



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

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

Konklusion på vort høringssvar

Vi indstiller til Miljøstyrelsen at **afvise** Aarhus Havns ansøgning om klappetilladelse og råstofindvinding på det grundlag, der forefindes i dag:

- Den planlagte klapping vil forringe havmiljøet væsentligt, fordi sedimentet indeholder giftigt deponi
- Den planlagte råstofindvinding vil forringe havmiljøet væsentlig og ødelægge vigtige økosystemer med bunddyr, fisk og marsvin
- Havnen har ikke et behov, som kan retfærdiggøre havmiljøforringelserne

Vi finder konklusionerne i den supplerende miljøkonsekvensrapport groft fordrejede, og vi finder, at de negative konsekvenser i væsentlig grad bagatelliseres.

Myndighederne er forpligtet til at undlade afgørelser, der forringer den eksisterende miljøtilstand – eller som kan være til hindre for opfyldelse af de fastsatte mål.

Indledning

Vi er dagligt vidner til, at der kommer nye belastende informationer frem om den måde myndighederne hidtil har forholdt sig til forurening af danske farvande.

Miljøministeren kalder sig selv for "*havets minister*", men ikke desto mindre er førende danske jurister og eksperter enige om, at den måde Miljøministeriet forvalter EU regulativer er stik imod både hensigten med reglerne, intentionen om at forbedre havmiljøet i danske farvande og forskellige politiske udtalelser om, at nu er det i 11'te time at gøre noget radikalt for havmiljøet.

Vor miljøminister udtaler:

- "*En skamplet på Danmark, at vi behandler vores vand så dårligt*"
- "*Torsken er gået fra 20.000 tons til 2 tons de senere år. Det siger lidt om katastrofens omfang*"
- "*Her på vores vagt – når vi kan se katastrofen – kan vi sikre, at vi så også reagerer, så man i fremtiden vil sige, at det var i de her år, man fik vendt udviklingen*", Magnus Heunicke i DR april 2024

Men hvad er fakta?

- Vejle Fjord er død for liv
- Fiskere har opgivet Østersøen, der er verdens 5. mest forurenede havområde
- Cheminova fortsætter ekstrem skadelig udledning, som offentligheden troede var stoppet
- Rapporten '[Iltsvind i danske farvande 24. august – 21. september 2023](#)' fra Aarhus Universitet viser, at vandmiljøet ikke har været så iltfattigt i mere end 20 år.



- Videnskab 25. november 2023, frustrerede forskere: Danske økosystemer er udsat for »økomord«
- Forskere udsteder dødsdom over danske farvande efter ny rapport.

I det følgende vil vi uddybe, hvorfor havneudvidelsen vil være yderligere et ”søm i kisten” på havmiljøet:

- 1) Væsentlig havmiljøforringelse, som konsekvens af klapning
- 2) Væsentlig havmiljøforringelse, som konsekvens af råstofindvending

Desuden vil vi redegøre for:

- 3) at der ikke er et behov for en udvidelse af havnen

... til at opveje de væsentlige forringelser af havmiljøet.

1. Konsekvens af Klapning

Aarhus byråd har ved byrådsbeslutning i juni 2024 indgået politisk aftale om en stor havneudvidelse kaldet Marselisborg – Mols modellen.

Sagen beror nu på, om Trafikstyrelsen kan anerkende at der skulle findes et behov for at inddrage søterritorium samt om Miljøstyrelsen kan acceptere anbefalingerne i den supplerende Miljøkonsekvensrapport.

Det politiske forlig blev ”markedsført” som værende epokegørende godt for miljøet.

Man ville sejle endnu mere til Aarhus, og glemte lige at fortælle, at godset derfra skal køres med lastbil til det ganske land. Det er unægtelig noget grønnere, at sejle godset så nær slutdestinationen som muligt, og det er heldigvis en udvikling, der er på vej, idet Mærsk ophører med anløb af mainliner og i stedet sejler godset med feederskibe til en række havne, der er nærmere slutdestinationen end Aarhus.

Man ville etablere en fint nyt stenrev – det er den ønskede mole, der bliver markedsført som et stenrev. Man glemmer bare at fortælle, at der for 18 - 20 år siden blev anlagt en 3 km lang mole langs Østhavnsvej – den er efter 18-20 år efterhånden blevet til et stenrev fyldt med liv. Nu vil man hælde fyld ovenpå revet, og det vil vare 18-20 nye år, før en ny mole vil danne stenrev med et liv, som der eksisterer allerede nu.

Man vil plante masser af ålegræs trods viden om, at det hjælper meget lidt (resultater fra Horsens Fjord), medmindre man forinden har skabt et væsentligt bedre havmiljø med mindre kvælstofforurening.

Endelig vil man sætte solceller på taget af nye bygninger og måske også bygge solcelle-ø ude i havet... Det gør bestemt ikke havneudvidelsen mere grøn – tværtimod burde man tilskynde til solceller på taget af alle nye industribygninger i kommunen og solcelleparker burde opstilles i egnet miljø, hvilket saltvand bestemt ikke er.

Og så kommer det værste – man vil anlægge en ny mole som det aller første, uanset, at der vil ikke kunne lægge et skib til en ny kaj før end i 2036, og i den mellemliggende periode har molen absolut ingen funktion overhovedet.



Hvis man endelig havde et behov for et større havneareal, så kunne man da begynde med at bygge det og så anlægge molen senere i forløbet. Det ville nemlig give mulighed i for indbygning af al blødbundsmaterialet i stedet for at 400.000 m³ skal klappes i et indre danske farvand.

Borgmesteren har travlt med at postulere, man har gjort alt for at undgå klappning – så sent som 9. april i P4 Østjylland udtalte han, at han troede slet ikke, der ville blive behov for klappning. Det skulle – iflg. ham – blot være en formalitet, der sikkert ikke ville blive brug for. Det ligner en bevidst total fordrejning af sandheden, for blot 6 dage senere gik havnen ud med licitation på klappeopgaven !!!

Aktindsigt tog dialog med ledende medarbejdere på havnen fortæller samstemmigt, at der INTET er gjort for at reducere klappemængden til under de 400.000 m³. 400.000 m³ svarer til ca. 15.000 vogn-tog.

Man skal huske, 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 miljøfremmede stoffer samt kvælstof.

Når alt dette klappes vil det spredes for bølger og strøm, og det fremgår af klappeansøgningen, at de 400.000 m³ vil blive til 500.000 m³, fordi det går fra at være komprimeret materiale, der nu hvirvles rundt, og dermed forurener kraftigt igen.

- Spredning af sediment til større havområde betyder, at naturlig bundflora og fauna forstyrres og levesteder ødelægges. Kan kvæle og reducere vækst af ålegræs og havtang.
- Næringssalte (N og P) og miljøfremmede stoffer frigives og genaktiveres. Fremmer algeproduktion med risiko for iltsvind. Organisk indhold fører også til algevækst, bortskygning 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 i årtier død hen. Miljøkonsekvensrapporten er præget af sparsom vidensgrundlag og bagatellisering af effekterne. Den er ikke i tråd med nødvendig økosystembaseret analyse og vurdering.
- De 400.000 m³ slam vil sprede 2,5 tons bly, 63 kg cadmium og 23 kg kviksølv midt i et område, hvor der fiskes. Disse tungmetaller kan ende på vores tallerken.
- Der dumpes endvidere miljøfarlige stoffer som fx kviksølv, kobber, zink og gift som pesticider, PFAS og PFOS.
- 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".

Det er både en belastning for havmiljøet og vores sundhed.



2. Konsekvens af Råstofindvinding

Aarhus Havn har søgt om råstofindvinding af 8.000.000 m³ havbund på Moselgrund. Det svarer til mindst 200.000 vogntog (store lastbiler med anhænger).

Råstofindvindingen er irreversibel 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.

Aktiviteten betyder frigivelse af store mængder næringsstoffer. Miljøkonsekvensrapporten MKR beregner ikke den totale frigivelse af N, men næringsstofferne vil genaktiveres og bidrage til iltsvind.

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

Sandindvindingen påregnes at stå på i en periode på mindst 10 år. Rambøll rådgiver og 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 (der er en 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.

Aarhus Kommune har sammen med en række østjyske kommuner besluttet at arbejde for genetablering af havmiljøet med gode fiskebestande i Aarhus Bugt og de kystnære områder. Moselgrund kunne være en værdifuld ressource og udgangspunkt for genetablering og genkolonisering af fiskebestandene i bugten og langs kysterne i det østjyske.

Rambøll vurderer samlet set, at råstofindvindingen på Moselgrund ikke medfører en væsentlig miljøpåvirkning. En sådan vurdering har Rambøll ikke belæg for, 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.



Vi får regelmæssigt input fra et fagligt netværk af bl.a. marinbiologer, hydrologer, sedimentologer, fiskebiologer, miljøteknikere og dykkere, hvoraf flere kender Aarhusbugten indgående. Ikke en eneste er i tvivl om, at den vedtagne udvidelse ud i bugten vil have en negativ effekt på natur, biodiversitet og vandmiljø både i Aarhus Bugt og i de farvande, der lægger bund til dumpning og råstofindvinding.

Disse fagligt velunderbyggede konsekvenser bagatelliseres i ansøgningen fuldstændigt. Man overser helt, at der er tale om relevante eksperteres nøgterne vurderinger, der omfatter negative konsekvenser for vandmiljøet, landskabet og et permanent tab af natur og biodiversitet.

Den politiske beslutning om, at "*havmiljøet er bedre stillet på den anden side af en udvidelse*" er udtryk for politisk beslutning, der går imod sagligt og fagligt underbyggede realiteter. Med samme logik kan man jo beslutte, at vand naturligt løber opad! Dette er yderst problematisk, da det lokale byråds beslutning har store konsekvenser og omkostninger for mange andre interesser og borgere i Danmark end dem, der lige bor i Aarhus.

Sandsugning 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. Vi kan henvise til lokale erfaringer med råstofindvinding på 11.000.000 m³ sand fra Fløjstrup Strand. Her er dokumenteret, at havbunden efter mange år stadig er efterladt som et stort set livløst krater med tegn på jævnlige iltsvind. Rambøll må have lavet en alvorlig fejl eller tale imod bedre vidende!

Dette er et stort og alvorligt indgreb i vores havmiljø. Mange danskere ryster på hovedet, når der fældes regnskov i andre lande. Samtidig beslutter vores lokalpolitikere med åbne øjne at godkende en udvidelse, der medfører tab og skader på vores natur- og samfundsværdier i bugten og Kattegat med en forældet tankegang og gammeldags teknologi. Skaderne er væsentlige og permanente.

Hertil kommer, at råstofressourcerne i Danmark efterhånden er mere og mere sparsomme. Vi bør som samfund holde en fornuftig husholdning med vores ressourcer, der skal strække til mange andre og vigtigere infrastrukturprojekter i Danmark i de næste mange år.

Hvis 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 sløjfes, 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 nemlig opgraves og flyttes!

Om tre år skal miljøtilstanden i Aarhus Bugt være "*god økologisk tilstand*". Det har Danmark demokratisk bestemt, som en del af EU's vandrammedirektiv. Vi har som samfund flere gange fået



udsættelse af tidsfristen, for det er økonomisk en tung opgave, der involverer erhverv herunder landbrug, spildevandsforsyninger, myndigheder og borgere. Bugten lever ikke op til målsætningen, og tidsfristen 2027 ser ikke ud til at kunne forlænges.

I og med, at vi som samfund skal nå at opfylde bugtens miljømål i 2027, så betyder påvirkning af vandmiljøet, klapninger (dumpning af havneslam og sediment) samt råstofindvindinger i så store mængder, at målopfyldelse bliver endnu vanskeligere. Derfor tvinges andre dele af samfundet end lige præcis havnen til at betale endnu mere for at opfylde målet i 2027. Disse *"andre i samfundet"* kan være andre erhverv samt spildevandsselskaberne – dvs. reelt de borgere, der bor i de fem kommuner med opland til Aarhus Bugt.

3. Konflikt mellem mole og udløb fra rensningsanlæg.

Det er velkendt, at Aarhus har meget knap kapacitet i rensningsanlæggene. Ved kraftige regnskyl sker der ofte nærmest voldsomt overløb.

Derfor har Aarhus Vand for næsten 25 år siden af det daværende amt fået tilladelse til at anlægge et rør direkte ud i Aarhus Bugten.

Gennem dette rør udledes både rensset spildevand, og ved overløb ikke-renset spildevand direkte ud i bugten.

Betingelsen fra Amtet, da denne tilladelse blev givet, var, at der sikres fri cirkulation ved udløb.

Ansøgningen fra Aarhus havn inkluderer en mole, der ganske vist i fase 1 ikke lukker svajebassinet fuldstændigt, men det må i høj grad betvivles, om kravet om fri cirkulation er opfyldt.

Dette må anses som værende betydeligt mere kritisk nu, end da amtet meddelte sin betingende tilladelse – af to grunde: Dels er byen vokset helt ud af rensningsanlæggenes kapacitet og dels har klimaforandringer medført, at skybrud forekommer oftere og voldsommere.

Vi må helt klart på den baggrund konkludere, at det bør være udelukket at anlægge en mole, der begrænser den frie cirkulation.

Et aspekt, der i øvrigt overhovedet ikke er sagligt belyst i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

4. Manglende behov for en havneudvidelse

Aarhus Havn er vigtig for byen og for Danmark. Ca. 2/3 import og eksport i containere til og fra landet har hidtil været håndteret via Aarhus Havn. Det rådgivende firma Rambøll har for Aarhus Havn forudsagt, at der sker en fortsat vækst i mængden af varer og gods. På denne baggrund har Aarhus



Havn ansøgt kommunen om en traditionel udvidelse af kapaciteten ved at fylde noget af bugten op.

Forudsigelsen om væksten er kritiseret fra flere sider! Med henvisning til den igangværende krig i Ukraine, de deraf følgende konsekvenser for verdenshandelen samt offentliggørelsen af FN's Klimapanel's seneste rapport fra den 28. februar 2022, "Klimaforandringer 2022, påvirkninger, tilpasninger og sårbarhed" er vigtige forudsætninger i Rambølls vækstforudsigelser aktuelt bortfaldet. Det er på nuværende tidspunkt umuligt at forudse, hvilke konsekvenser disse to begivenheder konkret får for verdenshandelen og dermed for skibstrafikken i fremtiden.

Alt tyder dog på, at de vil betyde en signifikant nedgang i skibstrafikken, idet verdens lande i højere grad vil satse på lokal produktion af varer for at nedbringe CO2-udledningen og imødegå klimaforandringerne, men også for at mindske afhængigheden af import af varer fra Rusland og Kina.

Det bør bemærkes, at den samlede godsmængde ind og ud af alle danske havne tilsammen ikke er i vækst – tværtimod. Før finanskrisen i 2008 lå vi oppe på knap 100 mio. tons om året, men nu er vi nede på godt 80 mio. tons pr år – et fald på mere end 15 % over de seneste knap 20 år. Ikke desto mindre har et flertal af lokalpolitikere i Aarhus i juni 2023 vedtaget en lokalplan, der bygger på de ikke-aktuelle tal for en traditionel vækst.

Hvis man – som et flertal af de lokale politikere – accepterer præmissen om fortsat vækst på denne front, så er der noget meget mere basalt i vejen med den politiske beslutning. Den fremskrevne vækst kan indtil flere gange sagtens være på havnens eksisterende store areal, i fald man blot håndterer og forvalter sine arealer, som man gør i sammenlignelige havne i Nordeuropa.

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 tilsyneladende ikke selv på basal havnedrift. Andre steder håndterer tilsvarende havne som Aarhus nemlig 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 Havmiljøet i Danmark har forud for byrådets beslutning orienteret politikerne om en helt oplagt mulighed, som Aarhus Havn og Aarhus Kommune desværre ikke har undersøgt eller 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 med stor sandsynlighed kan ny-designe den eksisterende



containerterminal i Aarhus til sagtens at kunne håndtere de næste 30 års vækst i henhold til Rambølls optimistiske 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 helt 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 på trods af mange høringsvar og borgerprotester 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 6 mio. m³ 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! Desuden indgår i projektet, at op mod 500.000 m³ havneslam og sediment kan blive dumpet i Kattegat på Yderflak i nærheden af Sjællands Odde.

I offentlighedsfasen har der lokalt været meget stor modstand mod projektet. Værdifulde oplysninger om at udvide kapaciteten som i andre innovative havne kom desværre først på banen i slutningen af april 2023. Det var så sent i processen, at løsningen aldrig seriøst blev inddraget i den politiske proces. Beslutningen blev ikke truffet på et fuldt oplyst grundlag, men alene på det grundlag, som havnen og dennes konsulenter gennem processen har ønsket at fremlægge.

Aarhus Havn mener selv, den driver havnen effektivt. En uvildig sammenligning med andre havne i Nordeuropa viser det stik modsatte, nemlig 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. For indgående trafik udgør



de mere end 40%, og for udgående trafik ca. 20%. Billedet er uændret, siden man begyndte at registrere tomme containere i 2014, dvs. det er ikke en forbigående situation.

Det strider mod normalt flow af tomme containere i tilsvarende havne. Dels eksporterer vi primært tomme containere i den vestlige verden, dels vil flow af tomme containere typisk være enten ind eller ud. Ikke begge retninger. Dette viser, at Aarhus Havn anvendes som lager for tomme containere. Forklaringen er enkel: Det er billigt at lagre tomme containere i Aarhus Havn.

En rød tråd i havnens argumentation har været at spille klima- og bæredygtighedskortet ved, at havneudvidelsen flytter transporten fra lastbiler til søvejen. I referatet fra punkt 22 på byrådsmødet den 21. juni 2023 hedder det: *"En udvidelse af Aarhus Havn vil understøtte Europa-Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet ved at muliggøre øgede transport via vandveje og søtransport. Det er fortsat vurderingen, at man i Aarhus skal følge og understøtte intentionen om at flytte transporten fra lastbiler til transport via vandveje og søtransport af hensyn til at mindske fortætningen af vejene og hensyn til klimaet, da det er almindeligt anerkendt, at søtransport er den mest klimavenlige transportform"*.

I Energistyrelsens afrapportering 2023 *"Danmarks globale klimapåvirkning"* fremgår det, at *"der i perioden 2011-2018 på globalt plan er sket en afkobling af udledningerne fra den fortsatte vækst i fragtmængderne. Dette underbygger skibsfragt som værende den mest klimavenlige transportform og dermed som en del af løsningen på verdens klimaudfordringer"* citat slut.

En udvidelse af kapaciteten som i andre innovative havne vil imidlertid have nøjagtig de samme positive konsekvenser som i den citerede byrådsbeslutning, der udvider ud i bugten. Byrådets beslutning flytter således ikke en eneste container fra lastbil til skib i forhold til at vælge en klima-, natur- og miljømæssige løsning med at udvide kapaciteten på de i forvejen meget store arealer, som havnen råder over.

Mange borgere i Aarhus undrer sig over lokalpolitikeres manglende respekt og omsorg for den bugt, som er et af kommunens allerstørste og elskede aktiver, som nu i stedet ses som en grusgrav og deponeringsplads, mens skader og konsekvenser ved udvidelsen bagatelliseres. En samlet oversigt over konsekvenser - skader og negative påvirkninger – af klima, natur miljø, fiskeri, er det ikke lykkedes ansøger eller beslutningstagere i byrådet at frembringe. Dette har dog ikke hindret en lokalpolitisk beslutning! Helt grotesk bliver det, når de samme lokalpolitikere – uden at kende de samlede konsekvenser for miljø, natur og klima – i deres beslutning fejrer alle bekymringer til side med *"kravet om at efterlade bugten i en bedre tilstand"*

Vi må appellere til, at den ansvarlige statslige myndighed tager et overordnet, samfundsmæssigt perspektiv ind i denne afgørelse.

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) i regnestykket af samfundets økonomiske aktiviteter.

Med de store tab og skader på samfundsværdier samt udvidelsens konflikt mod opnåelse af målet om god økologisk tilstand i bugten ifølge EU's Vandrammedirektiv, 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 er den helt oplagte løsning ikke blevet undersøgt?"*. Helt aktuelt har finansminister Nicolai Wammen 15. april fremlagt en plan for brug af fondskroner til grøn omstilling inklusiv to milliarder kroner til blandt andet at få livet tilbage i de danske farvande. Med den ene hånd gives tilladelser til ødelæggende aktiviteter til klappning og oppumpning af råstoffer og med den anden hånd spredes lidt midler ud på de rørte vande. En afvisning af Aarhus Havns udokumenterede behov for både klappning og indvinding kan være lakmusprøven på, om regeringen står ved sine fine ord eller om den ligger under for en lokal borgmester!

For at forstå byråds-flertallets beslutning kan et argument for en yderligere opfyldning i bugten måske være lokale, politiske ønsker om byvækst ud i havneområderne (hvilket jo er sket i den tidlige containerhavn Aarhus Ø) og et sted at deponere overskudsjord fra byggeprojekter i Aarhus? Men denne form for byudvikling er ikke forenelig med andre interesser – og kan vel næppe slå alle øvrige hensyn, herunder landsdækkende ressource- og miljøhensyn, der også er omfatter EU's Vandrammedirektiv og danske politikker for klima, havmiljø og råstoffer? I 2023 med knaphed på natur i Danmark, med krav om en fornuftig husholdning med vores råstoffer, med krav om et bedre havmiljø og med stigende problemer med CO₂-udledninger, så er lokalplanen til udvidelse af Aarhus Havn et sørgeligt eksempel på manglende helhedstænkning: *"I går stod vi på afgrundens rand – i dag er vi kommet et skridt længere!"*

Efter flertallets beslutning om en lokalplan for udvidelse af Aarhus Havn er der kommet væsentlige, nye oplysninger i sagen. Selve fundamentet for begrundelsen for udvidelsen er forsvundet, da containertrafikken på Aarhus Havn er dalet kraftigt i 2023. Hertil kommer, at Aarhus Havns rolle som fordeler af containere til det meste af det øvrige Danmark via Mærsk's oversøiske ruter slutter ved udgangen af 2023. Disse anløb sker fremover til Bremerhaven i Tyskland. Herfra vil mindre skibe (Feeder skibe) anløbe relevante danske havne, så containerne hurtigt og miljørigtigt sejles så nær til den endelige slutdestination som muligt.

Ikke mindst, da Mærsk har investeret i et kæmpe distributionscenter i Taulov v. Fredericia samt i en ny terminal i Kalundborg, ventes det, at de to havne vil overtage en pæn del af den tonnage, der for nærværende kommer til Aarhus med mainlinereren.



En anden væsentlig aktør, som forventer nedgang i Aarhus, er Royal Arctic Line (RAL). RAL åbner til sommer en direkte forbindelse til Bremerhaven, som kun ligger 40 km fra Cuxhaven, hvor de har to forarbejdningsfabrikker – disse mængder går altså også udenom Aarhus.

Trafikstyrelsen har den 3. april 2024 udsendt projektet i ny høring. Der er i alt 20 dokumenter med i hvert fald ca. 1.000 sider – heraf en supplerende Miljøkonsekvensrapport på 366 sider. Havnens behov omtales KUN på én side – i punkt 3.2 på side 23 i den supplerende Miljøkonsekvensrapport. Det omtales i én linje, at da Mærsk's nye ruteplan er mere effektiv for kunderne forventes mængderne at stige. Man forholder sig ikke med ét ord til, at Mærsk får en række yderligere anløb i Danmark. Hvis en studerende på CBS afleverede sådan et skriv til en eksamen, ville vedkommende dumpe.

I enhver privat virksomhed, der stod med få aktører og en milliard investering foran sig, ville man bede de største aktører om en ledelseserklæring vedr. deres forventede behov i fremtiden. Det er ikke sket – i stedet hører vi blot borgmesteren udtale igen og igen, at han tror da mængderne vil stige.... Det er fuldstændigt vanvittigt, at påbegynde en investering på 3 mia. kr. uden at have afstemt med de væsentligste kunder. Vi behøver blot skæve til Frederikshavn for at se, hvor galt den kan gå.

Da Danmark mistede Slesvig i 1864 var parolen: "Hvad udad tabes, skal indad vindes". Lokalpolitikere i Aarhus vender den i 2023 på hovedet: "*Hvad indad tabes (på ineffektive metoder og containerhåndtering), skal udad vindes (ved opfyldning af den naturlige bugt)*".

Citat fra forligsteksten fra 8.2. 2023 mellem A, V, K og SF: "*Herudover ønsker forligspartierne, at der anvendes den nyeste og bedste teknologi på at forsøge at undgå klappning af de resterende 400.000 m³ sediment således, at klappning i bedste fald kan undgås. Såfremt der ikke opstår mulighed for at undgå klappningen indenfor en rimelig klimamæssig og økonomisk ramme, er forligspartierne enige om, at det kan ende med at blive nødvendigt at klappe materiale. Hvis det bliver nødvendigt, skal der findes den bedst mulige klapplads, hvor der tages hensyn til havmiljøets tilstand og der skal indgås dialog med de statslige myndigheder med henblik på at finde den mest optimale løsning, for både projektet og havmiljøet.*"

Vi læser teksten således, at man politisk i forligskredsen har stor opmærksomhed på at undgå klappning, hvilket er udpenslet i forligsteksten. Politikerne ønsker, at Aarhus Havn skal anvende den nyeste og bedste teknologi for i bedste fald helt at undgå klappning. Dette indenfor en rimelig klimamæssig og økonomisk ramme. Når havnen har undersøgt alt dette, tænker vi, at der vel skal foreligge et notat, som beskriver mulighederne for at anvende nyeste teknologi for at undgå klappning. Først når disse muligheder er afsøgt og rapporteret, kan havnen komme i en situation, hvor det - som beskrevet i forligsteksten - "*kan ende med at blive nødvendigt at klappe materialet*". Vi har dermed med største frustration og hovedrysten erfaret, at man allerede 15. april 2024 gik ud med licitation om flytning og klappning af blødbundsområdet ved første mole.





Sammenfattende om behovet – eller mangel på samme

1. Der var under Corona et stort forbrugs-peak, der medførte stigende mængder – det er nu faldet betydeligt igen (11 % fald i 2023 i forhold til 2022)
2. På landsplan for alle danske havne tilsammen er der ingen mængdestigning – faktisk har trenden været svagt nedadgående i 20 år. Før finanskrisen i 2008 lå vi oppe på knap 100 mio. tons om året, men nu er vi nede på godt 80 mio. tons pr år
3. Den eksisterende containerterminal på ca. 100 Ha kan sagtens effektiviseres blot ved udskiftning af kraner. Vi har et tocifret tal af containerterminaler, der er væsentlig mindre, men som omsætter flere containere end i Aarhus. Det mest grelle eksempel er Vado Ligure lidt udenfor Genova. Her omsætter man årligt ca. 900.000 TEU på kun 16 Ha. Aarhus har på sine 100 Ha aldrig været over 750.000 TEU.
4. Mærsk har truffet en hel række af beslutninger, der entydigt peger mod større spredning til andre danske havne:
 - a) Man igangsatte byggeri af et kæmpe distributionscenter i Taulov – ventes taget i drift inden sommerferien 2024.
 - b) 1. nov. 2023 indsatte man Laura Mærsk i fast rutefart fra Bremerhaven til Fredericia.
 - c) Man har forlænget kontrakt med terminalen i Kalundborg og færdiggjort stor terminaludvidelse
 - d) Man har annonceret, at fra 2025 ophører man med anløb af mainliner til Aarhus
Alle disse skridt er naturligvis ikke kommet som hovsa'er, men som enkeltskridt i en langsigtet plan.....
5. Derudover begynder Royal Arctic Line at anløbe Bremerhaven direkte – det giver god mening at ramme samme terminal, som Mærsk' oversøiske ruter går til, og i øvrigt har man forarbejdningsfabrikker i Cuxhaven, nær Bremerhaven. Det betyder selvfølgelig ikke ophør med anløb til Aarhus, men de mængder, der går til Bremerhaven kommer nu en gang ikke ind i Aarhus.
6. I takt med at mainlinereren forsvinder vil det også slutte med at Aarhus skal være opsamlingscentral for tomme containere, så det vil betyde betydelig nedgang – det er stadig 30-40 % af alle containere i Aarhus, der er tomme.
7. I øvrigt er der masse af virksomheder på havnen i dag, som IKKE har nogen havnerelateret aktivitet – disse kan flyttes successivt ved kontraktudløb til anden lokation i kommunen – fx til den Dry Port, der er talt så meget om ved Harlev.
Hvis man sammenligner med Fredericia, så har dry port'en ved Taulov større areal end selve havneterminalen. Her har man været bevidst om, at man næppe får lov at opfylde hele Lillebælt, så i stedet har man organiseret sig, så kaj og havneareal udnyttes effektivt til *flow ind og ud*, mens resten af aktiviteterne foregår på land ved Taulov.
8. Endelig argumenterer havnen med andre fragtkategorier end containere – hertil kan dokumenteres, at der de sidste 17 år har været et fald på 45 %. Fra 8.733 tons i 2007 til 4.793 tons i 2023.



I øvrigt er foderstoffer den største artikel i de øvrige kategorier, og DLG har som bekendt opsagt lejeaftalen på havnen, idet de flytter aktiviteterne til Skærbæk.

9. Slutteligt kan nævnes, at Københavns Havn i 2025 får leveret nye kraner til containerhåndtering – af den type, vi mange gange har foreslået haven i Aarhus...

Siden byrådets beslutning om lokalplan til udvidelsen er der således sket en række afgørende ændringer i forudsætningerne. Markedet og de store havnekunder har investeret i logistik, materiale og i andre havne – og omlagt deres skibsruter delvis udenom Aarhus. Aarhus Havns rolle som fordelingshavn til 2/3-dele af resten af Danmark er slut ved udgangen af 2024. Dette betyder entydigt, at Aarhus Havns omsætning går ned i de kommende mange år. Også på dette grundlag bør staten som myndighed ikke meddele hverken tilladelse til klappning eller til indvinding af råstoffer til et samfundsmæssigt overflødigt infrastrukturprojekt.

I hvert fald giver det særdeles god mening at se tiden an, inden der fra statslige styrelser gives tilladelse til nogen udvidelse med alle dens negative konsekvenser for ikke mindst havmiljøet i Aarhusbugten.

Med venlig hilsen
Svend Erik Kristensen
Formand
t. 29451612

Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark
www.beskythavmiljoet.dk