uomtvisteligt faktum, at omlægninger i ruter for både Mærsk og RAL vil medføre et ganske betydeligt volumenfald i containertrafikken til og fra Aarhus havn!**

At nogen påstår, at omlægningerne fra Mærsk og RAL ikke får den store mængdemæssige konsekvens, må være forsøg på at benægte fakta. Vi har set lignende påstande i andre danske havne, hvor havneledelser har slynget om sig med estimater, der efterfølgende viser sig fuldstændig uden hold i virkeligheden. Frederikshavn er det værste eksempel, men der kan nævnes andre også.

**Enhver påstand om at omlægningerne fra Mærsk og RAL ikke får den store mængdemæssige konsekvens, må som et minimum blive mødt med krav om ledelseserklæringer fra Mærsk og RAL, der utvetydigt beskriver et stigende behov for godsomsætning gennem Aarhus havn. Og hvis man vil påstå, at MSC vil oprette en mainliner forbindelse til Aarhus havn må dette underbygges af en ledelseserklæring fra MSC's nuværende ledelse.**

## 2. Optimering af den eksisterende Containerterminal

### Ny terminal i Aarhus

Aarhus havn leverede i sin første Miljøkonsekvensrapport, der udkom januar 2022, et lysende klart bevis på, at den eksisterende terminal på 99,9 Ha er meget ineffektivt indrettet.

Det fremgår af side 17 i bilag 2, at:

- *"selve kajens kapacitet med en længde på 980 m og 8 kraner er på op imod 1,6 mio. TEU"*

Og på side 19 fremgår det, at

- *"arealet er ca. 54 ha og kapaciteten af terminalen er ca. 1,3 mio. TEU"*

Når havnens rådgiver lægger sådanne beregninger åbent frem i en Miljøkonsekvensrapport, er det dermed også dokumenteret, at den eksisterende terminal på 99,9 Ha med 1.350 meter kaj sagtens kunne opgraderes til mindst den dobbelte kapacitet af de 750.000 TEU, de opgiver som værende kapaciteten i dag.

### Maasvlakte i Holland

Undersøger man andre havne i Europa springer et opslag af APM Terminals på LinkedIn i øjnene:

- [https://www.linkedin.com/posts/apm-terminals\\_apmterminals-newfacility-containership-ping-activity-7047568345927139328-SGLy/?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_ios](https://www.linkedin.com/posts/apm-terminals_apmterminals-newfacility-containership-ping-activity-7047568345927139328-SGLy/?utm_source=share&utm_medium=member_ios)



Opslaget er fra april 2023, citat:

*“With the expansion of APM Terminals Maasvlakte II, we are doing more than keeping a good thing going, we are building on it 📦🚢*

*Today, APM Terminals and the Port of Rotterdam Authority signed an agreement to expand the container terminal located in South Holland.*

*A total of 47.5 hectares of land will be developed, along with 1,000 meters of (operational) deep-sea quays. We expect the new Maasvlakte II facility to be in operation by the second half of 2026, expanding capacity for our global customers in Western Europe by an additional (approx.) 2 million TEU.*

*We will also continue to offer greener logistics solutions as we strive towards our decarbonisation ambitions from this new territory, as it adheres to the terminal's fully automated and CO2 emission-free status.*

*Regarding the announcement, Keith Svendsen, CEO of APM Terminals, commented: “Our decision to invest further and expand in Maasvlakte II is a confirmation of Rotterdam’s importance for global supply chains and for our global network. We look forward to this important project and the opportunities it will unlock.”*

Læg mærke til, hvad vi har fremhævet med gult:

- Altså 2 mio. TEU på et areal af 47,5 Ha og med en kajlængde på 1.000 meter.

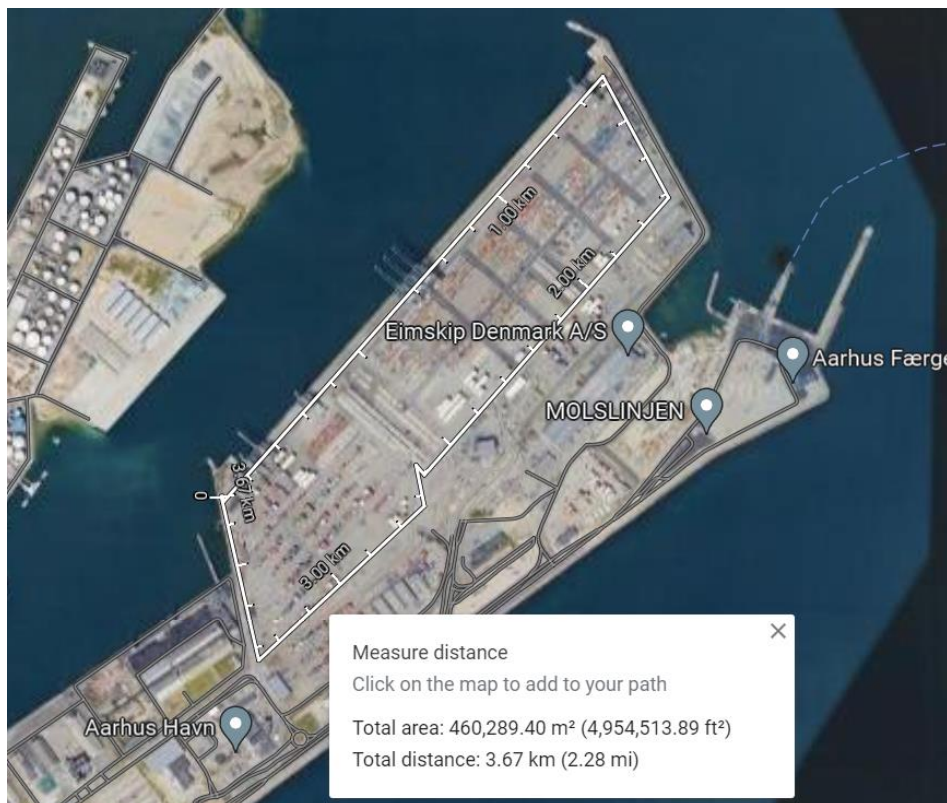
Det bør for god ordens skyld nævnes, at Aarhus havn stort set udelukkende er en gateway terminal, mens Maasvlakte har en del transshipment – men stadig kan det jo ikke forklare, at Aarhus kun omsætter 1/3 på et sammenligneligt areal!

Aarhus havn vil sikkert argumentere for, at disse tal ikke er sammenlignelige, da de 99,9 Ha ikke udelukkende er til lagerplads. Det har vi også kigget på:

- Aarhus Havn's areal anvendes i dag både håndtering af containere og areal til opbevaring af containere.
- En opmåling med hjælp fra Google Earth med fokus på lagerplads - storage area. Arealet er nogenlunde 46 ha. Arealet dækker det område, som på Rambøll's kort er markeret som grå firkanter. Det omridsede areal er det, som man må antage er dedikeret til lager.
- Udover lagerplads til import/export containere, har APMT's terminal et stort areal, som anvendes til reparation af containere. Det er en stor del af arealet langs med den nederste linje fra SV til NØ - der hvor der står "A/S" efter Eimskip.
- Medlog har et areal på ca. 3,7 ha til containere, som venter før eller efter reparation (alle tomme containere) på det pæreformede areal under teksten "Molslinien".
- Dertil kommer pladsen til opbevaring tomme containere.



- Dertil kommer yderligere, at andre operatører også arbejder med containere, herunder Eimskip og Samski, Jutlandia Terminal og Scanshipping.
- Når man tæller alle arealer med, som arbejder med containere, når man samlet på ca. de 99-100 ha.





Det samlede areal på ca. 99 ha til containerrelaterede aktiviteter

Konklusionen på ovenstående analyse er, at selv når vi tæller en række funktioner med, som egentlig ikke burde ligge på selve terminalen, har Aarhus havn i dag stadig ca. 46 Ha til ren storage. Altså cirka samme areal, som Maasvlakte har til håndtering med i sine 47,5 Ha, men som alligevel oplyser en kapacitet på 2 mio. TEU. Næsten det tredobbelte af Aarhus havn!

### **Vado Ligure i Norditalien**

Ser vi videre i Europa kommer vi til APMT i Vado Ligure. I fig. [www.apmterminals.com](http://www.apmterminals.com) har Vado Ligure en kapacitet på 900.000 TEU/år på et areal på blot 16 Ha!!!

### **Tollerort i Hamburg**

På basis af ovennævnte observationer tog vi kontakt til Hamburg Port Consulting (HPC). Dette firma har gennem sit 46-årige virke bistået internationale havne i mere end 1.700 optimeringsprojekter.





HPC peger på HHLA Container Terminal Tollerort, som værende den terminal, der er mest sammenlignelig med Aarhus. Tollerort ligner Aarhus ved udelukkende at være en Gateway terminal. Tollerort har en kapacitet på 2,2 mio. TEU på et "storage-areal" på 70 Ha og en kajlængde på 1.450 meter. **Omregnes det til Aarhus' areal og kajlængde får vi en kapacitet på 1,57 mio. TEU/år.**

Et større udsnit af kommunikationen er vedhæftet.

Og hvad er så forklaringen på denne ineffektivitet i Aarhus? En meget stor del af forklaringen ligger i det simple faktum, at Aarhus fortsat stabler containere med gammeldags dieseldrevne Straddle Carriers. Straddle Carriers kræver en masse plads til kørebanen og kan ikke stable ret højt. Alene en udskiftning til Portalkraner ville mindst kunne fordoble kapaciteten i Aarhus.

**Med andre ord lever Aarhus Havn absolut ikke op til kravet om anvendelse af Best Available Technology.**

Det er således et indiskutabelt faktum, at Aarhus havn sagtens (og i øvrigt langt billigere og mere grønt) kunne opgradere/nydesigne de 99,9 Ha, som bruges til containeroperation i dag og derved mindst få fordoblet sin kapacitet.

### 3. Flytning af ikke-havnerelaterede aktiviteter

Vi har set på, hvordan professionelle havne rundt i verden prioriterer deres arealer. Her er det åbenlyst og udenfor diskussion, at man prioriterer benhårdt, fordi arealer på havne eller tæt på havne er en knap ressource. Alle havne i den vestlige verden kæmper med den samme udfordring - nemlig at der er knaphed på arealer og at det er svært at overbevise myndigheder og offentlighed om behovet for at lave nye landvindinger.

Her finder vi imidlertid en række virksomheder og aktiviteter, der ikke burde optage plads på Aarhus havn. I det omfang havnen havde overskydende kapacitet/plads på tidspunktet for indgåelse af lejeaftalerne, kan man formentlig ikke tale om lovbrud i forhold til Havneloven. Man kan og bør forlange anvisning af alternativ plads ved udløb af lejeaftale i stedet for at opfylde et indre dansk farvand med store konsekvenser for havmiljø og tab af rekreative områder.

Det politiske forlig indgået i februar 2023 indeholdt bl.a. anlæggelse af 16 Ha Dry Port. Det fremgår af sagsakterne, at der er op til 175 Ha areal til rådighed, såfremt de 16 Ha ikke skulle kunne slå til.

Et kig mod Fredericia dokumenterer, hvordan en havn og en dry Port kan indgå i et samspil. Havneledelsen har her været fremsynet og været helt klar over, at en opfyldning af hele Lillebælt næppe var en mulighed. I stedet har man for mange år siden etableret en Dry Port ved Taulov. Den er i dag væsentlig større end selve havnen, der er 90 Ha, mens Dry Porten er 160 Ha og huser firmaer som Mærsk, Salling Group, Bestseller, Elgiganten og mange andre.



Aktiviteter i Aarhus havn, som ikke burde optage havneareal er

- a) Norrecco Jordbehandlingsanlæg: Norrecco har iflg egen hjemmeside 11 sites i Danmark, hvoraf mange er placeret centralt for trafik. Der er absolut ingen begrundelse for placering på en havn. Da yderligere inddragelse af søterritorium i Aarhus er fuldstændig overflødig, har det ingen relevans overhovedet, at Norrecco skal være placeret på havnen. De har IKKE nogen form for havnerelateret aktivitet. Placeringen betyder endvidere at affald skal transporteres med lastbil tværs gennem byen og til Norrecco, hvorefter det bearbejdede affald skal transporteres med lastbil derfra igen gennem byen. Det er meget forurenende og meget imod befolkningens sundhed.  
I flg. Google Earth-opmåling andrager Norreccos areal ca. 5-6 Ha
- b) Vestas's testcenter: Vestas rettede henvendelse om at få areal til opførelse af et testcenter, nær hovedkvarteret i Skejby. Da man ikke var sikker på el-net infrastrukturen kunne forsyne med tilstrækkelige strømmængde i peaks, valgte man i stedet at anvise en plads på havnen, hvor der var strøm nok. Der er udelukkende tale om et testcenter, og der foregår ingen varettransport over kaj.  
I flg. Google Earth-opmåling andrager Vestas testcenter ca. 5 Ha
- c) Containerreparation – både Mærsk og MSC ( Medlog ): Et site for containerreparation optager stort plads og har ingen direkte havnerelateret karakter, bortset fra, at når containerne er reparerede, kan de igen indgå i et transportsystem. I andre havne ligger sådanne funktioner på land, hvor containere også distribueres frem og tilbage. Skulle man argumentere for at containerreparation skulle ligge tæt på en kaj, ville man med samme logik argumentere for at containerfabrikation skulle ligge på en havn – så er vi langt ude.  
Aarhus havn anvender i dag ca 23 Ha alene til containerreparation
- d) Trucker vask, trucker tanke, synshal, trailerværksted osv.: Helt samme argument som for containerreparation. Hvis trucker vask, trucker tank og synshal skulle ligge på en havn, så skulle lastbilværkstedet vel også??  
Aarhus havn anvender i dag 2-3 Ha på sådanne aktiviteter
- e) Betonvareproduktion: Der findes betonvarefabrikker over det ganske land, selvom der indgår sand, grus og cement som råvarer – der er derfor ingen begrundelse for at Connovate skal placeres på en havn.  
Connovate Aps optager ca. 15-16 Ha på Aarhus havn
- f) Mellemarmen: Knap 11 Ha
- g) Tomme arealer: ca. 9 Ha

**Alt-i-alt er godt og vel 70 Ha ud af havnens samlede 283 Ha anvendt til ikke-havnerelaterede formål. Svarende til ca. 25 % af havnens nuværende samlede areal**

**Der bør absolut ikke tildes nyt søterritorium, før dette areal er taget i anvendelse til havnerelaterede formål.**



Det skal understreges, at gennem hele den lange såkaldte ”borgerinddragelsesproces” har vi gentagne gange bedt om aktindsigt i de aktuelle lejemål ( gerne med overstregning af kommercielle angivelser som fx pris etc. – men blot med angivelse af aktivitet, areal og udløb af nuværende lejemål.

Men hver gang har vi blot fået til svar, at det har vi ikke ret til at få oplyst.

Ligeledes har man i Aarhus byråd en mulighed for at ethvert medlem af byrådet kan stille en 10-dages forespørgsel – og flere politikere, der ikke var blandt forligspartierne har stillet sådanne 10-dages forespørgsler ang. lejemål med konkrete oplysninger om lejerens aktivitet, areal og udløb af lejekontrakt.

Heller ikke disse spørgsmål er blevet besvaret – man henviser blot til, at ”af konkurrencemæssige årsager kan vi ikke give disse oplysninger”

Dette er grunden til, at vi har måttet opmåle ud fra Google Earth med de mindre usikkerheder, det medfører.

Helt generelt, så indgår både containere og lastbiler i logistikkæder. I logistik indgår noget af strækningen ad søvejen og noget af strækningen ad landvejen. Men det indebærer IKKE, at alle komponenter der indgår i logistikkæden kan defineres som havnerelaterede aktiviteter.

**En havn er et overgangspunkt fra vand til land og omvendt.** Denne overgang skal ske effektivt, og der skal være *flow*. Havnen skal IKKE være ”parkeringsplads” for hverken fyldte eller tomme containere. Aarhus havn har i særdeleshed været parkeringsplads for tomme containere, hvilket kan være OK, hvis der er rigelig plads. Men det kan absolut ikke være rigtigt, at vi skal opfylde Aarhus Bugten for at skaffe mere plads til opbevaring af tomme containere.

**Men også fyldte containere oplagres ALT for længe.** Direktøren for detailhandelsgiganten Jysk var i januar 2023 ude og beklage i helsides artikel i Jyllands Posten, at containere med havemøbler, som man havde hjemkøbt i god tid inden nytår 2022, og som først skulle distribueres ud til butikkerne op til Påske 2023, ikke kunne opbevares på containerterminalen. Vi kan absolut ikke billige, at detailhandelsgiganter anvender havneareal som billig lagerplads i stedet for at løse deres pladsbehov selv!

Endvidere bør Trafikstyrelsen bør kigge på, om der på nationalt plan allerede er overkapacitet / ledige arealer til visse typer af fragt, som i den enkelte havn skaber knaphed på plads. Hvis der findes den slags overkapacitet på nationalt plan, bør den enkelte havn søge at flytte denne type fragt til den ledige kapacitet, i stedet for at etablere nye arealer. Den beslutning er svær for den enkelte havn. Men myndigheden bør kigge på helheden og sikre, at der ikke over-investeres på nationalt plan.



Her tænker vi bl.a. på de arealer, som Aarhus Havn anvender til low-value cargo som f.eks. sand og grus. Hvis der er ledig kapacitet i f.eks. Grenå, bør myndigheden forlange at aktiviteten afvikles i Aarhus, før Aarhus får lov til at overveje udbygning. Hvis myndigheden ikke tager denne opgave, kan det let føre til "Frederikshavn 2.0" et sted i landet, samtidig med at der udbygges kapacitet et andet sted.



## Afslutning

Vi skal gentage:

- Det må iflg. Havneloven slås fast, at man ikke kan få tildelt nyt søterritorium medmindre der er et behov herfor og medmindre behovet er til havnerelaterede aktiviteter.
- Vi mener således ikke, der bør kunne tildeles nyt søterritorium medmindre arealer, som i dag er lejet ud til ikke-havnerelaterede aktiviteter, forinden er fuldt inddraget til havnerelateret aktivitet.

En havneudvidelse i bugten har en mængde negative konsekvenser:

- A. Tab af rekreative område / herlighedsværdi.
- B. En ganske betydelig forværring af tilstanden i havmiljøet
- C. En belastning af folks sundhed osv. i form af en 30 års byggeperiode med masser af støv, støv og ekstra tung trafik

Disse konsekvenser bagatelliseres af havnens rådgiver i den supplerende miljøkonsekvensrapport, men de ER ganske betydelige. Der vil blive redegjort herfor i separate høringsvar.

Havets minister (Magnus Heunicke) har ved adskillige lejligheder udtalt, at NU er det tid til handling. Vi kommer dag for dag nærmere afgrunden for vore indre danske farvande. Dette fantastisk projekt er dokumenterbart helt overflødigt, hvilket gør, at projektet bør stoppes.

Nationalt vil projektet stride mod en fornuftig husholdning med og prioritering af landets råstoffer og andre ressourcer, som kun bør anvendes til samfundsnyttige og veldokumenterede projekter.

Alternativt kunne man sætte projektet på pause i tre-fire år, og bede havnen i den mellemliggende tid fremlægge en analyse af optimeringspotentialet (BAT) samt fremlægge en plan for oprydning af ikke-havnerelaterede aktiviteter. Man ville derved også få *faktisk* dokumentation for effekten af operatørers ruteomlægninger, og andre danske havnes investeringer.

Beslutningen er irreversibel og har ganske alvorlige konsekvenser for både Aarhus og hele Østjylland.

Med venlig hilsen  
Svend Erik Kristensen  
Formand  
T. 29451612

Beskyt Havmiljøet i Danmark  
- Beskyt Aarhusbugten