

Aarhus d. 3. marts 2022

Til  
Aarhus Kommune  
Teknik og Miljø  
Plan, Byggeri og Miljø

## Høringssvar til lokalplansforslag og miljøvurdering ifm. udvidelse af Aarhus Havn

Nærværende bemærkninger adresserer såvel *FORSLAG TIL LOKALPLAN NR. 1163 - UDVIDELSE AF AARHUS HAVN* som den relaterede *MILJØKONSEKVENSVURDERING - UDVIDELSE AF AARHUS HAVN (YDERHAVNEN)*.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) i Aarhus har opmærksomt fulgt processen for planlægning af en udvidelse af Aarhus Havn, kaldet Yderhavnen. Således afgav vi d. 31. januar 2020 et [høringssvar](#) til det første *Debatoplæg for udvidelse af Aarhus Havn*, hvori vi indledningsvis formulerede en grundlæggende kritik af projektet og derpå pegede på konkrete problemstillinger og fremhævede opmærksomhedspunkter som burde iagttages, såfremt en realisering trods alt måtte blive vedtaget og gennemført.

DN's kritiske holdning til havneudvidelsen har ikke ændret sig i de forgange to år. Vi mener fortsat, at havneudvidelsen er en manifestation af en uigennemtænkt vækststrategi, der til stadighed karambolerer med de prisværdige og i øvrigt bydende nødvendige ambitioner om en CO<sub>2</sub>-neutral og bæredygtig kommune. Og vi er i stigende grad bekymret for konsekvenserne for det skrøbelige havmiljø, der efter årtiers menneskelig overudnyttelse og misrøgt har nået en smertegrænse som ikke må overskrides, hvis vi fortsat ønsker levende marine økosystemer i de danske farvande – herunder i Aarhus bugt.

Siden der i mellemtiden gennem bl.a. miljøkonsekvensvurderingen er tilvejebragt yderligere faktuelle oplysninger, som – i stærkt varierende omfang – bidrager til en kvalificering af beslutningsgrundlaget, og siden opfyldelsen af klimamålene kun er blevet endnu mere presserende, ønsker DN i det følgende at supplere sine bemærkninger fra 2020 med nye, relevante betragtninger, vurderinger og anbefalinger i relation til en fremtidig havneudvidelse.

Det betyder samtidig, at der er forhold som DN *ikke* forholder sig til og kommenterer på i nærværende høringssvar, fordi det adresseres fyldestgørende i vore oprindelige bemærkninger og/eller overlades til andre aktører at italesætte.

## **Det store perspektiv**

Menneskets forhold til havet adskiller sig markant fra vores relation til landjorden. Mens vi på land – i stigende grad ved selvsyn – kan konstatere de dybt problematiske konsekvenser af vores arealanvendelse, udgør havet et anderledes ukendt, usynligt og tilsyneladende todimensionelt territorium, dækket af en ensartet blå overflade der belejligt skjuler følgerne af vore aktiviteter. Men det er naturligvis en illusion – og ja, overfladisk.

De marine økosystemer er i lighed med naturen på land under et voldsomt menneskeskabt pres, og biodiversitetskrisen er nøjagtig så alvorlig og påtrængende på havet som på landjorden. Mens vi i de senere år har oplevet en stigende opmærksomhed og vilje til at adressere den landbaserede naturs udfordringer, er den marine natur fortsat i vid udstrækning overset eller ignoreret. Havet forvaltes i dag altovervejende for produktionsinteresser og menneskelig nytteværdi, og snarere på bekostning af, end under hensyn til, naturgrundlaget.

Der kan identificeres en lang række konkrete årsager til havnaturens tilbagegang, men de mest prominente er pladsmangel, overudnyttelse af ressourcer og eutrofiering (næringsstofbelastning) fra landbrug og spildevandsudledning. Det har forårsaget et destabiliseret havmiljø, hvor hvert eneste nyt anlægs- eller produktionstiltag bidrager til summen af forstyrrelser og menneskeligt påførte forringelser og tab af levesteder for marine arter, lige fra havpattedyr til mikroskopiske, bundlevende organismer. Det er på denne dystre baggrund man skal se og vurdere den påtænke havneudvidelse.

De aktuelle planer for en udvidelse af Aarhus Havn savner fortilfælde, ikke bare i Aarhus Kommune, men på landsplan. Anlægsprojektet er således af et omfang, der berettiger ikke blot konkrete vurderinger af de umiddelbare konsekvenser for natur, miljø og mennesker, men også mere principielle overvejelser om det samfundsmæssige rationale. Nogle vil måske argumentere for at sådanne overvejelser med fordel kunne være gjort længe inden lokalplansfasen, men det er ikke ualmindeligt, at kloge refleksioner opstår på bagkant af mindre kloge visioner. Det er således aldrig – og i hvert fald ikke på nuværende tidspunkt – for sent at revurdere beslutninger eller som minimum at korrigere for fejltagelser, hvis forudsætningerne har været forkerte eller grundlaget utilstrækkeligt belyst. Og det forekommer DN at være tilfældet her.

Først med den fremlagte miljøkonsekvensvurdering står det for alvor klart, hvor stort et projekt der er tale om, og dermed også paradoksalt nok, hvor mange flere og uvildige undersøgelser af talrige forhold, der bør ligge til grund for en endelig beslutning om en fremtidig havneudvidelse. Det er en historisk beslutning, som vil få afgørende og varig betydning for den fremtidige udvikling af Aarhus, ikke blot som erhvervs-, industri- og transporthub men også som bæredygtigt levested for en moderne befolkning med berettigede ønsker om en levende og rig natur, et rent miljø og et klima i balance.

## **Konsekvenser for havnatur og -miljø**

Et anlægsprojekt i denne størrelsesorden kræver omfordeling af enorme mængder materiale i en sindrig logistisk manøvre. Dels bortskaffelse af overskudsmateriale fra uddybning af bassiner og sejltreder (klapning), og dels anskaffelse af velegnet materiale til supplerende opfyldning af søterritoriet ved etablering af nye moler og det faste bagland (råstofindvinding). Siden havneudvidelsen i sagens natur finder sted ved vandet, påtænkes denne materialefordeling at ske med udgangspunkt i søterritoriet, dvs. fra havet og til havet, samt med overskudsjord fra landbaserede anlægsprojekter.

En sådan øvelse vil uundgåeligt medføre en væsentlig påvirkning af eksisterende marine biotoper, skønt det præcise omfang kan være vanskeligt at vurdere, idet de undersøiske lokaliteter og deres tilknyttede naturtyper generelt er utilstrækkeligt undersøgt og beskrevet.

Vores manglende kendskab til livet under overfladen må imidlertid ikke blive en undskyldning for handlinger, der kan have potentielt irreversible konsekvenser for naturen. Derimod bør det foranledige endnu grundigere undersøgelser forud for konkrete projekter, således at man med overvejende sandsynlighed kan fastslå at projektet ikke vil indebære varige forringelser af havbunden og havmiljø.

Det er ikke DN's umiddelbare opfattelse, at den foreliggende miljøkonsekvensvurdering afhjælper dette mangelfulde kendskab til de berørte områder, og vi mener derfor at man bør iagttage et forsigtighedsprincip som tilgodeser hensynet til natur og havmiljø og som fordrer såvel mere omhyggelige konsekvensvurderinger, som reelle alternativer til indvindings- og klappingslokaliteter.

### **Indvinding af råstoffer ved Moselgrund**

Undersøisk råstofindvinding medfører stedvist en ødelæggende omkalfatring af havbunden, der ikke blot fjerner eksisterende naturværdier, men også forringer forudsætningerne for fremtidige, fordi strøm- og bundforhold ændres radikalt.

Af høringsmaterialet fremgår behov for indvinding af op mod 6 mio. m<sup>3</sup> sand på Moselgrund nordøst for Samsø. Det vil forventeligt medføre en dramatisk modificering af det konkrete område, idet der generelt ikke kan suges råstof på havet uden at det går ud over bundfaunaen i indvindingsperioden og noget tid efterfølgende, med en overvejende sandsynlighed for at den ændres permanent.

Sandbanken ved Moselgrund beskrives i Miljøundersøgelsesrapporten (Rambøll 2021) i sin helhed som varieret og produktiv med en del spredte sten og hårdere bundtyper i kanterne med fine algebevoksninger og gode generelle livsbetingelser forårsaget af et godt vandskifte. Banken er således formodentlig ganske produktiv og som følge deraf af betydelig værdi som fødesøgningslokalitet for den tilbageværende fiskefauna i området.

I øvrigt er det værd at bemærke, at Moselgrund ligger på havdybder mellem 8 og 20 meter. Det indebærer efter DN's vurdering en risiko for, at den massive råstofindvinding vil sænke havbunden så meget, at området bringes ned under springlaget (som kan være et (sommer-)temperatur-springlag og/eller et salt-springlag, som er mere vedvarende, men ofte brydes af hårdt vejr i vintermånederne). Det vil medføre en placering af havbunden i et nyt økologisk regime med mere salt, ofte mindre ilt og også mindre lys. Det vil potentielt indebære væsentlige forringelser af eksisterende biotoper og skabe markant forandrede livsbetingelser for plante- og dyreliv. Denne problematik overser rapporten, eller undlader i hvert fald at beskrive.

At råstofindvinding ved Moselgrund vurderes at være i overensstemmelse med Havplanen er efter DN's opfattelse ikke ensbetydende med at indvindingen ikke har negative konsekvenser, men snarere at Havplanen (som i øvrigt endnu ikke er politisk vedtaget) ensidigt planlægger for menneskelige aktiviteter, uden tilstrækkeligt hensyn til naturbeskyttelse og den ellers forudsatte "økosystembaserede tilgang" til den maritime arealdisponering.

### **Klapping af overskudsmateriale**

Som følge af den planlagte havneudvidelse skal der angiveligt bortskaffes i alt ca. 6 mio. m<sup>3</sup> overskudsmateriale, som skønnes uanvendeligt til opfyldning i selve udvidel-

sen af de faste havneanlæg; denne bortskaffelse skal foregå ved såkaldt klapning, dvs. dumpning andetsteds på søterritoriet. I lighed med råstofindvinding medfører klapning i sagens natur en dramatisk påvirkning af den eksisterende havbund på klapningslokaliteten, med potentielt negative konsekvenser for natur og miljø.

Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at klapningsmaterialet er af en så finkornet tekstur at det kun i meget ringe omfang kan anvendes til opfyld ifm. selve havneudvidelse. Materialet må derfor ligeledes antages at være af en sådan beskaffenhed, at det vil hvirvles op fra selve klapningspladsen i en stadig re-suspension i vandfasen og dermed medføre nedsat sigtdybde og kontinuerlig omfordeling af materialet til den omkringliggende havbund. Det vil medføre reduceret lysindfald og en vedvarende forstyrrelse af bundlevende flora og fauna. Det kan således heller ikke udelukkes, at materiale skylles ind mod land og påvirker kystlinjen, herunder såvel de kystnære, undersøiske biotoper som de rekreative aktiviteter på stranden.

Bl.a. af disse årsager bør en evt. klapning – uanset valg af lokalitet i øvrigt – alene foregå i vinterhalvåret, idet risikoen for iltsvind er mindre og reduktion af lys i vand-søjlen vil have færre implikationer for ålegræs, tang og sandbundens kiselalger. Desuden vil man reducere sandsynligheden for badegener på de (for Fløjstrup-lokaliteten) nærliggende, populære badestrande. Der eksisterer en teoretisk ulempe ved vinterklapning på større dybde, idet mange bunddyr og fisk netop på denne årstid søger ud på dybere, varmere vand. Det er dog DN's vurdering, at der i givet fald ved Fløjstrup er mange tilsvarende dybder i nærheden, hvor de alternativt kan tage ophold (modsat i Hjelm Dyb som med sine anseelige dybder er enestående i området).

### **Hjelm Dyb**

Hjelm Dyb udfor Djurslands sydøstlige kyst er udpeget som mulig klapningsplads for op imod 1 mio. m<sup>3</sup> overskudsmateriale fra etablering af rensningsanlægget ReWater, såfremt dette etableres som en del af udvidelsen af Yderhavnen. Det indebærer efter DN's vurdering en række åbenlyse implikationer.

Hjelm Dyb beskrives som en udmærket, strømfyldt blødbundsbiotop med en repræsentativ artsdiversitet. Siden der typisk i store dele af året eksisterer et salt-springlag i 13-14 meters dybde i Hjelm Dyb, hvorunder findes generelt salt, iltrigt vand fra Nordsøen/Skagerrak, optræder der stort set aldrig iltsvind i Hjelm Dyb. Området er derfor at betragte som et sandsynligt refugie for mobilt dyreliv under hyppige, kystnære iltsvindsperioder, og som udgangsbiotop for re-kolonisering efter iltsvind. Skønt der hersker en vis usikkerhed om betydningen af Hjelm Dyb som fiskegydning- og opvækstområde, er der næppe nogen tvivl om at fisk i vidt omfang søger derned i det varmere vand om vinteren.

Med al respekt for fiskerierhvervets interesser er det i øvrigt tankevækkende, at man i miljøvurderingen synes at lægge de mulige negative konsekvenser for fiskeriet til grund for en afvisning af Hjelm Dyb som klapplads for den fulde mængde klapningsmateriale, fremfor at fremhæve risikoen for fiskene og bundfaunaen i deres egen ret. DN finder det i den sammenhæng relevant at påpege, at vi ikke betragter det eksisterende fiskeri efter bundlevende fisk og jomfruhummere som naturskånsomt og bæredygtigt, og en effektiv beskyttelse af økosystemet – og dermed af det fremtidige grundlag for fiskeriet - i Hjelm Dyb bør efter vores opfattelse foruden forbud mod klapning, indebære et ophør med bundtrawling og evt. en konvertering til anvendelse af hummertejner.

DN erklærer sig på baggrund af ovenstående grundlæggende uenig i vurderingen af de moderate till ubetydelige konsekvenser af klapning ved Hjelm Dyb og finder lokali-

teten decideret uegnet som klavningslokalitet overhovedet, herunder til såvel hele som til delmængder af overskudsmateriale fra en evt. udvidelse af Aarhus havn.

### **Fløjstrup**

Ud for Fløjstrup Skov, syd for Aarhus, ønsker man at foretage den primære klavnings af overskudsmateriale fra uddybning af havnebassiner mv., dvs. omkring 4,8 mio. m<sup>3</sup>. Her udpeges i høringsmaterialet et tidligere råstofindvindingsområde som særligt velegnet, idet havbunden i forvejen er modificeret og som følge deraf angiveligt relativt artsfattig. I praksis er der tale om et uddybet område med talrige sugehuller, hvori opstuvet, stagnerende vand skaber iltsvind og ringe livsbetingelser. Hensigten er ifølge miljøkonsekvensvurderingen at opfylde disse eksisterende fordybninger og huller i havbunden med klavningsmaterialet – og muligvis ligefrem forbedre de eksisterende bundforhold.

Såfremt man anerkender præmissen om at klavningsområdet skal finde sted, kan der være en vis ræson i at udpege en lokalitet som i forvejen er stærkt modificeret, og hvor den unaturlige topografi dels skaber forudsætninger for hyppigt iltsvind som forringer vilkårene for en vellykket retablering af en naturlig bundfauna, og dels kan rumme forholdsmæssigt store mængder klavningsmateriale. Med andre ord vil en sådan lokalitet teoretisk set være mere velegnet til formålet end så mange andre intakte biotoper med mere varierede strukturelle forhold og en rigere biodiversitet.

DN er imidlertid ikke på baggrund af høringsmaterialet i stand til at vurdere, hvorvidt de ca. 4,8 mio. m<sup>3</sup> – for slet ikke at tale om samtlige ca. 6 mio. m<sup>3</sup> – rent faktisk vil kunne rummes indenfor det tidligere indvindingsområde, eller om man vil skulle inddrage tilstødende havbund med en bedre naturtilstand. Vi savner en ordentlig kortlægning af lokaliteten, f.eks. med scanninger, hvorved havbundens topografi med sugehullernes eksakte dybde og beskaffenhed fremstår klart og gør det muligt at beregne områdets faktiske klavningskapacitet.

Figureerne i bilag 8 til miljøkonsekvensvurderingen, som burde illustrere og underbygge disse forhold, er uigennemskuelige og afspejler umiddelbart en uoverensstemmelse mellem de angivne dybder på søkort og intentionen om opfyldning til kote -14,0 DVR.

Vurderingen af havbundens naturtilstand i klavningsområdet hviler i høj grad på antagelser, idet der ikke er foretaget egentlige marinbiologiske undersøgelser af bundfaunaen i selve det tidligere indvindingsområde, men alene i tilstødende områder. Man kender således i realiteten ikke de konkrete naturværdier, og kan derfor heller ikke give et retvisende billede af de sandsynlige konsekvenser forbundet med klavningsområdet.

Aarhus Havn har – øjensynligt i forsøget på at afhjælpe de mangelfulde data – umiddelbart inden høringsfrist foranstaltet en dykkerundersøgelse af de aktuelle forhold på havbunden ved den projekterede klappads. Men dels kan en sådan undersøgelse ikke erstatte en scanning af topografien, og dels vil man – uanset resultaterne af undersøgelsen – ikke opnå kendskab til de langsigtede konsekvenser af en klavningsaktion. Desuagtet den gode hensigt, bør en sådan undersøgelse desuden foretages på et tidspunkt af året (dvs. ikke om vinteren), hvor aktiviteten på havbunden er mere repræsentativ for de forskellige livsformers tilstedeværelse og reelle udbredelse.

Kort sagt efterlader miljøkonsekvensvurderingen efter DN's opfattelse et utilstrækkeligt vidensgrundlag for beslutning om klavningsaktion i det påtænkte omfang på de udpegede lokaliteter. Siden der er tale om en endog meget omfattende klavningsaktion, synes det derfor rimeligt at anlægge et forsigtighedsprincip, der tilgodeser hensynet til natur og havmiljø og som fordrer såvel mere omhyggelige konsekvensvurderinger, som reelle alternativer til placering af klappadsen.

## **Indhold af fremmedstoffer i sediment**

DN hæfter sig ved, at dele af den sedimentudskiftning som skal foregå ifm. havneudvidelsen omfatter en tidligere klappads for sediment, opgravet ved oprensning af eksisterende havnebassiner. Dette materiale må forventes at rumme overkoncentrationer af diverse miljøfarlige stoffer og der vil således være en reel risiko for at flytte særdeles forurenede materiale til en evt. ny klappads ved Fløjstrup. Det er derfor bydende nødvendigt, at der analyseres tæt og dybt i det pågældende område, for bogstaveligt talt at afdække, hvorvidt grænseværdierne er overskredet for en række konkrete miljøfarlige stoffer. Miljøkonsekvensvurderingen forsøger at dokumentere disse forhold, men DN finder det påfaldende, at der i analyserne af sediment og boreprøver ses så forbavsende få overkoncentrationer (over nedre aktionsgrænse) i betragtning af sedimentets oprindelse; det kunne indikere utilstrækkelig prøvetagning og analyse af de gamle klappområder.

Det er derfor DN's opfattelse at der skal foreligge et mere transparent, fyldestgørende og stedrelevant analysemateriale af sedimenterne i især de tidligere klappområder for havnemateriale, men også generelt for hele projektområdet. Det er en forudsætning for at kunne vurdere graden og mængden af belastet materiale til landdeponering.

## **Opfyldelses af EU's Vandrammedirektiv**

Aarhus Bugt er i lighed med de øvrige danske farvande omfattet af Vandrammedirektivet (VRD), som forudsætter opnåelse af såkaldt "God økologisk tilstand" senest i 2027. Og i lighed med stort set samtlige danske havområder (og vandområder i øvrigt) er man heller ikke i Aarhus Bugt i nærheden af målopfyldelse. Det skyldes primært næringsstofbelastning af havmiljøet og fysisk påvirkning af havbunden.

I relation til klappingen af de mange mio. m<sup>3</sup> overskudssediment fra havneudvidelsen savner DN solid dokumentation for at den *ikke* vil medføre en miljø- og naturmæssig forringelse (jf. Weserdommen) af havbunden eller vil bidrage til at forhindre målopfyldelse.

## **Dumpning på land**

Der er som reaktion på hensigten om klapping på søterritoriet, fra forskelligt hold blevet nævnt muligheden for alternativ deponering af overskudsmaterialet på landjorden, eksempelvis i udtjente råstofgrave. Her finder DN det vigtigt at påpege, at det ikke nødvendigvis er en uproblematisk løsning, idet sådanne lokaliteter pga. typisk næringsfattige jordtyper og grundvandsnært terræn kan rumme væsentlige naturværdier og fremtidigt potentiale for værdifuld naturgenopretning. Desuden eksisterer der ved opfyldning af råstofgrave og efterfølgende konventionel landbrugsdrift reel risiko for grundvandsforurening med pesticider, idet jordstrukturens permeabilitet ulig oprindelige jordlag ofte tillader direkte nedrivning til grund- og drikkevandsforekomster. Med andre ord bør en evt. placering af overskudsmateriale på land indebære omhyggelige forudgående undersøgelser af bl.a. naturforhold og geologisk beskaffenhed mhp. at identificere egnede lokaliteter. Ellers risikerer man blot at erstatte ét problem med et andet.

## **Aarhus Blueline**

Siden foråret 2020 har DN været inviteret med i en arbejdsgruppe, nedsat af Aarhus Havn, mhp. at kvalificere det skitserede projekt Aarhus Blueline på den projekterede fremtidige sydmole. DN har fundet såvel faciliteringen som den konkrete arbejdsproces målrettet og konstruktiv og har oplevet velvilje og lydhørhed overfor argumenter og konkrete ideer til udformningen af naturkompenserende tiltag.

Men det er samtidig DN's opfattelse, at den økonomiske ramme for planlægning og realisering af disse tiltag gør det vanskeligt at indfri ambitionerne, og på ingen måde

står mål med den pris, som havneudvidelsen overordnet vurderes at kunne påføre natur, miljø og klima.

I stedet for alene at forlade sig på håbet om eksterne fondsbevillinger mener DN, at der i anlægsbudgettet burde afsættes betydelige midler til finansiering af ambitiøse natur- og klimakompenserende tiltag, som ikke blot begrænser de negative effekter, men faktisk bidrager til en egentlig styrkelse af naturen i Aarhus Bugt. På landjorden er det således ikke ualmindelig praksis at etablere erstatningsnatur i forholdet 1:2 ved dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 3. Et tilsvarende initiativ ville sende et klædeligt signal fra Aarhus Havn om at man erkender konsekvenserne af udvidelsen og er villig til at kompensere for dem, og det ville sætte handling bag den ellers temmelig hult klingende erklæring i høringsmaterialet om at ville opprioritere *Verdensmål 14 – Livet i Havet*.

Konkret kunne det dreje sig om integrering af varierede stenrevskonstruktioner på hele ydermolen (og altså ikke blot én km af Sydmolen) og ideelt set (re)etablering af oprindelige stenrev på forskellige lokaliteter i Aarhus Bugt, samt en række andre tiltag.

DN Aarhus vil også i denne sammenhæng genfremsætte det fokus på den terrestriske natur og biodiversitet på havnearealerne, som vi påpegede i vores høringsbemærkninger af 31/1-2020. Vi mener fortsat at potentialet for mindre, uudnyttede ruderaer er stort men ubeskrevet i det foreliggende projektmateriale, og at der med små midler og beskeden tolerance kan skabes egnede levesteder for fugle, insekter og urter, der naturligt knytter sig til kystnære, næringsfattige biotoper.

### **Klima og bæredygtighed**

Den grønne omstilling er en enorm og kompleks udfordring. Desuagtet – eller måske netop derfor – er det Danmarks Naturfredningsforenings forpligtelse at italesætte, udfordre og forholde sig kritisk til det herskende vækstparadigme, når det påviseligt trækker stadigt større veksler på vores forsynings- og eksistensgrundlag og indebærer konkrete forringelser for natur, miljø og klima.

For hver større politisk beslutning om nye anlægsprojekter bør følge en nuanceret cost/benefit analyse, som inddrager langt flere parametre end blot ensidige hensyn til erhvervsliv, vækst og profit. Og hvis en sådan analyse falder ud til fordel for det langsigtede hensyn til natur og bæredygtighed, bør man være parat til at tage konsekvensen, også selvom det indebærer umiddelbare begrænsninger og stækker et konkret vækstinitiativ. Det må nødvendigvis være den logiske konsekvens af Danmarks tiltrædelse af Parisaftalen og målet om en maksimal temperaturstigning på 1,5°C, som forpligter ikke blot vore politiske institutioner, men enhver af os, herunder industriens og erhvervslivets store aktører. Det bør med andre ord være op til projektagerne at "løfte bevisbyrden", og påvise en målbar, positiv nettoeffekt, der bringer samfundet nærmere en fossilfri og – i enhver forstand – bæredygtig fremtid.

I miljøkonsekvensvurderingens afsnit om bæredygtighed beskrives det således, hvordan havneudvidelsen i anlægsperioden vil have et betragteligt klimaaftryk, som dog hævdes at blive opvejet af en fremtidig CO<sub>2</sub>-reduktion i driftsfasen. Men der knytter sig så stor uvished til denne fremtid, at man erkender umuligheden i at opgøre nettovirkningen af projektets klimabelastning – på godt og ondt. Det efterlader projektet med et forklaringsproblem, idet man undlader at beskrive, hvordan man samtidig med en markant øget klimabelastning, indenfor overskuelig fremtid vil bidrage til realisering af Aarhus Kommunes og egne målsætninger om CO<sub>2</sub>-neutralitet allerede i 2030. For at imødegå hockeystavs-problematikken er der et umiddelbart presserende behov for konkrete CO<sub>2</sub>-reduktioner, som ikke bare kan opnås gennem diffuse forhåbninger

om en gradvis fremtidig overgang til bæredygtige løsninger – som i øvrigt med al sandsynlighed vil blive udlignet af et stadigt stigende forbrug.

Med andre ord mener DN ikke, at der i høringsmaterialet er redegjort tilfredsstillende for, hvordan Aarhus Havn i anlægsfasen frem mod 2030 (og for så vidt også sidenhen) konkret vil neutralisere og vende den forøgede klimabelastning, som uundgåeligt vil være i direkte modstrid med Aarhus Kommunes bestræbelser på CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030.

Der tegner sig netop nu et politisk flertal i Aarhus Byråd for vedtagelsen af en [lokal CO<sub>2</sub>-afgift](#), udmøntet i såkaldte "skyggepriser" på kommunale indkøb og udbud. Det vil sige, at prisen på produkter og ydelser fastsættes efter deres reelle klimabelastning ud fra en livscyklusvurdering. Det forekommer indlysende, at et sådant princip konsekvent bør lægges til grund for et anlægsprojekt som udvidelsen af Yderhavnen, hvorved prisen vil afspejle de faktiske samfundsomkostninger – og helt givet blive en anden end den hidtil budgetterede. I øvrigt vil det være rettidig omhu at implementere sådanne hensyn i entreprisen, idet der allerede i de kommende år forventes indført en række skærpede bæredygtighedskrav og certificeringsordninger for bygge- og anlægsbranchen, som vil udfordre – og forbedre – traditionel praksis og materialeanvendelse.

Endelig fremføres det som argument for en havneudvidelse, at skibstransport er den mest bæredygtige måde at fragte varer fra A til B over længere afstande; ergo vil en havneudvidelse understøtte en bæredygtig distribution af de varer, som uundgåeligt skal ud til forbrugerne på tværs af verdenshave og kontinenter. Men dermed undlader man at forholde sig til den grundlæggende udfordring ved et generelt stigende forbrug, som havnen måske ikke direkte kan gøres ansvarlig for eller begrænse, men som man dog bidrager til at fremme. Man planlægger altså på en præmis, som ifølge alle ansvarlige forudsigelser skal og vil ændre sig som følge af den grønne omstilling.

Det er i den sammenhæng også nærliggende at påpege, at den skibstransportvirksomhed, som Aarhus Havn faciliterer og ønsker at fremme, som bekendt unddrager sig de nationale CO<sub>2</sub>-regnskaber, hvorved Danmarks reelle, globale klimaaftryk bejligt reduceres markant i de gængse opgørelser. Det kan Aarhus Havn naturligvis heller ikke gøres direkte ansvarlig for, men det hører i det mindste med til regnestykkerne og nuancerer argumentet om skibsfartens ubetingede fortræffeligheder.

### **Placering af VE-anlæg**

Ved en evt. fremtidig udvidelse af Yderhavnen bør man udnytte det store potentiale for etablering af produktionsanlæg for vedvarende energi (VE), som knytter sig til erhvervs- og industriområder i det urbane landskab. Der bør således stilles krav til bygherrer om, at de tusindvis af kvadratmeter facade og tagflade konstrueres til og beklædes med solceller.

Ligeledes skal det fremhæves, at en evt. ny ydermole vil være endog meget velegnet til opstilling af vindmøller. DN ser konkret muligheden for placering af op til fire møller på den yderste del af sydmolen, samt på østmolen, foruden de allerede planlagte to møller på den eksisterende Østhavn. Som det fremgik af vores høringssvar fra 2020 vil: *"... møllerne (...) uundgåeligt fremstå som synlige elementer placeret i et industri-landskab med tekniske installationer, men signalværdien – og deres reelle funktion – vil være anderledes positiv og bæredygtig. Hvis man vil argumentere for havneudvidelsen med øget vækst, vil det kun være rimeligt at planlægge for de vindmøller som kan være med til at afbøde de negative konsekvenser af væksten og det deraf øgede energiforbrug".*



## **Havnerelateret virksomhed – eller ej**

DN efterlyste allerede i sine høringsbemærkninger for to år siden en gennemskuelig og troværdig redegørelse for det reelle behov for mere plads til såkaldt havnerelaterede virksomheder. Vi er fortsat ikke overbevist om, at alle de virksomheder som angiveligt skal være med til at retfærdiggøre havneudvidelsen nødvendigvis hører hjemme på havnen. Måske er der ligefrem visse industrier og virksomheder, som på kortere eller længere sigt bliver indhentet af udviklingen og i fremtidens bæredygtige samfund bliver overflødiggjort, fordi de er for energitunge, forurenende eller baserer produktionen på ikke-bæredygtige ressourcer? Det vil give mening at foretage en sådan analyse for fremtidens behov, baseret på fremtidens præmisser.

## **Transport og mobilitet**

Transport er den største samlede kilde til CO<sub>2</sub>-udledning i klimaregnskabet for Aarhus (og globalt) og samtidig den vanskeligste del at løse. Aarhus Kommune – og dermed også Aarhus Havn – har et stort medansvar for tilrettelæggelsen af en klimamæssigt bæredygtig transportsektor, og DN efterlyser en konkret, målrettet handlingsplan for havnen på dette område. Vi finder, at en evt. udvidelse af Yderhavnen er en oplagt anledning til at tage problemstillingen alvorligt og sætte ambitiøse mål.

DN savner fortsat en udtrykkelig opprioritering af jernbanebetjening af havnen. Det er ikke nok at reservere areal til et jernbanespor som muligvis kan etableres, hvis og såfremt. Der bør – som foreslået fra adskillige hold – planlægges for en omfattende anvendelse af tog til transport af gods fra havnen til et centralt transportcenter i nærheden af motorvejsnettet, hvor gods kan omlastes eller ideelt set transporteres videre over større afstande med (andre) tog. Inden for overskuelig fremtid vil der kunne anvendes el-tog, hvilket vil yde et positivt klimabidrag og reducere luftforurening fra den massive (og efter planen stærkt øgede), fossile lastbilstrafik gennem byen.

Desuden bør der arbejdes målrettet for fremme af CO<sub>2</sub>-emissionsfri lastbiler og varevogne der fortsat servicerer havnen, f.eks. gennem opstilling af egentlige måltal for andelen af disse frem mod 100 % i 2040. Og endelig bør man understøtte elektrisk privatbilisme for havnens medarbejdere ved opstilling af el-ladestandere og etablering af el-tankstation med kapacitet for flere samtidige lynopladninger.

På vegne af DN Aarhus  
Sebastian Jonshøj, formand